ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Nuova Serie – Vol. XL (CXIV) Fasc. I

LUISA PICCINNO

Economia marittima e operatività portuale

Genova, secc. XVII-XIX

GENOVA MM
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE – PIAZZA MATTEOTTI, 5

Pubblicazione realizzata con il finanziamento dell'Università degli Studi di Genova

Introduzione

Esaminando la storiografia dedicata ai porti del Mediterraneo, si rimane colpiti dalla sua frammentazione: sembra che la città-porto, come unitaria e complessa realtà, sfugga all'attenzione degli studiosi. La letteratura in questo campo risulta frastagliata e dispersa tra vari rivoli e finalità: da una parte gli studi che elaborano dettagliatamente i vari aspetti della funzione portuale; dall'altra i lavori strettamente collegati ai traffici commerciali ed ai progressi dell'arte della navigazione; dall'altra ancora le analisi delle strutture urbane circostanti, relegando il settore portuale ad una posizione subordinata e astraendo la città dal contesto marittimo.

Una nuova prospettiva di ricerca può nascere dall'osservazione generale dell'integrazione di una struttura portuale nell'area urbana cui afferisce: l'esemplificazione a questo assunto è stata operata attraverso l'analisi degli elementi caratterizzanti Genova, e più specificatamente, le infrastrutture e l'organizzazione del lavoro all'interno di uno dei più importanti porti del Mediterraneo nel corso dell'Età Moderna

Partendo dalla definizione di porto fornita da Carlo Targa, secondo il quale con questo termine si intende « un seno di mare rinchiuso nel quale si riducono e si trattengono li vascelli per sicurezza loro, e per imbarco, o sbarco di sua gente, e merci, dal quale alcuno, salvo nemici, non può per giustizia essere escluso », si ha un quadro preciso sia degli elementi che contraddistinguono una struttura portuale sia della pluralità di attività che in esso si svolgono. Il porto è infatti innanzi tutto il luogo ove le imbarcazioni approdano al fine di depositare il loro carico e per cercarne del nuovo: si rendono così necessarie ampie zone di stoccaggio, aree destinate alle riparazioni e gruppi di lavoratori specializzati in tale attività, assicurazioni per i carichi, personale addetto alla movimentazione delle merci e ai rifornimenti alle navi, servizi di pilotaggio e di soccorso.

Ciascuna realtà portuale presenta problematiche diverse, condizionate dalla struttura del bacino, dal volume dei traffici e dalla pluralità di forme organizzative che inquadrano la manodopera impiegata, o da altri fattori strutturali che tendono a variare con il passare del tempo. Gli elementi fisi-

ci, naturali o creati dall'uomo, e gli aspetti operativi delle attività svolte creano un complesso ed autonomo sistema di relazioni socio-economiche: gli approcci di studio possono pertanto essere molteplici, ma, tra essi, l'organizzazione del lavoro diventa una delle più sensibili spie per verificare i mutamenti derivati dall'impatto sullo scalo del contesto politico-istituzionale entro cui opera e per esaminare le principali tappe concernenti l'evoluzione di un porto.

Al fine di rendere la ricerca più organica e funzionale agli obiettivi fissati, si è ritenuto di suddividere il lavoro in due parti: la prima, dedicata all'analisi dell'evoluzione della struttura urbana cittadina e delle infrastrutture del porto, all'esposizione delle principali problematiche concernenti l'attività delle specifiche magistrature incaricate della gestione dello scalo, all'andamento del commercio marittimo nel periodo analizzato; la seconda, basata sulla considerazione della realtà operativa portuale come un'organizzazione policentrica, evidenziando, secondo un ordine logico-funzionale, tutti i servizi offerti alle imbarcazioni in arrivo nel porto genovese. Si sono verificati quindi i costi e l'efficienza (cioè la corrispondenza, anche economica, tra le richieste degli utenti e l'offerta dell'organizzazione dello scalo), con una particolare attenzione alla struttura interna dei vari gruppi di mestiere interessati, cercando di definirne la forza contrattuale, la conflittualità interna ed esterna, le implicazioni sociali. Si parte quindi dai piloti che guidano le navi all'ingresso del porto, per arrivare ai facchini addetti al trasporto delle merci in città e fuori, senza dimenticare le numerose attività accessorie ai commerci marittimi (imballaggio delle merci in colli, costruzione di contenitori a tenuta stagna, per fare qualche esempio), o la manodopera impiegata nell'importante settore delle costruzioni e delle riparazioni navali.

Da un punto di vista strettamente funzionale, a Genova le maestranze specializzate operanti all'interno dello scalo possono essere suddivise in due grandi categorie: coloro che svolgono la loro attività a terra, e quelli che invece si muovono con le loro imbarcazioni all'interno delle acque del bacino. Tale ripartizione trova infatti una sua corrispondenza nella divisione di competenze che vige tra le due magistrature deputate alla gestione dello scalo e dei servizi 'a mare': i Padri del Comune e i Conservatori del Mare. I primi risultano incaricati della gestione amministrativa e, in parte, finanziaria del porto (anche se in questo settore rimane fondamentale l'intervento della Casa di San Giorgio), avendo competenze specifiche riguardanti la manutenzione delle infrastrutture, la cura dei fondali ed il controllo delle

Arti operanti a terra; la magistratura dei Conservatori del Mare esercita invece la sua azione di controllo su tutte le questioni concernenti la navigazione (in particolare verifica la composizione degli equipaggi e il rispetto delle norme di sicurezza), e vigila sulle Arti che esercitano la loro attività all'interno dello specchio acqueo fornendo servizi per i quali si rende necessario l'utilizzo di chiatte o di piccole imbarcazioni.

Effettuando un'analisi delle tematiche inerenti l'organizzazione del lavoro all'interno dello scalo, è parso necessario innanzitutto verificare le conseguenze su questo sistema della presenza di gruppi di mestiere specializzati strutturati sotto forma di Arti. Se da un lato l'assetto corporativo garantisce un elevato grado di professionalità degli iscritti ed assicura un sistema di controllo interno sull'attività svolta dai maestri piuttosto efficace, dall'altro la naturale chiusura delle corporazioni nei confronti dell'esterno provoca una rigidità dell'offerta di lavoro. Ciò si pone spesso in contrasto con l'elasticità della domanda di alcuni servizi portuali, dipendente da variabili esterne non facilmente controllabili (si pensi all'andamento dei traffici, collegato a sua volta a fenomeni naturali quali peste e carestie o ad eventi politici quali guerre, ecc.). A questo proposito, è emblematico, ad esempio, il caso dell'Arte dei barcaioli, disposta a tollerare il fatto che lavoratori non immatricolati esercitino impunemente il mestiere per far fronte alle esigenze dello scalo in periodi di forte incremento dei traffici, pur di non venire incontro alle esigenze del mercato con nuove ammissioni.

Un altro elemento da rilevare è la particolarità del rapporto esistente tra i gruppi di mestiere e le magistrature al cui controllo sono sottoposti, dal quale scaturisce un legame con la città eccezionalmente forte e di reciproco vantaggio. Come contropartita della gestione in regime di monopolio assoluto dell'esercizio del rispettivo mestiere, infatti, le singole Arti devono, con diverse modalità, adoperarsi per il bene pubblico, o svolgendo saltuariamente compiti di interesse per la comunità, o pagando una sorta di canone annuo come indennizzo della privativa loro concessa: così i minolli sono tenuti una volta all'anno a trasportare gratuitamente, per conto dei Padri del Comune, le pietre necessarie al consolidamento delle infrastrutture portuali; i barcaioli devono farsi carico del servizio di salvataggio all'interno del porto, fornendo uomini e attrezzature; i facchini da grano cosiddetti di mare hanno l'obbligo di trasportare saltuariamente (per mezzo di chiatte) i carichi di sale per conto delle autorità cittadine dai pontili di sbarco fino ai depositi situati presso lo scalo di San Marco.

L'affermazione del sistema corporativo nell'ambito dell'organizzazione del lavoro portuale è però sovente causa di un artificioso innalzamento dei prezzi ai quali vengono offerti i servizi, che non si formano attraverso un sistema di libera contrattazione ma sono prefissati dalle stesse corporazioni, forti di una consolidata posizione di monopolio. Tutto ciò si verifica spesso con il beneplacito delle autorità deputate al controllo sulle stesse (Padri del Comune e Conservatori del Mare), che faticano ad imporsi in un mondo, come quello portuale, per taluni aspetti separato dal resto della città: la conseguenza più immediata di una simile situazione è nel tempo una relativa perdita di competitività dello scalo ligure a favore di altri porti del Mediterraneo, dove i costi accessori al trasporto delle merci via mare risultano, in determinati periodi, inferiori. Il grado di professionalità dei lavoratori portuali, poi, varia notevolmente a seconda del gruppo che si prende in considerazione: risulta certamente maggiore nelle Arti in cui il grado di specializzazione personale e le conoscenze tecniche dei singoli maestri hanno un'incidenza più evidente (come nel caso di calafati, maestri d'ascia, barilai, bottai), mentre appare più limitato per gli altri mestieri (barcaioli e facchini in particolare).

Il panorama occupazionale che contraddistingue l'organizzazione operativa dello scalo genovese risulta quindi alquanto composito, con realtà spesso molto differenti tra di loro e protagoniste di alterne vicende, formando un quadro che, per la sua specializzazione nella ripartizione dei compiti e per il suo perdurare nel corso dei secoli, rappresenta un modello di grande interesse nel panorama portuale italiano. Solo intorno alla metà del XIX secolo, infatti, sotto la forte spinta liberista del Governo piemontese, la Camera di Commercio genovese (nel frattempo divenuta l'organo deputato all'amministrazione del Portofranco e competente in numerose altre questioni portuali) si interroga sull'opportunità di liberalizzare definitivamente il lavoro nel porto, spazzando via l'ormai logoro sistema corporativo. Pur riconoscendo tuttavia la necessità di mettere in atto questo tipo di trasformazione al fine di ridare competitività allo scalo, ci si rende presto conto delle difficoltà insite nell'operazione: era necessario infatti riorganizzare un sistema che, pur tra innumerevoli difficoltà, aveva consentito al porto genovese di funzionare per quasi cinque secoli e di diventare un punto di riferimento fondamentale per i traffici del Mediterraneo.

Una valutazione complessiva della funzionalità dei servizi offerti agli operatori commerciali che tra XVII e XIX secolo hanno fatto capo al porto

di Genova non può prescindere dall'analisi di alcuni dati oggettivi, particolarmente indicativi dell'efficienza dei vari gruppi di mestiere ai quali tali attività sono affidate: il grado di conflittualità sia interna che esterna delle Arti; il numero e l'entità delle situazioni nelle quali le autorità cittadine devono in varie occasioni intervenire per impedire il verificarsi di frodi e di truffe ai danni dei committenti; la puntualità e il dettaglio con cui risultano emanate le norme che regolano lo svolgimento delle varie attività; il rapporto, infine, tra il volume dei traffici e il numero di persone addette ai singoli servizi.

Le conclusioni che si possono trarre sono di una buona efficienza dei cosiddetti servizi 'a mare' (pilotaggio, soccorsi, trasporti con chiatte), resi indispensabili dalla spesso carente funzionalità strutturale dello scalo (cruciale, a questo proposito, il problema dei fondali troppo bassi), nonostante l'assai limitata regolamentazione in materia, che lascia ipotizzare un certo affidamento alle secolari consuetudini più che alle norme scritte. Resta però il dato di un serbatoio ridotto di personale specializzato (evidente soprattutto nel settore dei soccorsi in mare) dovuto alla difficoltà di reperire marinai esperti disposti ad operare all'interno del porto, piuttosto che ad imbarcarsi per lunghi ma più remunerativi viaggi.

Per quanto riguarda invece i servizi 'a terra', alcune considerazioni sulle attività connesse alle costruzioni e alle riparazioni navali, in particolare, devono tenere conto della carenza di documentazione finora disponibile, ma conseguente alla provvisorietà delle strutture organizzative tradizionalmente addette a questi scopi. Alcuni elementi distintivi del settore risultano comunque chiari e inequivocabili: la cantieristica genovese è innanzi tutto una questione esclusivamente privata, essendo la città priva di un grande arsenale simile a quello veneziano. La prima conseguenza è la mancanza di un sistema organizzativo complesso e integrato, sostituito dalla presenza di piccoli gruppi di artigiani, dotati di un elevato grado di specializzazione, oltre che di una spiccata chiusura verso l'esterno. A questo proposito appare particolarmente significativa e calzante per il caso genovese la definizione proposta dall'economista Gerolamo Boccardo nel 1872 (pur se riferita ad una realtà territoriale più ampia), quando paragona le costruzioni navali italiane ad una 'tenda dell'arabo', evidenziando quindi la precarietà del settore e la bassa incidenza dei capitali investiti.

La presenza di corporazioni svolgenti attività in qualche modo accessorie al commercio marittimo all'interno della struttura portuale (come i

barilai, i bottai, i misuratori e gli imballatori) ne valorizza gli aspetti funzionali già individuati e ne conferma ancora una volta l'eccezionalità: l'organizzazione del lavoro e le specializzazioni operative evidenziate rappresentano infatti i numerosi tasselli di una 'macchina portuale' complessa, non priva di problemi, ma tutto sommato ben governata.

In tale ambito, un discorso a parte merita il facchinaggio, per l'atipicità delle situazioni che lo contraddistinguono e per la complessità delle problematiche che presenta. Si tratta infatti di un settore lavorativo caratterizzato da numerosi elementi di contraddizione e di contrasto, che variano con il passare del tempo. Il sistema dei trasporti via terra è dominato dalla presenza di una molteplicità di gruppi, o compagnie, e questo eccessivo frazionamento dell'attività è causa di una inevitabile sovrapposizione degli ambiti di competenza delle singole corporazioni, spesso in lite per accaparrarsi il diritto di camallaggio sui carichi in arrivo al porto; d'altro canto, a questa frammentazione non corrisponde un pari livello di professionalità specializzata dei facchini, che spesso passano da una « piazza » all'altra in cerca di nuove e più remunerative opportunità di lavoro.

I motivi di contrasto tra le diverse compagnie sono molteplici e derivano essenzialmente da due fattori: da un lato, dalla mancanza di un'unica autorità deputata alla gestione del sistema; dall'altro, dall'inevitabile dualismo tra le corporazioni interamente composte da stranieri (denominate Caravane) e quelle costituite da facchini « nazionali ». Quanto al primo punto, le conseguenze di una gestione non uniforme delle compagnie (in parte sotto il controllo dei Padri del Comune, in parte sotto quello di San Giorgio, dei Censori o dei Conservatori del Mare) sono una disparità di trattamento delle stesse, soprattutto dal punto di vista economico, e un diverso grado di efficienza dei controlli sull'attività degli iscritti. Lo stesso contrasto tra i facchini genovesi e i lavoratori stranieri nasce del resto essenzialmente dai privilegi dei quali godono questi ultimi, che si esplicitano in un maggior grado di chiusura delle corporazioni delle quali fanno parte, in un miglior trattamento economico, in forme previdenziali più evolute. Analizzando più a fondo il problema, appare infatti evidente che le maestranze genovesi mal digeriscono il fatto che il Governo della Repubblica continui ad avere un occhio di riguardo nei confronti di queste categorie anche in un epoca in cui la tensione sociale all'interno del settore era molto elevata. Non bisogna infatti dimenticare che, soprattutto a partire dall'inizio del XIX secolo, il facchinaggio diventa una sorta di sbocco occupazionale

obbligato per tutti coloro che si trovano in condizioni di indigenza, spesso perché reduci da guerre o appena usciti di prigione.

L'eccezionale incremento nel numero degli iscritti ai Ruoli (verificatosi nelle compagnie nazionali, tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo, per volontà delle autorità pubbliche), che innegabilmente porta ad uno sconvolgimento degli antichi equilibri, può al contempo essere considerato la forza e la debolezza della categoria: la forza, perché le stesse autorità non hanno la possibilità di intervenire in modo radicale nel sistema in quanto temono di perdere il consenso della popolazione o, ancora peggio, rischiano di provocare scontento e rivolte; la debolezza, in quanto le condizioni economiche dei lavoratori sono ormai disperate e l'organizzazione del facchinaggio è giunta al limite del collasso.

Si possono comunque rilevare tre elementi di continuità che permettono alle compagnie di facchinaggio di operare quasi fino alla metà dell'Ottocento: la situazione viaria della città, la struttura del porto, la volontà della pubblica amministrazione. Quanto al primo punto, la mancata realizzazione di un deciso intervento nel sistema viario, mirato sia a decongestionare il centro cittadino, sia a permettere l'ingresso dei carri all'interno delle mura, pone i facchini in una posizione ancora di monopolio; la struttura del porto, nonostante un lento e parziale spostamento delle zone d'approdo verso occidente (e quindi in posizione decentrata rispetto al centro urbano), è ancora caratterizzata dalla limitatezza delle aree destinate a questo servizio e dal sovraffollamento delle banchine, privilegiando quindi il lavoro umano alla trazione animale o all'utilizzo di rudimentali macchinari; infine, le autorità cittadine, per i motivi precedentemente elencati, non si sentono pronte a mettere in atto quei cambiamenti strutturali che avranno luogo solo successivamente, con l'Unità e con l'ingresso di Genova nel sistema portuale italiano.

Una valutazione obiettiva del servizio di facchinaggio appare complessa, a causa delle notevoli differenze che esistono tra i diversi gruppi di mestiere operanti nel settore: oltre alla già citata contrapposizione tra corporazioni nazionali e forestiere, infatti, operano gruppi composti da più di 700 iscritti e altri solo da 10-15 facchini; alcuni risalgono al XIV secolo e possono quindi godere i vantaggi di una lunga tradizione, mentre altri vengono costituiti ufficialmente solo alla fine del Settecento. Il panorama normativo e istituzionale si presenta ricco e particolareggiato, ma comunque non sufficiente a regolamentare in modo univoco una situazione or-

ganizzativa piuttosto confusa e un settore caratterizzato da forti contrasti e continui conflitti sia interni che esterni.

Nel corso dell'Età moderna lo sforzo di adeguamento della 'macchina portuale' genovese – nei limiti delle risorse disponibili e delle rigidità strutturali dell'apparato normativo – risulta però costante, anche se caratterizzato da un forte legame con le tradizioni e le antiche consuetudini, e di conseguenza non sempre efficace: verrà spazzato via dall'integrazione dello scalo nel sistema portuale del Regno d'Italia, con nuovi sbocchi per le merci e con l'acquisizione di un hinterland del quale Genova e la Liguria fino ad allora erano rimaste prive, ma anche con non meno complessi problemi da affrontare.

Il periodo specificamente preso in esame ai fini di questo studio va dal XVII al XIX secolo, ma per una completa visione dei fenomeni considerati spesso si è risaliti più indietro rispetto al limite temporale sopra indicato, sconfinando, per le corporazioni di mestiere di più antica costituzione, anche nel XV e XVI secolo; come termine ad quem, l'analisi si ferma ai primi decenni dell'Ottocento, quando il porto non è ancora né influenzato dall'avvento della Rivoluzione industriale, né parte integrante del sistema portuale del futuro Regno d'Italia, con i conseguenti cambiamenti strutturali e organizzativi.

La maggior parte della documentazione su cui è basato questo lavoro è stata reperita presso l'Archivio Storico del Comune di Genova, dove fondamentale è stato l'apporto fornito dalle numerose filze e dai registri del fondo Padri del Comune (secoli XV-XVIII), testimonianza dell'attività dell'omonima magistratura nel corso di circa quattro secoli di gestione portuale, in cui è largamente documentata anche l'attività di supervisione e controllo su quasi tutte le corporazioni operanti all'interno dello scalo; di notevole rilievo per la ricchezza delle informazioni riguardanti l'organizzazione interna delle corporazioni e la loro attività all'interno dello scalo sono risultati anche il fondo Manoscritti (comprendente gli inediti Statuti quattrocenteschi della maggior parte dei gruppi di mestiere presi in esame); il fondo Magistrato dei Censori; il fondo Amministrazione decurionale, relativo all'attività degli organi di governo cittadini tra il 1798 e il 1860. Le ricerche condotte presso l'Archivio di Stato genovese hanno avuto come riferimento principale il fondo Conservatori del Mare (in considerazione del ruolo che questa magistratura aveva nel controllo delle Arti operanti

all'interno del bacino portuale); i fondi Antica Finanza, Atti del Senato, Prefettura Sarda, con particolare attenzione alla documentazione relativa al facchinaggio, divenuto di competenza dell'amministrazione della Dogana, ma anche oggetto di numerosi interventi da parte degli organi del governo centrale. Data la complessità degli aspetti presi in considerazione, utili elementi hanno fornito anche i fondi Repubblica Ligure, Camera di Commercio, Manoscritti e Archivio segreto. Presso la Biblioteca Berio, nel fondo Manoscritti rari, sono state reperite le Matricole inedite dell'Arte dei barcaioli e dei Caravana bergamaschi risalenti al XVIII secolo e riportate in Appendice.

Certo l'origine quasi esclusivamente pubblica della documentazione esaminata ha richiesto una valutazione critica delle notizie sull'efficienza dei servizi offerti dallo scalo cittadino. Esso era peraltro considerato non sempre agevole dai naviganti, come riferisce il Crescenzi: « ... il porto di Napoli, e assai più quello di Genova sono soggetti alle traversie, e spesso si perdono de' vascelli à tal che essendo queste due città si celebri, l'una a capo di Regno, e l'altra di Signoria, non si dovrebbe guardar à sorte alcuna di spesa per far tai porti, quali convengono alla magnificenza di simili loghi », ma allo stesso tempo stupiva per le sue infrastrutture operative. Già nel XV secolo numerosi viaggiatori rimangono ammirati alla vista dei moli, dei fari, dei pontili d'attracco che si presentano ai loro occhi all'arrivo nel porto genovese, ed esprimono parole cariche di stupore: « ... perché non chiameremo a ragione opera divina questo nobile porto, costruito dalla mano e dalla fatica dei nostri antenati? Infatti è stato costruito piuttosto da arte divina che umana, tra flutti profondi e spesso agitati da frequenti colpi di vento ».

Questo lavoro ha avuto inizio alcuni anni fa nell'ambito del Dottorato di ricerca in Storia economica, XI ciclo, dell'Università di Bari, coordinato dal prof. Antonio Di Vittorio, che ringrazio per i suoi suggerimenti ed i consigli insieme a tutto il Collegio dei docenti. La ricerca si è valsa anche del costante appoggio e incoraggiamento della Sezione di Storia economica del Dipartimento di Economia e Metodi Quantitativi dell'Università di Genova, a cui rivolgo il mio sincero ringraziamento, per avermi messo disposizione strutture efficienti ed avermi sostenuto finanziariamente. Un profondo debito di riconoscenza nutro in particolare nei confronti della professoressa Paola Massa, che ha seguito ogni fase della ricerca e della stesura del teso con partecipazione, consigli e critiche costruttive; ringrazio

inoltre i professori Giuseppe Felloni, Maria Stella Rollandi, Marco Doria, Liana Saginati per i preziosi suggerimenti. L'efficienza e la collaborazione del personale dell'Archivio Storico del Comune di Genova, dell'Archivio di Stato e della Società Ligure di Storia Patria hanno inoltre reso la mia attività di ricerca più agevole e proficua. Ringrazio infine la mia famiglia per avermi sostenuto durante tutti questi anni.

PARTE PRIMA

CITTÀ, PORTO ED ECONOMIA

Capitolo I - Genova: "Una città portuale"

1. *La conformazione della città e l'evoluzione delle infrastrutture portuali in età moderna*

> « Un mondo pittoresco, dislocato attorno alla Chiesa di San Marco, e lungo la Ripa fino alla Darsena, nella minuscola cosmopoli, ove i forestieri vi formavano aggruppamenti, ed erano levantini, greci, catalani, napoletani, veneti, schiavoni, turchi e tunisini, ai quali si univano le ciurme delle navi inglesi, olandesi e brettoni » [1].

Come evidenzia F. Podestà in questa sua colorita descrizione, Genova si presentava nel Quattrocento come una città caotica, congestionata dai traffici di merci e di persone e condizionata, nel suo sviluppo in verticale, dalla carenza di aree edificabili. Il territorio ligure è infatti prevalentemente costituito da montagne che si spingono fino al mare, intervallate da valli solcate da fiumi e torrenti, con una fascia costiera dalla profondità limitata e con una pressoché totale mancanza di zone pianeggianti [2].

La complessa articolazione delle infrastrutture portuali genovesi rappresentava già, alla fine del XIII secolo, un'organizzazione dello spazio influenzata dalle necessità degli operatori economici, dalle esigenze dei vettori

---

[1] F. PODESTÀ, *Il porto di Genova*, Genova 1913, pp. 30-31. Sull'apertura di Genova nei confronti degli stranieri si veda F. M. BOERO, *Genova*, *Genovesi e foresti (da Giano a Colombo)*, Genova 1983; G. CASARINO, *Mondo del lavoro e immigrazione a Genova tra XV e XVI secolo*, in *Strutture familiari*, *epidemie*, *migrazioni nell'Italia medievale*, a cura di R. COMBA - G. PICCINNI - G. PINTO, Napoli 1984, p. 452 e sgg.; R. COMBA, *Emigrare nel Medioevo: aspetti economico-sociali della mobilità geografica nei secoli XI-XVI*, in *Strutture familiari* cit., p. 45 e sgg.; G. CASARINO, *Stranieri a Genova nel Quattro e Cinquecento: tipologie sociali e nazionali*, in *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI*, a cura di G. ROSSETTI, Napoli 1989, pp. 137-150; G. PETTI BALBI, *Presenza straniera a Genova nei secoli XII-XIV: letteratura*, *fonti*, *temi di ricerca*, in *Dentro la città* cit., pp. 121-136; M. GINATEMPO, *L'Italia delle città*, Firenze 1990, p. 68 e sgg. In particolare sugli aspetti giuridici che caratterizzano questa presenza fin dal Medioevo, V. PIERGIOVANNI, *Alcuni consigli legali in tema di forestieri a Genova nel Medioevo*, in *Sistemi di rapporti ed élites economiche in Europa*, *secoli XII-XVII*, a cura di M. DEL TREPPO, Napoli 1994, pp. 1-10.

[2] J. HEERS, *Gênes au XV siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, pp. 11-22.

e dallo sviluppo dei traffici, assai più che dal trend demografico della città e dai suoi mutamenti sociali [3].

Non a caso infatti, per tutto il Medioevo e anche successivamente, sono i pontili d'attracco, le torri dei fari e il grande molo [4] che chiude il porto, che suscitano l'attenzione dei contemporanei italiani e stranieri [5]. Presso quest'ultimo, nel punto più difeso dal mare aperto, sorgevano le case dei marinai più esperti nella navigazione e quindi addetti ai soccorsi ai bastimenti in occasione di tempeste, numerosi palazzi pubblici, le sedi delle Arti connesse con la navigazione e i mercati per il rifornimento delle navi [6]. Posto piede a terra, marinai e mercanti incontravano, disposte con ordine, le botteghe dei bottai, remolai, velai, maestri cartografi, schierate sulla *Ripa*

---

[3] Si veda al proposito l'ampia e documentata analisi di L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale nel Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova 1980, pp. 306-322; più di recente le considerazioni di B. GABRIELLI, *La dilapidazione del territorio* in *La Liguria*, a cura di A. GIBELLI e P. RUGAFIORI, Torino 1994. Sull'importanza, per la storia della città, degli impianti di lunga durata, costruiti attraverso graduali investimenti da molte generazioni sui medesimi luoghi cfr. R. S. LOPEZ, *Intervista sulla città medievale*, Bari 1984, p. 85 e sgg. Il porto di Genova è stato oggetto di numerosi studi da parte di urbanisti e storici dell'architettura: si veda per tutti E. POLEGGI, *Iconografia di Genova e delle Riviere*, Genova 1977; ID., *Porto e città in età preindustriale*, in *Porto di Genova: storia e attualità*, di E. POLEGGI e G. TIMOSSI, Genova 1977, pp. 13-115; *Le città nella storia d'Italia. Genova*, di E. POLEGGI e G. CEVINI, Bari 1981; E. POLEGGI, *Paesaggio e immagine di Genova*, Genova 1982; P. STRINGA, *Genova e la Liguria nel Mediterraneo: insediamenti e culture urbane*, presentazione di M. BALARD e E. POLEGGI, Genova 1982; *Genova. Ritratto di una città*, a cura di E. POLEGGI, Genova 1985, pp. 59-215; *Il porto vecchio di Genova*, Catalogo della Mostra, a cura di E. POLEGGI - L. STEFANI, Genova, Palazzo San Giorgio 1-15 giugno 1985; E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale*, *un nuovo tema di storia*, in *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova, 1989, pp. 7-9; ID., *Carte francesi e porti italiani del Seicento*, Genova 1991, pp. 39-64.

[4] Intendendo con questo termine il Molo Vecchio (o Medievale) per distinguerlo dal Molo Nuovo realizzato nel 1637.

[5] Si veda G. PETTI BALBI, *Genova medievale vista dai contemporanei*,Genova 1978, p. 17. Su queste descrizioni di città cfr. anche J. K. HYDE, *Medieval descriptions of cities*, in « The John Rylands Library », 48 (1966), pp. 308-340; G. FASOLI, *La coscienza civica nelle "Laudes civitatum"*, in *La coscienza cittadina nei comuni italiani del Duecento*, Todi 1972, pp. 9-44. Sul ruolo di Genova come 'città carovaniera', punto d'incontro di grandi correnti di traffico, insiste anche J. HEERS, *Un exemple de ville meditérranéenne médievale: Gênes*, in « Diogene », 71 (1970), pp. 52-63.

[6] E. PANDIANI, *Le arti intorno al porto nell'età di Andrea Doria*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1963, p. 211.

scoperta e su quella porticata [7] per quasi un chilometro, dalla Piazza del Molo alla porta di Santa Fede (o dei Vacca) [8].

La descrizione del bacino portuale, però, non può prescindere da un esame di alcune strutture pubbliche che, per quanto non propriamente marittime, dimostrano come fosse organico il legame fra porto e città. Esistevano, infatti, tre mercati pubblici (di S. Giorgio, di S. Pietro della Porta o di Banchi, di Soziglia): i primi due erano sorti immediatamente dietro la *Ripa*, in corrispondenza dei crocevia formati dai maggiori assi viari perpendicolari al mare, mentre il terzo si trovava in posizione più arretrata, in mezzo ad un esteso rione artigiano. Gli stessi mercati erano a loro volta circondati da numerose logge e fondaci, sedi delle colonie di mercanti forestieri che dello scalo genovese avevano fatto il centro dei loro traffici [9].

Quando nel 1502 Jean d'Auton, al seguito di Luigi XII, arriva a Genova, rimane vivamente colpito dal porto e dalle sue infrastrutture e ne fornisce una descrizione al tempo stesso ammirata e tecnicamente precisa: « C'est une muraille assise en mer sur gros rochers, qui artificiellement sont jetés là dedans l'un sur l'autre a pierre perdue » egli scrive del Molo Vecchio [10],

---

[7] Sull'argomento si veda E. POLEGGI, *Ripa porta di Genova*, Genova 1968.

[8] F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 29-30.

[9] E. POLEGGI, *Porto e città* cit., pp. 24-31; cfr. E. PANDIANI, *Le arti intorno al porto* cit., pp. 211-214.

[10] *Chronique de Jean d'Auton*, Paris 1834, parte IV, t. II, pp. 208-240 (spec. 225-226). Si veda G. PETTI BALBI, *Genova medievale* cit., pp. 48-49 e 152-157. Ulteriori descrizioni della città ci sono fornite dal famoso geografo Idrisi il quale vede la Genova del XII secolo così: « *una città topograficamente posta presso un piccolo fiume*, *di fondazione antica*, *con imponenti edifici all'interno e bei dintorni*, *ricchi di frutteti e di campi atti alla semina*, *di borgate e di casali* » (IDRISI, *Il libro di Ruggero*, a cura di U. RIZZITANO, Palermo 1967, pp. 92-93, 100-103). Più sommarie sono le impressioni di Beniamino di Tudela che, durante il suo lungo viaggio compiuto tra il 1160 e il 1173, toccò anche Genova. Egli osserva che nella città, cinta da mura, tutte le case sono provviste di torri, dalla sommità delle quali si combatte in occasione di guerre intestine (A. ASHER, *The Itinerary of Rabby Benjamin of Thudela*, London 1840, p. 37). Per il Trecento la testimonianza più autorevole sulla città è quella di F. Petrarca: nelle sue lettere, accanto a una discreta conoscenza delle vicende passate e del carattere dei liguri, il poeta aretino mostra una viva sensibilità paesaggistica, che gli permette di cogliere la felice posizione e la bellezza naturale della città e delle Riviere (F. PETRARCA, *Le familiari*, a cura di V. ROSSI, Firenze 1933, lib. II, 2, lib. IX, 13). Solo nel Quattrocento compaiono vere e proprie descrizioni di Genova come componimenti a sé stanti, dovute sia ad indigeni, sia a forestieri. Il Piccolomini, come molti altri viaggiatori che

considerato unanimemente la struttura portante dello scalo e da più di due secoli oggetto di cura da parte dei *Salvatores Portus et Moduli* [11] i quali, nella loro denominazione, richiamano, e quasi identificano, porto e molo [12].

Ricostruzioni urbanistiche [13], iconografie [14], descrizioni letterarie [15], permettono di seguire passo per passo la trasformazione del bacino che, da protetta insenatura naturale, diventa una struttura relativamente moderna ed efficiente, e capace quindi di accogliere al suo interno, nella prima metà del Seicento, circa millecinquecento navi all'anno aventi una portata compresa tra 12 e 71,5 tonnellate [16].

---

giungevano in città, rimase colpito dalla congestione e dall'affollamento del costruito all'interno della città stessa, dove anche le dimore più suntuose, sviluppate in altezza, si addossavano le une alle altre, senza ampi giardini, spazi liberi per gli incontri e larghe vie: A. NERI, *Le impressioni di Enea Silvio Piccolomini su Genova*, in « Rivista ligure di scienze, lettere e arti », XXXVIII (1911), pp. 57-74.

[11] C. DESIMONI, *Statuto dei Padri del Comune della Repubblica di Genova*, Genova 1886, p. 10 e sgg.; su questo argomento si veda V. PIERGIOVANNI, *Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento*, in « Materiali per una storia della cultura giuridica raccolti da G. Tarello », XII/1 (1983), pp. 3-46; dello stesso Autore, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese*, in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s. XXVIII/1 (1988), pp. 11-36. In questo stesso lavoro si veda il cap. 2.2.

[12] P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età moderna (1340-1548)*, in *Il sistema portuale* cit., pp. 39-44.

[13] Si veda da ultimo L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale nel Medioevo* cit., pp. 306-322 con la ricca bibliografia.

[14] Si veda il catalogo della Mostra *Genova nelle vecchie stampe*, Genova 1970, Cassa di Risparmio di Genova e Imperia e E. POLEGGI, *Iconografia di Genova* cit.

[15] Si veda G. PETTI BALBI, *Genova medievale* cit., pp. 66-173. Per alcune descrizioni della città di Genova e della costa ligure si veda E. BERNARDINI, *Genova e la Riviera di Levante*, Genova 1981; D. ASTENGO - E. DURETTO - M. QUAINI, *La scoperta della Riviera. Viaggiatori, immagini, paesaggio*, Genova 1982; P. D. PATRONE - G. BLENGINO, *Aspetti di Genova nell'800 dalle vedute di P.D. Cambiaso*, Genova 1982, pp. 11-39; M. SCATTARREGGIA, *Sanremo 1815-1915. Turismo e trasformazioni territoriali*, Milano 1986; G. CASALIS, *Le antiche province di Albenga e Savona*, con introduzione di G. ASSERETO, Savona 1994; G. CASALIS, *Le antiche province di Oneglia e Sanremo*, Savona 1995; *La città ritrovata. Archeologia urbana a Genova. 1989-1994*, a cura di P. MELLI, Genova 1996; M. C. CIGOLINI - M. R. CROCE, *Il turismo sulla costa ligure. Urbanistica e architettura dalla metà Ottocento a oggi*, Genova 1997.

[16] Nel periodo compreso tra il 1773 e il 1797, grazie ad una forte espansione dei traffici, ormeggiarono ogni anno nel porto di Genova mediamente 612 grandi navi comprese tra 150 e 900 tonnellate e 2997 velieri compresi tra 12 e 150 tonnellate, oltre a un numero imprecisato

I primi progetti di costruzione del Molo Vecchio risalgono al 1133, ma notizie certe sulla sua esistenza si hanno solo a partire dal 1138, quando viene istituita un tassa per ripararlo dai danni subiti durante una tempesta. Sulla sua sommità si erge un faro chiamato torre dei Greci, che perde però gran parte della sua importanza quando nel 1321 sul prolungamento del Molo viene eretto il Lanternino [17].

Intorno agli anni 1283-85, viene costruita inoltre, sotto la direzione dell'architetto Marino Boccanegra, una piccola Darsena con torre per aumentare la poca disponibilità di acque calme che sino ad allora si aveva solo nella zona del Mandraccio [18]. Nel 1306 la Darsena viene suddivisa in due settori ben distinti tra loro, che prendono i nomi di Darsena delle barche o del vino (utilizzata per l'approdo del commercio di cabotaggio) e Darsena delle galere (rifugio delle navi mercantili e da guerra) [19]. Oltre a queste, esisteva anche un Arsenale (o Darsenale) [20], intendendo con questo termine un insieme di calate, scali, magazzini, officine e ogni altro edificio necessario alla costruzione, riparazione e armamento delle navi.

---

di piccole imbarcazioni: G. DORIA, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Il sistema portuale* cit., pp. 138-139.

[17] F. PODESTÀ, *Il Molo Vecchio* in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., p. 69.

[18] Proprio il termine darsena serviva infatti ad indicare quella parte di porto ove le acque, rese tranquille per condizioni naturali o grazie all'opera dell'uomo, offrivano asilo sicuro alle navi, E. POLEGGI, *Porto e città* cit., p. 24.

[19] G. A. NANNI, *La Darsena del Comune*, in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., pp. 107-119; nello stesso volume si veda inoltre O. GROSSO, *I piani per lo sviluppo del porto dal secolo XV al secolo XIX*, pp. 168-176; cfr. poi E. POLEGGI, *Forme ed attrezzature del porto di Genova sino al 1903*, in *1128-2000. Il porto di Genova*, Genova 1971, p. 66 e sgg. e, dello stesso Autore, P*orto e città* cit., p. 19 e sgg.

[20] A differenza di ciò che si verificò per altre città portuali, l'Arsenale di Genova non ebbe mai un'importanza esclusivamente militare, poiché lo Stato si servì sempre per la guerra sul mare di flotte improvvisate grazie alla potenza armatoriale privata. Così l'attività cantieristica si svolgeva in larga misura nelle Riviere e solo occasionalmente nell'Arsenale che funzionava, però, come luogo di riparo e di ripristino. Si veda in particolare E. POLEGGI, *L'Arsenale della Repubblica di Genova*, in *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, a cura di E. CONCINA, Roma 1987, p. 83 e sgg. Sullo stesso argomento anche E. PANDIANI, *L'Arsenale ed i galeotti* in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., pp. 102-106 e F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., p. 266 e sgg.

Agli inizi del secolo XV la forma e la funzionalità del porto di Genova appaiono ormai nettamente definite, all'altezza dei traffici e della potenza economica della Repubblica.

Taride da carico dallo scafo tozzo, *navi* dalla struttura imponente, *galee* veloci, quando comparivano all'orizzonte venivano avvistate dalla Loggetta dei Greci, alla base del Molo, e dalla torre di Capo di Faro sul lato opposto dell'arco portuale, ove dal 1326 bruciava fissa una lampada ad olio come segnale ai naviganti [21]. Superate le formalità di riconoscimento, i bastimenti si avviavano ai rispettivi ponti di approdo, predisposti ciascuno per ogni diversa mercanzia.

Alla base dei ponti si trovavano le casupole dei gabellieri; poco più in là vi erano invece le cosiddette *rebe* e *clape* [22] istituite dal Comune per la contrattazione e conservazione delle derrate: la *rayba leguminum*, la *clapa olei* e quella *dei pesci*, mentre a ponente del Palazzo a Mare [23] (dove era situata anche la Zecca) si trovava la *rayba grani* [24]. Oltre ai ponti e agli scali adibiti alle operazioni di carico e scarico delle merci, il porto di Genova forniva anche spazi per il raddobbo delle carene e per la costruzione di nuove imbarcazioni, come quelli di Boccadebò (1162), del macello del Molo (1201), di San Marco [25] (1213), della Marina di Sarzano (1278) e, solo più tardi, della spiaggia di San Pier d'Arena, esterna all'area urbana [26].

---

[21] E. Poleggi, *Porto e città* cit., p. 24; cfr. F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 111-118.

[22] Con il termine *reba* o *rayba* si intende un magazzino pubblico con piazza situato generalmente di fronte ad un mercato; il termine *clapa* indica invece il luogo ove è situato il mercato del pesce o dell'olio è anche conosciuto con il nome di Chiappa, probabilmente perché lastricato di pietre o marmi: C. Desimoni, S*tatuto dei Padri del Comune* cit., pp. 20-21.

[23] Fu la prima residenza del Capitano del popolo ma, in seguito al sempre maggiore sviluppo dell'attività portuale, venne trasformato in sede della Dogana ed esattoria delle gabelle e, successivamente, dal 1408 al 1797, in sede della Casa e del Banco di San Giorgio. Si veda per un quadro generale D. Cabona, *Palazzo San Giorgio*, Genova 1991.

[24] Per ulteriori dettagli si veda F. Podestà, *Il Porto di Genova* cit., pp. 15-47.

[25] Si tratta dello scalo più importante tra quelli adibiti alle costruzioni e riparazioni navali per il quale esistono informazioni sufficientemente dettagliate: lo si trova infatti citato con questo nome in atti del 1213 e del 1379. Nel 1576, mentre si procedeva ad alcuni lavori presso il ponte dei Cattanei, venne eseguito un ampliamento del molo a riparo dello stesso. Da una supplica presentata il 5 giugno 1690 ai Padri del Comune « da li consoli e consiglieri dell'Università de Barbi ossia marinari del presente Porto » per dimostrare l'abuso da qualche tempo invalso nei padroni delle filuche napoletane e siciliane di occupare lo scalo, si può de-

Nel secolo XV, al tramonto del Medioevo, l'unità fra porto e città sembra permanere malgrado i gravi mutamenti dell'assetto politico, l'alterna vicenda di un'impossibile autonomia insidiata dalla continua ingerenza negli affari interni della Repubblica da parte di Francia e Milano [27] e la nuova svolta imposta alle rotte commerciali dalla perdita del predominio coloniale nel vicino Oriente [28].

In questo periodo non si registrano sostanziali innovazioni nella forma e nell'organizzazione dello scalo salvo alcuni interventi al Molo Vecchio, che viene ancora prolungato e difeso, e alla Darsena, dove si rafforzano le mura munendole di nuove torri, e dove viene incrementata la profondità dei fondali con imponenti lavori di escavazione.

Nel 1553 l'annalista Agostino Giustiniani così descrive il porto di Genova:

> « ... porto marittimo, il quanto è grande et sicuro amplo, per ogni vento, eccetto per la Provenza. Questo porto il fa uno atterramento, et un mole; l'atterramento nomino tutto quello, che è della piazza del mole in fino porta nova, qual si è fatta alla loggietta de Greci, quale è in longhezza mille cinquanta quatro palmi; et tutta questa Regione,

---

durre che lo scalo di S. Marco veniva anche chiamato col nome di Marinetta: Archivio Storico del Comune di Genova (d'ora in avanti A.S.C.G.), *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, *Arte dei Barcaioli* [1576-1689].

[26] A titolo di paragone, si può ricordare che il sistema portuale di Pisa era articolato in tre spazi principali legati a tre momenti particolari: a) l'attracco per la navigazione marittima, da e per i vari porti del Mediterraneo; b) il trasferimento delle merci dalle imbarcazioni d'altura a quelle per la navigazione interna e il trasporto fino alla città attraverso canali scavati appositamente; c) la sosta presso gli uffici della Dogana e lo scarico nei diversi scali o il proseguimento per via fluviale. Alla fine del XII secolo il porto fungeva soltanto da ancoraggio protetto ed era ancora sprovvisto di qualsiasi infrastruttura per lo stoccaggio delle merci: G. ROSSETTI, *Pisa: assetto urbano e infrastruttura portuale*, in *Città portuali del Mediterraneo* cit., pp. 268-270.

[27] Sull'argomento si veda V. PIERGIOVANNI, *Il sistema europeo* cit., pp. 1-46; A. BORLANDI, *Potere economico e vicenda politica nella Genova del Quattrocento*, in *Aspetti della vita economica medievale*, Atti del Convegno, Firenze 1985, pp. 602-605.

[28] Si veda E. POLEGGI, *Porto e città* cit., p. 32. Sulle colonie genovesi si veda in particolare il sempre valido volume di R. S. LOPEZ, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna 1938, ora, in un'edizione più recente, con prefazione di M. BALARD, Genova 1996; cfr. G. CARO, *Genova e la supremazia sul Mediterraneo (1257-1311)*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XIV-XV (1974-75); G. AIRALDI, *Studi e documenti su Genova e l'oltremare*, Genova 1974.

come si vede, è stata atterrata per forza, come in mezzo di doi mari, uno che li sta da mezzo di, et l'altro da Tramontana.
Il mole da questa nova porta infino all'estremità è mille ottocento palmi di canna ... [29] et questo porto capace di ogni quantonque numerosa armata. In la parte inferiore verso la Città vi sono sei ponti nominati il primo de Cattanei, il secondo de Coltellieri, il terzo delle legne, il quarto della mercantia, il quinto de Spinoli, il sesto di Calvi, quali son a gran commodità del discaricamento di tutte le cose che si conducono con piccoli navigli; tre di loro sono in longhezza cinquecento palmi ciascaduno, et gli altri tre alquanto minori; sono nel porto due darsine ricettacolo di navigli per tempo tempestuoso e tranquillo, et una arsenata come è detto di sopra.
Il mole tuttavia per opera de i padri del comune piglia accrescimento, et questo anno si è riparata la torre della Luminaria con la Loggietta che li è vicina; ha gran commodità questo porto di acqua per cagione dell'acquedotto quale è in la piazza del mole, et delle Cisterne, quali sono al ponte de i Cattanei et etiando perché l'acquedotto dona aqua quasi a tutti i ponti infino alla darsina; et è questo porto in la sua estremità circondato da una strata nominata la riva la quale è in longhezza tre millia seicento tredici palmi, tutta piena di Boteghe di artifici di varie sorti, et è questa strata tutta coperta di volte fatte con calcina et sopra le volte sono stanze pertinenti alle boteghe sopradette et di sotto una gran parte Cantine, magazeni, et altre boteghe per varii et diversi usi » [30].

Alle annotazioni ammirate dei vari Autori, cui si è fatto riferimento, è necessario però aggiungere la consapevolezza dell'importanza degli sforzi finanziari sostenuti per la realizzazione del complesso di infrastrutture, che hanno permesso la creazione di un bacino portuale sufficientemente ampio e protetto, ma che si sono sovente tradotti in maggiori sacrifici richiesti a coloro che usufruivano di tali servizi attraverso una miriade di tasse e gabelle [31].

I pontili (originariamente costruiti in legno con pali infissi nel fondo del mare e collegati con travi allo scopo di agevolare lo scarico e l'imbarco di merci e persone) prendevano il nome sia dalle vie e piazze contigue, sia dalla

---

[29] Ovvero circa 450 metri.

[30] A. GIUSTINIANI, *Castigatissimi annali con la loro copiosa tavola della Eccelsa et Illustrissima Repubblica di Genoa*, Genova 1537, c. XIII *r.* e *v.*: la versione riportata nel testo è la trascrizione dell'edizione del 1537, tratta da D. GALASSI - M. P. ROTA - A. SCRIVANO, *Popolazione e insediamento in Liguria secondo la testimonianza di Agostino Giustiniani*, Firenze 1969, p. 133; il Giustiniani sottolinea la particolare sensibilità del porto al vento provenzale già messa in evidenza dal fiorentino G. Ridolfi nel 1480: cfr. G. PETTI BALBI, *Genova medievale* cit., pp. 45-46 e 148-149.

[31] A questo proposito si veda il cap. 2.3.

merce che solitamente vi veniva movimentata (Ponte dei Legni , Ponte della Calcina, Darsena del vino), sia dalla vicinanza di un edificio particolare (ad esempio il Ponte del Pedaggio era situato vicino alla Dogana), sia dalle famiglie patrizie che risiedevano nelle vicinanze (Ponte degli Spinola, Ponte dei Calvi, ecc.) [32], e tale organizzazione strutturale trovava un importante riscontro anche nella suddivisione del lavoro tra i facchini addetti alla movimentazione dei carichi.

Presso la regione del Molo, il primo ponte che si incontrava era quello della Piazzalunga, detto poi dei Cattanei. Originariamente costruito in legno, subì ripetute opere di restauro negli anni 1340, 1363, 1379, 1380 [33]. La destinazione merceologica del ponte non rimane sempre la stessa: nato come luogo di scarico dei marmi e della calce, viene utilizzato per un breve periodo per lo scarico dei legnami (quando il relativo Ponte dei Legni viene destinato ad uso di altre merci), salvo ritornare alle funzioni originarie quando un'ordinanza del 1653 decreta che la movimentazione del legname debba avvenire esclusivamente presso il Ponte dei Calvi. Il Ponte dei Cattanei subisce ulteriori restauri, questa volta in muratura, nel 1583, 1591, 1602, 1622, 1684; scompare in parte in seguito alla costruzione del Portofranco e, al principio del sec. XX, viene trasformato in calata [34].

A ponente di questo ponte era situato quello dei Chiavari (chiamato anche dei vini d'Oriente o dei Coltellieri), con l'edificio della gabella del vino. I vini, a seconda della loro provenienza, venivano sbarcati in particolari punti della Darsena (reparto del vino) o, se provenivano da regioni orientali, al Ponte dei Chiavari. A tale proposito un decreto del 27 ottobre 1513 ordina ai padroni delle barche da vino di collocarsi, al loro arrivo in porto, nei luoghi assegnati:

> « Quelli che vendono vino del Capo Corso, si pongano dalla Piazza dell'Olmo fino al magazzino di Cabio.

---

[32] Si veda F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 29 e sgg., 101 e sgg., 189 e sgg.

[33] Essendo la sua struttura in legno, la maggior parte delle riparazioni veniva effettuata dai maestri d'ascia, ovvero da personale generalmente dedito alle costruzioni navali. Per ulteriori dettagli relativi a questa corporazione si veda in questo stesso lavoro il cap. IV della Parte Seconda. Vedi inoltre F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 109-110; L. GATTI, *Costruzioni navali in Liguria fra XV e XVII secolo*, in *Studi di Storia navale*, Genova 1975, p. 29.

[34] Si veda più approfonditamente O. GROSSO, *I piani per lo sviluppo del porto* cit., pp. 168-177.

Quelli che vendono vino rozzese, dove quelli di Capo di Corso.
Quelli che vendono vini della Riviera di levante, da mezzo il carrogio largo perfino al canto della piazza dell'Olmo al confine di quelli di Capo Corso e perfino a mezzo la detta piazza.
Quelli che vendono vini della Riviera di ponente, da mezzo detto carrogio largo perfino alla bottega del barbero, dove prima si soleva riscuotere la cabella del vino.
Quelli che vendono vino di Calvi, dalla detta bottega perfino alla cima del ponteto della Darsina, quale anticamente si chiamava lo ponte de li corsi.
Quelli che vendono vini forastieri, dall'ultimo canto (angolo) del magazzino de Cabio perfino dove se tengono le jhate (chiatte) » [35].

Anche il Ponte dei Chiavari (originariamente in legno e rifatto in muratura nel 1485) scompare in parte nel 1657 per le opere di Portofranco, e totalmente nel 1786, per il proseguimento della calata che dal Ponte dei Cattanei si congiungeva con quello della Mercanzia.

Procedendo verso ovest all'interno dell'arco portuale si incontrava il Ponte dei Legni (chiamato poi Ponte Nuovo della Mercanzia e, in seguito, della Mercanzia), situato proprio in prossimità del mercato del pesce. La sua costruzione si suppone risalga al 1283 e, insieme al contiguo Ponte Reale, era l'unico avente struttura in pietra sin dalle origini [36]. Veniva utilizzato per lo sbarco del legname, anche se si apprende da una richiesta dell'appaltatore della gabella sui legni che la movimentazione del materiale non avveniva in modo esclusivo presso tale scalo, ma anche sul Ponte Spinola e su quello dei Chiavari [37].

Poco lontano, nei pressi degli uffici della Dogana, si trovava il Ponte del Pedaggio, dove venivano sbarcate tutte le merci d'importazione che, a causa di un'ordinanza risalente al XIV secolo rivolta a barcaioli e chiattaioli, non potevano essere scaricate altrove. Imponenti restauri si rendono necessari nel 1342 a causa dei danni sofferti per una violenta tempesta e, intorno

---

[35] Il decreto è riportato da F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 252-255, nell'ambito di una precisa analisi delle vicende che hanno caratterizzato l'evoluzione della Darsena e dell'Arsenale nello scalo genovese.

[36] Anche questo ponte subì numerosi restauri nel 1340, 1351, 1383, 1571, 1629. Si veda *Ibidem*, pp. 108-109; O. GROSSO, I *piani per lo sviluppo del porto* cit., pp. 168-169.

[37] Nel 1641 viene infine deliberato che lo sbarco dei legni non si effettuasse più su questo ponte ma sul Ponte dei Calvi dove, nel 1792, vengono collocate le prime due gru del porto di Genova adibite allo sbarco dello zucchero: *Ibidem*, pp. 170-171.

al 1382, viene rifatto quasi interamente [38]; nel 1597 vi si costruiscono due nuove scale, una a destra verso il Ponte Spinola e l'altra a sinistra, verso il Ponte dei Legni.

La storia di questo ponte è alquanto particolare poiché, pur mantenendo la stessa destinazione merceologica, cambia nome diverse volte nel corso dei secoli. Nato come Ponte del Pedaggio, assume in seguito il nome di Ponte Vecchio della Mercanzia, poi di Ponte delle Galere e infine, con una deliberazione del 1637, di Ponte Reale. Con la caduta della Repubblica genovese, avvenuta nel 1797, i rivoluzionari decidono di chiamarlo Ponte Nazionale ma, con l'annessione di Genova al Piemonte del 1815, il governo sabaudo gli restituisce il titolo di Reale [39].

Vicino alla Zecca era situato il Ponte Spinola, le cui prime notizie risalgono al 1340. Esso veniva utilizzato per lo sbarco di mattoni, pietre e altro materiale da costruzione da un lato, e per quello di legno, prodotti vegetali e merci varie dall'altro. Verso la fine del 1500 viene poi destinato allo sbarco delle ciurme e alla movimentazione dei passeggeri [40]. Il Ponte dei Calvi (in origine Ponte della Calcina per lo scarico che vi si faceva di questo materiale) risale al 1342. Dopo essere stato rifatto in muratura, viene costruita sulla sua cima una casetta per i collettori della gabella della legna; subisce diversi restauri nel 1597, 1608, 1626, 1646, 1680, 1703, 1739 [41].

Il Ponte dei Salumi costituiva in origine la base della cinta muraria del 1155 e diviene, poi, muro di chiusura della Darsena quando questa viene costruita a ponente. Sotto la chiesa di S. Tommaso si trovava invece il ponte omonimo adibito allo sbarco del grano per i magazzini dell'Annona costruiti nel 1609 dal Magistrato dell'Abbondanza.

Andrea Doria usufruiva, per il servizio della sua casa e della sua flotta, di un ponte particolare presso il giardino del suo principesco palazzo; poco lontano, si trovava quello dei Lomellini, del quale si hanno notizie a partire dal 1470. Vicino alla chiesa di S. Teodoro, oggi distrutta, esisteva fin dal 1412

---

[38] Altri restauri vengono effettuati nel 1412, 1437, 1440, 1451, 1543, 1551: F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 111-118.

[39] Per maggiori dettagli si veda *Ibidem*, pp. 125-150.

[40] Si veda il cap. 1.3 della Parte Seconda.

[41] F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 120-125.

il Ponte di S. Teodoro e, presso l'ospedale di S. Lazzaro [42], quello omonimo. Infine, presso il Faro, si trovava (dal 1633) un ponte detto della Lanterna, dal nome della zona circostante, chiamata Passo Nuovo della Lanterna [43].

Con il passare del tempo le furiose tempeste di mare, che producevano disastri ai moli e numerosi naufragi di navi, sono causa di continue riparazioni alle opere murarie, e di studi per ovviare alle violenze del Libeccio. Si impone così la necessità della costruzione del Molo Nuovo: un'opera tecnicamente di risonanza internazionale, tanto da essere imitata dagli architetti inglesi per il molo di Tangeri, considerato ancora oggi l'opera maggiore dell'ingegneria anglosassone del Seicento [44].

La realizzazione del Molo Nuovo, iniziata nell'agosto del 1638 e terminata nel 1643, si deve all'esperto atteggiamento di Ansaldo De Mari, costruttore sempre attento ad adeguare le opere alla natura dei siti. Egli aveva convinto la classe di governo che la soluzione migliore sarebbe stata l'adozione di cassoni riempiti di calce e pietre affondati a venti palmi di profondità (circa 5 metri) su una platea di pietre ben livellata. La grandiosa opera avrebbe dovuto misurare una lunghezza di 1800 palmi (cioè 450 metri) per un preventivo di spesa di 500.000 pezzi da otto reali, pari a due milioni di lire di Genova: alla fine dei lavori però la lunghezza raggiunta risulta soltanto di 1500 palmi (ovvero 375 metri) [45].

Complessivamente, all'inizio del Settecento, la lunghezza delle zone d'attracco dà a Genova una discreta superiorità rispetto agli altri due principali porti del Mediterraneo: Livorno con 2000 metri e Marsiglia con 1700

---

[42] Per maggiori informazioni riguardanti gli ospedali genovesi e la loro ubicazione si veda C. MARCHESANI - G. SPERATI, *Ospedali genovesi nel Medioevo*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXI/1 (1981), pp. 72-100.

[43] Si veda O. GROSSO, *I piani per lo sviluppo del porto* cit., pp. 168-178; cfr. E. POLEGGI, *Porto e città* cit., pp. 13-115; G. PETTI BALBI, *Genova medievale* cit., pp. 9-64.

[44] Vedi G. COSTAMAGNA, *La costruzione del Molo Nuovo ed il suo finanziamento*, in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., pp. 128-131; G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., pp. 166-169; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Una vocazione internazionale: lo scalo genovese nella storia*, in « Bollettino Storico Pisano », LXII (1993), ora anche in EAD., *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Genova 1995, p. 92 e sgg.

[45] Si veda G. SIVORI PORRO, *Costi di costruzione e salari edili a Genova nel secolo XVII*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s. XXIX/1 (1989), pp. 341-423 e E. POLEGGI, *Porto e città* cit., pp. 31-32.

sono rispettivamente inferiori del 33 e del 43% alla capacità ricettiva del porto di Genova. Lo scalo ligure può accogliere all'epoca 130 vascelli, ma ciò non impedisce che il verificarsi di frequenti intasamenti, con navi ormeggiate ai moli anche in due o tre file, con intralci nelle opere di scarico e carico di merci e di zavorra, e conseguente lievitazione dei costi.

La naturale conseguenza di questa condizione deficitaria, che si aggrava con il passare del tempo e per la quale non si trova una soluzione adeguata, è che alla metà dell'Ottocento, quando molti paesi stanno già decollando verso la Rivoluzione industriale [46], il porto è sostanzialmente quello di un secolo prima: pesanti sono le carenze strutturali che ne riducono la funzionalità e ne limitano il concorrenziale inserimento nei traffici internazionali; si lamenta la giungla dei tributi, l'insufficienza dei magazzini, la poca profondità dei fondali che, unitamente all'insufficienza delle zone di approdo, nel 1852 obbliga ancora all'uso di chiatte [47].

2. *Urbanizzazione e situazione viaria*

Come è noto, a partire dal X secolo e fino agli inizi del XVI, grazie soprattutto all'azione del capitale monetario e alla sua funzione mercantile, vaste zone dell'Europa occidentale si caratterizzano per una profonda modificazione in campo economico, civile e culturale. La popolazione aumenta e tende ad abbandonare gli spazi rurali per accentrarsi nel rinato mondo urbano. La città con la sua vitalità, i suoi rapporti sociali, la sua economia, diventa il polo aggregante di questa nuova realtà, e i singoli spazi urbani tendono sempre di più a collegarsi gli uni agli altri con un sistema

---

[46] Si veda G. DORIA, *Un porto al servizio dell'industrializzazione italiana*, in *Archivio Storico del Consorzio Autonomo del porto di Genova*, a cura di D. CABONA, I, 1870-1902, Genova 1988, pp. 19-26; dello stesso Autore *Il ruolo del sistema portuale ligure nello sviluppo industriale delle regioni del "triangolo"*, in *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. FANFANI, Napoli 1993, pp. 249-284.

[47] M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, in « Miscellanea storica ligure », n.s., XVII/1-2 (1985), pp. 3-56; EAD., *Carenze strutturali e limiti funzionali del porto di Genova dalla Restaurazione alla vigilia della prima guerra mondiale*, in *Mercati e consumi: organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Bologna 1986, pp. 377-389; EAD., *Il porto di Genova e la donazione del Duca di Galliera*, in *I Duchi di Galliera. Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l'Europa nell'Ottocento* a cura di G. ASSERETO - G. DORIA - P. MASSA PIERGIOVANNI - L. SAGINATI - L. TAGLIAFERRO, Genova 1991, pp. 721-779; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Una vocazione internazionale* cit., p. 93.

viario che, pur nell'apparente disorganizzazione e irrazionalità, consente un rinnovato movimento di uomini, di merci, di culture [48].

La storia delle città dell'Europa occidentale, e in particolare quella delle città dell'Italia centro settentrionale, delle Fiandre e dell'area anseatica, mostra come le grandi fortune si realizzino proprio entro le cinta murarie, ove l'iniziativa individuale trova fertile campo, grazie anche al supporto della politica e dell'organizzazione dello Stato [49].

Tentando di schematizzare l'evoluzione delle zone urbane in relazione alla crescita dei traffici è possibile evidenziare una prima fase in cui i mercanti – che nei singoli spazi urbani di origine si coalizzano tra loro – grazie ai profitti ottenuti tendono a reinvestire buona parte dei capitali accumulati e ad allargare il loro giro di affari, provocando di conseguenza uno sviluppo dei mercati ove essi operano (vedasi gli esempi delle città marinare italiane e dei centri fieristici della Champagne), oltre che un flusso positivo di immigrazione verso questi poli di attrazione. In una seconda fase, proprio il carattere internazionale che assume il commercio fa sì che nuovi spazi inizialmente non mercantili si aprano al commercio, allargando così l'ambito della concorrenza [50].

In età preindustriale, nelle città portuali (o con porto) le esigenze di programmazione cui sono chiamati fin dal medioevo i ceti dirigenti – scriveva Poleggi nel 1985 [51] – hanno una così alta complessità di conseguenze da favorire l'istituzione di una attrezzatura specifica, che anticipa fortemente la cultura urbanistica della città di terraferma. Se da una parte, infatti, vi sono tutte le questioni tecniche poste dalle misure eccezionali delle opere portuali, dall'altra l'accrescimento numerico e l'ingombro delle strutture marittime, richiesti dall'aumento della stazza delle imbarcazioni dalla fine del XIII secolo, sacrifica e spinge verso l'interno del-

---

[48] Sul ruolo degli spazi urbani e sulle modifiche che hanno subito nel corso dei secoli in relazione alla crescita economica si veda *Spazio urbano e organizzazione economica nell'Europa medievale*, Atti della sessione C23 - Eleventh International Economic History Congress - Milano, 12-16 settembre 1994, a cura di A. GROHMAN, e in particolare l'Introduzione di quest'ultimo, pp. 7-38.

[49] *Ibidem*, pp. 15-17.

[50] *Ibidem*, pp. 18-20.

[51] E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale* cit., pp. 7-9.

l'abitato tutto ciò che non serve a margine delle calate e dei pontili: dai magazzini per la conservazione delle merci e delle derrate pubbliche, alle attrezzature ingombranti delle botteghe artigiane e delle manifatture. La parte portuale sembra quindi talora quasi seguire uno sviluppo autonomo rispetto al resto della città. D'altra parte lo sviluppo di un porto non sempre genera una città portuale, cioè non sempre provoca una trasformazione decisiva del paesaggio urbano.

Da questo punto di vista Genova presenta alcune peculiarità. Da un lato, infatti, esiste una grande palazzata (detta *Ripa*) che con la propria forma arcuata segue il contorno della costa e chiude l'anfiteatro portuale, diventando quasi « il diaframma di un dialogo tra due sfere che resteranno sempre distinte » [52] o che, secondo altri, funge da cerniera tra due zone con una comune destinazione a centro di scambio, ma realizzata su due piani diversi: quello degli scambi locali e quello territoriale degli scambi che si svolgono nell'intero bacino tirrenico e mediterraneo [53].

Se lo sviluppo della prima fascia di territorio, quello propriamente portuale, è sotto lo stretto controllo delle autorità (ovvero della magistratura dei Padri del Comune) [54], la città nobiliare risulta per lungo tempo (in pratica fino alla metà del Cinquecento) condizionata dalle lotte tra le famiglie e dalla mentalità particolaristica delle fazioni [55]. I confini di questa zona sono dunque quelli consueti: le mura e le porte, tra i due estremi rappresentati a oriente dal Lazzaretto delle merci, alla foce del Bisagno, e

---

[52] *Ibidem*, p. 9.

[53] Vedi A. VECA, *Dalla pianta alla veduta. Ritratti di città con il porto*, in *Lo specchio della merce. L'Europa incontra il mondo, XV-XVIII secolo*, Milano 1992; L. BENEVOLO, *La città nella storia d'Europa*, Bari 1993, p. 44; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Genova: tra spazi commerciali e concentramento edilizio*, in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., p. 44.

[54] Si noti che Genova è una delle poche città portuali dotate fin dal Medioevo di un Magistrato portuale da cui dipende in modo esclusivo la gestione dello spazio marittimo - portuale. Su questa Magistratura, vedi da ultimo V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale* cit., pp. 9-36.

[55] Sull'argomento si veda J. HEERS, P*aysages urbains et sociètès dans les different types de "villes portuaires" en Mediterranèe occidentale au Moyen Age*, in *Città portuali del Mediterraneo* cit., pp. 19-20 e G. DORIA, *Investimenti della nobiltà genovese nell'edilizia di prestigio (1530-1630)*, in « Studi Storici », 1986, n. 1, ora anche in ID., *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova 1995, pp. 235-259.

ad occidente dall'ospedale di S. Lazzaro o dei lebbrosi, e Capo di Faro [56]. Numerose vedute della città, eseguite in epoche diverse da pittori quali Jean Massys (1561), Antoine Lafrery (1573), Gio Andrea Ansaldo (1637) e Antonio Giolfi (1769), offrono l'immagine di un corpo organico accuratamente delineato a monte dalla cinta difensiva, e a mare dalla ordinata raggiera di ponti e attrezzature portuali, predisposte per ogni necessità dell'attività marittima e mercantile [57].

Nuove mura sono costruite a più riprese fra gli anni 1535-36 e 1549, ripercorrendo il perimetro eretto nel 1346, con inizio a levante del capo di Carignano sino al termine occidentale di S. Tommaso. In questa occasione ne viene munito anche l'arco portuale, che sino ad allora appariva protetto soltanto alla penisola del Molo (forse già dal 1276 sul lato a mare) ed alla Darsena. I lavori iniziano proprio dalla Porta del Molo [58], e per circa un secolo si svolgono verso ponente; nel 1611 viene chiusa la cortina fra i ponti Spinola e Calvi, nel 1638 fra quest'ultimo e il muro della Darsena; nel primo quarto del secolo XVII un cammino di ronda, detto poi delle Muragliette, viene inserito dall'architetto Gio. Aicardo lungo tutto l'arco portuale [59].

Si accentua così una caratteristica della città già sottolineata da diversi Autori: la struttura atipica di Genova rispetto alla maggior parte delle città del Mediterraneo, la cui manifestazione più evidente era la carenza di una grande piazza pubblica con portici [60] e di piccoli slarghi; spesso la gente si radunava, infatti, sul sagrato delle chiese o davanti ai palazzi dei nobili o

---

[56] P. Massa Piergiovanni, *Genova: tra spazi commerciali e concentramento edilizio* cit., pp. 19-20.

[57] Per un'analisi completa della storia genovese si veda V. Vitale, *Breviario della Storia di Genova. Lineamenti storici ed orientamenti bibliografici*, Genova 1955; T. O. De Negri, *Storia di Genova*, Milano 1974. Più in particolare sulle descrizioni della città E. Poleggi, *Iconografia di Genova e delle Riviere* cit.

[58] Questa struttura in seguito assunse il nome di Porta Siberia.

[59] Si veda E. Poleggi, *Porto e città* cit., pp. 35-36 e L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città portuale nel Medioevo* cit., pp. 306-322.

[60] La causa viene da molti attribuita alla mancanza di un hinterland rurale che graviti sulla città e renda necessaria la presenza di un grande mercato. Per un confronto con la struttura urbana di un'altra città portuale, Pisa, si veda F. Redi, *Spazi e strutture mercantili-produttive a Pisa tra XI e XV secolo*, in *Spazio urbano* cit., pp. 287-324.

nelle loro logge, che svolgevano funzione di quartiere, e venivano usate anche dalle corporazioni di mestiere più povere, che non potevano permettersene una di proprietà [61]. Al di fuori degli stretti corridoi lasciati al libero passaggio, ogni spazio, aperto o pontificato, era utilizzato: si trattava di merci o di banchi appositi che traboccavano dalle botteghe, e ben poco ottennero le numerose ordinanze a difesa dell'agibilità delle strade.

Al fine di rendere possibile la creazione di nuove residenze nobiliari prende avvio, a partire dal secondo decennio del Cinquecento, una vera e propria metamorfosi della città medievale: si susseguono così una serie di rilevanti interventi urbanistici, pubblici e privati, rivolti alla formazione di nuove strade e nuove piazze; tale processo conclude il suo ciclo intorno alla metà del Seicento, in coincidenza con il declino del ruolo internazionale della finanza genovese [62].

Tutto ciò comporta un notevole investimento aggiunto rispetto a quello edilizio vero e proprio: le nuove strade e le piazze principali non formavano infatti un coerente sistema viario di scorrimento, ma finivano per lo più contro le barriere del fitto tessuto medievale, intersecato dagli stretti 'caroggi'.

Uno dei primi interventi sulla rete viaria di una certa importanza, realizzato fra il 1550 e il 1575, è la costruzione di Strada Nuova [63] (l'attuale Via Garibaldi), un tracciato a carattere prevalentemente residenziale per la classe di potere che rivela non casualmente una certa propensione ad abbandonare le antiche sedi di controllo strategico delle attività mercantili e a costituire un sistema stradale parallelo alla costa e ad esso periferico [64].

---

[61] Si veda su questo argomento J. HEERS, *Gênes au XV siècle* cit. pp. 35-46; dello stesso autore, *Urbanisme et structure sociale a Gênes au Moyen Age*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, I, Milano 1962, pp. 369-412; cfr. più di recente G. PETTI BALBI, *Una città e il suo mare. Genova nel Medioevo*, Genova 1991, p. 57 e sgg.; L. NUTI, *Liguria*, Firenze 1992.

[62] Sugli interventi urbanistici di questo periodo si veda: *Centro Storico di Genova*, Genova 1958; L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, U*na città portuale nel Medioevo* cit., pp. 253-322; E. POLEGGI - P. CEVINI, *Le città nella storia d'Italia* cit., pp. 87-118.

[63] Si veda E. POLEGGI, *Porto e città* cit., pp. 35-38; *Genova. Strada Nuova*, Genova 1968; E. POLEGGI, *Strada Nuova. Una lottizzazione del Cinquecento a Genova*, Genova 1968. Più di recente E. POLEGGI - F. CARACENI, *Genova e Strada Nuova*, in *Storia dell'arte italiana*, III, Monumenti di architettura, Torino 1983, pp. 301-361.

[64] Sull'argomento si veda E. POLEGGI, *Un problema di storiografia urbana: l'edilizia abitativa a Genova tra '400 e '500*, in *D'une ville à l'autre: structures matérielles et organisation de*

Dal punto di vista delle modalità di esecuzione il progetto è relativamente semplice: nel 1551 viene aperto un nuovo asse viario rigidamente rettilineo in una zona della città degradata (attiguo era il bordello pubblico), che aspettava una riqualificazione, senza dover effettuare eccessive demolizioni. La superficie edificabile sui due fronti viene divisa in lotti e venduta ai privati con aste pubbliche: tra il 1558 e il 1584 sorgono ben undici palazzi e altri due vengono aggiunti nel secolo successivo [65].

Gli interventi urbanistici del XVI secolo mettono in risalto la frattura che si è andata creando tra due sistemi (economici e urbanistici) che tendono, con risultati alterni, quasi alla sopraffazione. I magazzini del Magistrato dell'Abbondanza, i nuovi forni pubblici, la nuova *Reba* del grano ed infine l'introduzione del Portofranco, con la sua esigenza crescente di aree, rischiano, per quanto riguarda la viabilità, di mettere in crisi tutto il sistema portuale. Si assiste infatti, per tutto il Seicento, ad un continuo ampliarsi dei depositi verso occidente, sacrificando fondachi privati e case di abitazione.

Una simile struttura urbana tuttavia non è certo funzionale ad un efficace smaltimento dei traffici delle merci sbarcate lungo i moli del porto e diretti verso le Riviere e l'oltregiogo. Il nuovo assetto viario, che si svilupperà tra Sei e Settecento, migliorerà indubbiamente la situazione, grazie anche all'ampliamento delle direttrici commerciali verso le vie oltremontane, ma non risolverà del tutto i problemi [66]. L'apertura di Strada Nuova del Guastato (ora Via Balbi) attuata fra il 1606 e il 1616, rappresenta senz'altro l'intervento urbanistico più importante: la strada, la cui sistemazione definitiva viene attuata solo dopo il 1654, era lunga oltre settecento metri, e serviva a rendere più agevole il collegamento tra la porta di San Tommaso e la strada litoranea, che si snodava lungo la Darsena e l'Arsenale [67]. Di una certa rilevanza è inoltre la costruzione

---

l'espace dans les villes européennes (XIII^e^-XVI^e^ siècle), Actes du Colloque 1^er^ - 4 décembre 1986, Rome 1989, pp. 511-536; nello stesso volume si veda anche M. TAFURI, *Strategie di sviluppo urbano nell'Italia del Rinascimento*, pp. 362-363, e J. C. MAIRE VIGUEUR, *Introduzione*, pp. 8-10.

[65] G. DORIA, *Investimenti della nobiltà genovese* cit., pp. 225-259; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Genova: tra spazi commerciali e concentramento edilizio* cit., pp. 31-37.

[66] L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale* cit., pp. 244-253; P. ABRAMS, *Città e sviluppo economico: teorie e problemi*, in *Città*, *storia*, *società*, a cura di P. ABRAMS e E. A. WRIGLEY, Bologna 1983.

[67] Sull'argomento L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *La Strada del Guastato: capitale e urbanistica genovese agli inizi del Seicento*, in *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, Bologna 1975, pp. 81-93.

di Strada Giulia (1645) [68] che, insieme a Strada Nuova e a Strada Nuova del Guastato, formava tre grandi tronconi isolati fra loro, con andamento parallelo e periferico rispetto alla linea di costa, che non riescono a superare il loro carattere di isole residenziali per unirsi in un solo asse di attraversamento della città [69]. Un parziale intervento di miglioria si verifica solo dopo il 1825, quando l'architetto Carlo Barabino, tracciando Via Carlo Felice tra Strada Nuova e Strada Giulia, riesce a completare il percorso ponente-levante iniziato col taglio di Strada Nuovissima (oggi Via Cairoli) attorno al 1780 [70].

Tuttavia si nota la mancanza di un deciso intervento nel sistema viario simile per esempio a quello che, agli inizi del Settecento, era servito a decongestionare la città vecchia di Marsiglia, che si era ampliata modellandosi sul disegno del porto [71]: gli interventi del Settecento e del primo Ottocento nella struttura viaria genovese sono dettati unicamente dalla necessità di migliorare l'accesso alla città dalle ville signorili di Sampierdarena e di Albaro [72], piuttosto che dal desiderio di favorire lo sviluppo dei traffici. La prima vera riforma dettata da finalità essenzialmente economiche è l'apertura della 'carrettiera' Carlo Alberto [73] (1837-1844), carrozzabile a mare lungo il perimetro del porto, conclusa solo pochi anni prima che si iniziassero i lavori di costruzione della strada ferrata [74].

In tal modo si risolveva così l'annoso problema dell'attraversamento della città, e si liberava il traffico delle merci dalla schiavitù dei trasbordi, ma si imponeva ancor più urgentemente la necessità di un maggior numero di

---

[68] L'attuale Via XX Settembre, sulla quale si veda A. M. NICOLETTI, *Via XX Settembre a Genova. La costruzione delle città tra Otto e Novecento*, Genova 1993.

[69] Si veda G. SIVORI PORRO, *Costi di costruzione* cit., pp. 341-349, e L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale nel Medioevo* cit., pp. 306-322.

[70] E. POLEGGI, *Porto e città* cit., p. 66.

[71] E. GRENDI, *Un mestiere di città alle soglie dell'età industriale. Il facchinaggio genovese fra il 1815 e il 1850*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., IV (1964), p. 333.

[72] Riguardo agli investimenti del primo Ottocento si veda G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, I: *Le premesse (1815-1882)*, Milano 1969, p. 399 e sgg.

[73] Attualmente Via Gramsci: E. POLEGGI, *Porto e città* cit., p. 70.

[74] Linea ferroviaria Torino-Genova inaugurata nel 1853: A. CODIGNOLA, *Il porto di Genova dall'annessione al Regno Sardo alla donazione del duca di Galliera*, in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., pp. 247-249.

approdi, di aree di sbarco e di magazzinaggio, insomma di un diverso e nuovo ordinamento logistico di tutto l'emporio genovese [75].

La città dei primi dell'Ottocento presentava agli occhi dei viaggiatori lunghi cortei di muli (spettacolo non più comune in altre città europee), popolazione nelle strade cacciata dai troppo angusti focolari, ambulanti , bottegai fuori dalle loro botteghe, merce riversa fin sulla strada, carri fermi qua e là nelle piccolissime piazze in attesa del carico per la provincia [76].

« Non deve fare meraviglia – scriveva nel 1815 un anonimo funzionario – se tanti sono in Genova i facchini. Questa città è singolare in tutto: i carri non circolano, le strade sono strette e non piane, le comunicazioni difficili in ogni altro modo che a braccia d'uomini » [77].

3. *Popolazione ed economia tra porto e manifatture*

I primi secoli del nuovo millennio vedono le tre Repubbliche marinare, Genova, Pisa e Venezia, insinuarsi gradatamente tra le economie che dominano il mare e proprio quest'ultima, non trovandosi costretta come le altre due a combattere duramente per conquistarsi una posizione di privilegio, diventa grande protagonista dell'Europa e non solo. Contemporaneamente si assiste anche ad un incremento dei traffici [78]: aumenta la stazza delle navi; gli archivi notarili segnalano il passaggio a Genova di tessuti nordici a partire dalla seconda metà del secolo XII; sempre nella città ligure vengono coniate intorno alla metà del Duecento le prime monete d'oro; nel 1277 viene stabilito il primo collegamento regolare marittimo tra Genova e il Mare del Nord [79].

---

[75] E. POLEGGI, *Porto e città* cit., pp. 69-70. Sulle varie opzioni seguite dalle città tra XVI e XIX secolo nello sviluppo urbano P. M. HOHENBERG - L. HOLLEN LEENS, *La città europea dal Medioevo a oggi*, Bari 1987.

[76] Si veda G. MARCENARO, *La fotografia ligure dell'Ottocento*, Genova 1984; dello stesso Autore *Viaggio in Liguria*, Genova 1992; cfr. anche V. AMOROSO, *Viaggiatori stranieri in Liguria* , Genova 1987, p. 90 e sgg.

[77] E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 327.

[78] Ashtor sostiene che la crisi provocata dalle successive invasioni dovute all'avanzata verso occidente dell'Islam aveva svuotato i mari dai traffici, ma ciononostante nei secoli VIII e IX gli scambi si erano rianimati e il Mediterraneo si era ripopolato di navi: E. ASHTOR, *Histoire des prix et des salaires dans l'Orient médiéval*,1969, p. 237.

[79] F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, III, *I tempi del mondo*, Torino 1982, pp. 90-95.

Con l'avvento del XIV secolo la situazione è però destinata a cambiare e il ripiegamento su se stessa della repubblica di Genova, dopo la sconfitta contro Venezia del 1380, diventa inevitabile. Tale evento, pur non procurando alcun vantaggio formale a quest'ultima, segna tuttavia la fine delle fortune genovesi sui mari e l'inizio di un'epoca di dominio incontrastato per la Serenissima (1378-1498) [80]. La città ligure, dopo un periodo nel quale, pur non avendo più un ruolo di primo piano, si mantiene nel novero delle città più ricche e potenti d'Europa, torna alla ribalta intorno alla metà del Cinquecento, esercitando un'attività economica plurisettoriale realizzando un certo equilibrio tra armamento, commercio, manifattura e finanza e, proprio grazie all'abilità dei suoi abitanti in quest'ultimo settore, dà il via a quello che sarà poi denominato il secolo dei Genovesi [81].

Il territorio ligure presenta dimensioni estremamente ridotte e caratteristiche morfologiche che lo rendono in alcuni casi impervio e poco adatto agli stanziamenti umani: è costituito infatti per il 65% da montagne e per il 35% da colline, di cui solo il 23% sono classificabili come litoranee e quindi densamente popolate [82]. Sul mare, ad ogni sbocco di minuscoli fiumi, a ogni insenatura, corrisponde un porto, un villaggio, una piccola città, circondati a loro volta da vigne, fiori, uliveti nei quali viene prodotto olio di ottima qualità (soprattutto ad Oneglia, Diano Marina e nelle valli di Ventimiglia) [83].

L'economia della Liguria, cioè del territorio di uno dei più antichi stati regionali dell'Ancien Régime, la repubblica di Genova, è sempre stata tradizionalmente e quasi naturalmente rapportata al mare. È vero, d'altra parte, che la conformazione fisica della regione porta a considerare l'acqua come una parte di spazio complementare rispetto alla terra emersa [84]. Anche se,

---

[80] *Ibidem*, pp. 102-121.

[81] Si veda F. BRAUDEL, *Civiltà materiale* cit., II, *I giochi dello scambio*, Torino 1981, p. 185 e sgg.

[82] E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1973, p. 16.

[83] G. BOTERO, *Relationi universali*, Venezia 1599, p. 68; si veda inoltre M. QUAINI, *Per la storia del paesaggio agrario in Liguria: note di geografia storica sulle strutture agrarie della Liguria medievale e moderna*, Savona 1973; ID., La *conoscenza del territorio ligure fra Medioevo ed Età moderna*, Genova 1981; ID., *Il territorio della Repubblica di Genova*, in *Storia illustrata di Genova*, 3, Milano 1994, pp. 481-496.

[84] Si veda F. BRAUDEL, *I tempi del mondo* cit., pp. 140-142; G. PETTI BALBI, *Una città e il*

presumibilmente, la chiostra appenninica che delimita il golfo ligure non era fra il XV e il XVII secolo arida come si presenta attualmente, a causa del disboscamento, certo è che essa non offriva alla capitale prodotti cospicui.

I contadini dell'immediato retroterra di Voltri e della Valpolcevera non si sentivano sollecitati a sfruttare intensamente terreni di scarso reddito, e si accontentavano, per il loro sostentamento, dei modesti raccolti degli orti che stavano attorno alle loro case, obbligando la città a legare la sua sopravvivenza alle terre lontane, a quella ricerca del grano e del sale che perseguì su tutte le rive del Mediterraneo, e non solo [85].

L'approvvigionamento ha da sempre costituito una delle preoccupazioni essenziali, forse la principale, di mercanti, armatori e, in generale, di tutti gli uomini d'affari genovesi. A partire dalla seconda metà del Cinquecento comunque, l'intero bacino del Mediterraneo mostrava una crescente dipendenza dalle forniture provenienti da regioni esterne, soprattutto per quanto riguarda i cereali, in seguito ad un diffuso incremento demografico [86]. Un traffico così vasto, per sua naturale conseguenza, ne comportava altri; era necessario però controllare la produzione e il commercio, trovare prodotti di scambio, instaurare situazioni di monopolio [87].

Il Dominio genovese di Terraferma, dopo una serie di ingrandimenti concentrati soprattutto nella prima metà del sec. XII e nei decenni centrali del sec. XIII, alla fine del Duecento aveva raggiunto quasi ovunque i confini dell'epoca doriana. Sulla costa esso si estendeva da Monaco a Capo Corvo, con alcune interruzioni nella media ed estrema Riviera di Po-

---

suo mare cit., pp. 15-150; P. MASSA PIERGIOVANNI, *L'economia della Repubblica di Genova e la pesca*, in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 105-120.

[85] Sul problema dei rifornimenti alla città si veda il cap. 2.1 relativo ai traffici portuali. Si veda inoltre J. HEERS, *Genova nel Quattrocento*, Milano 1971, p. 201 e sgg.; cfr. E. GRENDI, *Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento*, in « Rivista Storica Italiana », LXXX (1968), n. 3, pp. 593-638; dello stesso Autore, *Introduzione alla Storia moderna* cit., pp. 15-40; ID., *Genova alla metà del Cinquecento: una politica del grano ?*, in *La Repubblica aristocratica dei genovesi*, Bologna 1987, pp. 173-223; G. GIACCHERO, *Economia e società del Settecento genovese*, Genova 1973, pp. 167-170.

[86] K. GLAMANN, *La trasformazione del settore commerciale*, in *Economia e società in Europa nell'Età moderna - Storia economica Cambridge*, a cura di E. E. RICH e C. H. WILSON, 5, Torino 1978, p. 245.

[87] J. HEERS, *Genova nel Quattrocento* cit., p. 202.

nente, mentre nell'interno aveva quasi raggiunto lo spartiacque alpino ed appenninico [88].

Secondo la descrizione di Agostino Giustiniani [89], il territorio ligure contava, intorno al 1535, 200 mila abitanti circa. Negli stessi anni la popolazione di Genova ammontava a 51 mila persone. Un censimento effettuato nel 1608 registra per l'intera Repubblica 360 mila abitanti circa: un aumento dunque di più del 40% [90].

Non si tratta però di un incremento lineare: bisogna infatti considerare almeno un grosso momento di crisi, ovvero la peste del 1579-80. Il contagio aveva colpito già nell'anno precedente diverse città italiane e aveva sfiorato il Dominio genovese: nel '79 penetra in Genova da Pontedecimo e si diffonde nelle Riviere, colpendo particolarmente quella di Ponente. In città muoiono da 20 a 28 mila persone e nel resto del Dominio si calcola una cifra più che doppia: prima della peste Genova contava circa 67 mila abitanti, mentre nel 1581 ce ne sono meno di 48 mila [91].

Come è noto, però, nelle città di antico regime dopo le grandi epidemie la popolazione si ricostituisce rapidamente e, nel 1608, è già ritornata ai livelli precedenti il contagio. Nel 1638 la città conta 75 mila abitanti, ma viene nuovamente dimezzata da una nuova pestilenza che la colpisce fra il

---

[88] G. FELLONI, *Struttura e movimenti dell'economia genovese tra Due e Trecento: bilanci e prospettive di ricerca*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra Due e Trecento* (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIV/2, 1984), p. 166, ora anche in ID., *Scritti di Storia Economica*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVIII (1998), pp. 955-976; G. PETTI BALBI, *Una città e il suo mare* cit., pp. 17-68.

[89] A. GIUSTINIANI, *Castigatissimi annali* cit., c. XI e sgg.; M. P. ROTA GUERRIERI, *A. Giustiniani geografo della Liguria e della Corsica*, in *A. Giustiniani annalista genovese ed i suoi tempi*, Atti del Convegno di studi - Genova 28 - 31 maggio 1982, pp. 201-211.

[90] Tenendo conto della disomogeneità e delle lacune delle fonti, si può calcolare un incremento effettivo alquanto più basso, valutabile intorno al 30%. Nell'Europa del Cinquecento, probabilmente, solo cinque città avevano una popolazione superiore ai 100.000 abitanti: Parigi, Napoli, Venezia, Milano e Costantinopoli; nel 1600 Parigi e Napoli erano passate nel novero delle città con oltre 200.000 abitanti, mentre altre erano entrate nel gruppo con oltre 100.000 abitanti: Londra, Lisbona, Roma, Amsterdam, Palermo, Siviglia e Anversa. Da notarsi che quasi tutte erano porti e in particolare cinque erano situate sulle coste dell'oceano Atlantico: F. C. SPOONER, *L'economia dell'Europa dal 1559 al 1609*, in *Storia del mondo moderno*, III, Milano 1968, p. 36.

[91] Si veda A. CORRADI, *Annali delle epidemie occorse in Italia dalle prime memorie fino al 1850*, I, Bologna 1972.

1656-57: se ne possono contare infatti solo 40 mila nel 1658, ma già 62 mila nel 1676 e 78 mila nel 1718. All'inizio dell'Ottocento la popolazione è in pratica ai livelli del secolo precedente [92].

Alle cifre della popolazione genovese, quali risultano da censimenti o registrazioni ufficiali, si devono aggiungere quelle relative alla popolazione fluttuante, valutabile in un 30% almeno di quella stabile: marinai, viaggiatori, ortolani del Bisagno e pastori, che raggiungevano quotidianamente la città per vendervi i prodotti del loro lavoro, e soprattutto vagabondi e mendicanti [93].

La relativa staticità demografica [94], che non altera sostanzialmente la domanda, l'equilibrio formatosi per quei prodotti della terra che il Genovesato è in grado di produrre per la sussistenza dei suoi abitanti, l'impossibilità di conseguire l'autosufficienza per le carni e le granaglie, che si devono importare avendo come contropartita agricola una notevole esportazione d'olio dalle due Riviere, la mancanza di miniere (escluse le cave di ardesia), sono tutti fattori che sul piano economico producono un'importante conseguenza: impongono ai Genovesi la ricerca di un guadagno che procuri le risorse necessarie a pagare le importazioni essenziali per la loro sussistenza.

Quello che la terra non concedeva, il mare, sotto altre forme, offriva. Così, per forza naturale, i Genovesi sono spinti a navigare e mercanteggiare di scalo in scalo; e siccome l'ubicazione della città costituiva per i grandi centri padani il necessario sbocco verso il mare, Genova diventa quella « porta d'Italia » decantata dal Peri nel Seicento [95].

---

[92] A tale proposito si veda G. FELLONI, *Per la storia della popolazione di Genova nei secoli XVI e XVII*, in « Archivio Storico Italiano », CX (1952), pp. 236-240, ora anche in ID., *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 1177-1198 e, dello stesso Autore, *Popolazione e case a Genova nel 1531-35*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., IV (1964), pp. 303-323, ora anche in ID., *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 1199-1216; cfr. inoltre P. FORTUNATI, *Demografia storica*, in *Trattato elementare di Statistica*, Milano 1934, pp. 5, 15-16; E. GRENDI, *Introduzione alla Storia moderna* cit., pp. 40-60; K. J. BELOCH, *La popolazione d'Italia nei secoli XVI*, *XVII e XVIII*, Roma 1988, pp. 36-37.

[93] C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, in *Storia d'Italia* diretta da G. GALASSO, Torino 1978, pp. 154-155; cfr. J. HEERS, *Genova nel Quattrocento* cit., p. 38 e sgg.

[94] Analizzando il tasso di accrescimento annuo della popolazione rileviamo, infatti, i seguenti dati: per il periodo 1531-1579 fu dello 0,67%; dell'1,25% tra il 1661 e il 1718; dello 0.02% nel periodo 1718-1805: G. FELLONI, *Per la storia della popolazione* cit., ora anche in ID., *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 1177-1198.

[95] G. D. PERI, *Il negotiante*, Venezia 1672. Per riferimenti a microstorie individuali che forniscono uno spaccato dell'intera società si veda R. S. LOPEZ, *L'attività economica di Geno-*

Nel corso del XVI secolo il mercato a cui sono interessati gli operatori che gravitano intorno allo scalo ligure si espande fino a comprendere tutta l'Europa occidentale, le coste africane del Mediterraneo, le isole atlantiche e le terre dei Caraibi, Bruges, Londra, Parigi, Avignone, Barcellona, Siviglia e altri centri spagnoli diventano inevitabilmente i punti di riferimento più macroscopici di una rete economica assai complessa che comprende tutto il bacino del Mediterraneo e si dirama fino alle lontane Americhe [96].

Dal punto di vista economico, l'impatto su Genova dello spostamento dei traffici verso l'Atlantico è notevole: il cambiamento e allungamento delle rotte relega la Dominante in una posizione di secondo piano e la priva in parte del remunerativo commercio di transito; le merci scambiate diventano sempre più voluminose e povere (pastello, cotone, allume, zucchero, frutta, contro ferro, stagno, legno, panni, sale e soprattutto grano); la concorrenza dei Catalani prima, e degli Olandesi poi, si fa sempre più agguerrita [97].

> « Il mancamento del traffico che continuamente si sente in questa citta per quello tocca le merci di transito – si legge in una memoria probabilmente redatta tra il 1692 e il 1696 – procede da due cause.
> La prima perché le navi Inglesi, Olandesi, et anco Francesi abondano in molti luoghi de la Sicilia, Napoli, Sardegna e Cattalogna molti generi delle stesse merci, che altre volte

---

va nel marzo 1253 secondo i cartulari notarili, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », LXIV (1934), pp. 166-270. Per un'analisi di tipo settoriale si veda G. PETTI BALBI, *Apprendisti e artigiani a Genova nel 1257*, *Ibidem*, n.s., XX (1980), pp. 135-170.

[96] Vedi J. HEERS, *Genova nel Quattrocento* cit., p. 201 e sgg.; F. BRAUDEL, *I tempi del mondo* cit., pp. 146-148; G. AIRALDI, *Genova e la Liguria nel Medioevo*, Torino 1986, pp. 52-70; G. PETTI BALBI, *Mercanti e Nationes nelle Fiandre: i Genovesi in età bassomedievale*, Pisa 1996. Sulla presenza di Genovesi nei principali centri di commercio europei J. HEERS, *Les Génois en Angleterre. La crise de 1458-1466*, in *Studi in onore di Armando Sapori*, II, Milano 1957, pp. 809-831; D. GIOFFRÉ, *Il commercio d'importazione alla luce dei registri del dazio (1495-1537)*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, V, Milano 1962; J. F. BERGIER, *Les foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance*, Parigi 1963, pp. 416-417; A. BOSCOLO, *Gli insediamenti genovesi nel sud della Spagna all'epoca di Cristoforo Colombo*, in *Atti del Convegno Internazionale di Studi Colombiani*, Genova 1977; G. DORIA, *Un pittore fiammingo nel "secolo dei genovesi"*, in *Rubens e Genova*, Catalogo della Mostra, Genova 1977-78, pp. 13-29, ora anche in ID., *Nobiltà e investimenti a Genova* cit., pp. 205-224.

[97] Si veda R. S. LOPEZ, *Quattrocento genovese* in ID., *Su e giù per la Storia di Genova*, Collana storica di fonti e studi, Genova 1975, pp. 63-80; G. AIRALDI, *Genova e la Liguria nel Medioevo* cit., pp. 31-149; sulla crisi del commercio di transito alla fine del XVII secolo si veda L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano 1966, pp. 121-124.

erano condotte in questa Città et indi poi si distribuivano in detti luoghi poco anzi niente frequentati da dette Nazioni.
La seconda perché delle merci procedenti da Fiandra, Olanda, Inghilterra, Alemagna, Portogallo e Lombardia tanto per via di mare quanto per via di terra ne abonda gran quantità in Marsiglia e Livorno, quando prima il magazeno principale, per non dir totale, si faceva in questa Città, vedendosi continuamente approdare particolarmente in Livorno gran numero di navi Ponentine con ricche portate di merci e salumi, et in Genova pochissime se ne vedono, anzi li pochi generi che qui sono condotti, ne meno trovano esito, all'incontro tutti si smaltiscono in Livorno, dal che anche procede che li negozianti Olandesi sono molto più numerosi e forti in Livorno che in Genova » [98].

Il punto di arrivo di questo processo innovativo sarà una città dominata dai finanzieri, nella quale il commercio vero e proprio e l'artigianato hanno prospettive sicure ma limitate, mentre lo Stato vive un'esistenza tranquilla avendo ridotto al minimo le proprie ambizioni ed esigenze. Le truppe della Repubblica sono infatti appena sufficienti a difendere i confini dalle insidie dei Duchi di Savoia e per tenere testa alle endemiche ribellioni della Corsica; a conferma di ciò, una relazione generale del 1597 constatava con tristezza: « La repubblica è debole oltremodo, quasi disarmata » [99].

Tutt'altro quadro presenta la vita economica di Genova: uno Stato che, considerando il territorio, la popolazione, l'esercito, avrebbe dovuto figurare tra le più piccole potenze d'Europa, occupa invece un posto di primissimo piano per abbondanza di denaro circolante o tesaurizzato nei patrimoni privati.

Le ragioni di un tale successo vanno in parte ricercate negli eventi che caratterizzano la scena europea in quel periodo.

Nell'agosto del 1528 si verifica il fatto destinato ad instaurare un proficuo rapporto tra la Dominante e la corona spagnola: in quella data viene infatti firmato l'*asiento* con il quale Andrea Doria mette a disposizione di Carlo V le sue dodici galee per un compenso di 72.000 ducati annui in rate trimestrali anticipate, un ulteriore versamento annuo di 12.000 ducati per le munizioni, oltre a un 'beneficio' nel regno di Napoli che renda almeno

---

[98] *Ibidem*, p. 122.

[99] R. S. LOPEZ, *Il predominio economico dei Genovesi nella monarchia spagnola*, in « Giornale storico e letterario della Liguria », XII (1936), p. 66 (ora anche in ID., *Su e giù per la storia di Genova* cit., p. 254). Per la storia politica del periodo si veda R. SAVELLI, *La Repubblica oligarchica. Legislazione, istituzioni e ceti a Genova nel Cinquecento*, Milano 1981; C. BITOSSI, *Il Governo dei magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova 1990.

8.000 ducati all'anno [100]. Ben più importanti degli *asientos* di galee sono però quelli finanziari, ovvero i prestiti: in breve tempo i Genovesi diventano in assoluto i più potenti banchieri della Corona spagnola, surclassando tutti i concorrenti europei e traendone ingenti profitti [101].

Tra il 1540 e il 1560 l'Europa viene scossa da una crisi più o meno accentuata: la Francia di Enrico II non è più quella quasi 'illuminata' di Francesco I; né l'Inghilterra di Elisabetta somiglia a quella di Enrico VIII. A causa di questa situazione, alla quale vanno aggiunte le ripetute bancarotte spagnole della seconda metà del XVI secolo che scuotono l'economia europea fino alle fondamenta [102], si verifica la rottura di un antico equilibrio monetario e la fine del secolo d'oro dei Fugger. L'argento, fino ad allora protagonista, inizia a perdere valore a favore dell'oro e i Genovesi, secondo Frank C. Spooner [103],

---

[100] R. Caddeo - M. Nani Mocenigo, *Storia marittima d'Italia*, Milano 1942, I, pp. 716-717; V. de Cadenas y Vicent, *El protectorado de Carlo V en Génova. La "condotta" de Andrea Doria*, Madrid 1977, p. 80; E. Grendi, *Andrea Doria*, *uomo del Rinascimento*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XIX/1 (1979), pp. 104-107.

[101] F. Braudel, *I tempi del mondo* cit., pp. 147-148. Sull'attività finanziaria dei Genovesi, oltre al classico R. Carande, *Carlos V y sus banqueros*, Madrid 1965-1972, ora in traduzione italiana, *Carlo V e i suoi banchieri*, Genova 1987, si veda G. Felloni, *Asientos*, *juros y ferias de cambio desde el observatorio genovés (1541-1675)*, in *Dinero y Crédito*, *siglos XVI al XIX*, Madrid 1978, pp. 335-359, ora anche in Id., *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 511-536; G. Doria, *Consideraciones sobre las actividades de un "factor cambista" genovés al servicio de la Corona espanola*, in *Dinero y Crédito* cit., pp. 289-291; A. Tenenti, *Las rentas de los genoveses en Espana a comienzos del siglo XVII*, in *Dinero y Crédito* cit., pp. 205, 211-217; G. Doria, *Conoscenza del mercato e sistema informativo: il know how dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI-XVII*, in *La Repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, a cura di A. De Maddalena e H. Kellembenz, Bologna 1986, pp. 57-121, ora anche in Id., *Nobiltà e investimenti a Genova* cit., pp. 91-156.

[102] Al momento della bancarotta del 1575 e della conseguente sospensione dei pagamenti i Genovesi erano interessati per il 63,2% dei prestiti colpiti dal decreto: essi erano in quel momento esposti verso la Spagna per più di 13 milioni di ducati, per *asientos* fatti nella penisola iberica e nelle Fiandre: G. Doria, *Un quadriennio critico: 1575-1578. Contrasti e nuovi orientamenti nella società genovese nel quadro della crisi finanziaria spagnola*, in *Fatti e idee di Storia economica nei secoli XII-XX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna 1977, pp. 377-394, ora anche in Id., *Nobiltà e investimenti a Genova* cit., pp. 157-174.

[103] F. C. Spooner, *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France 1493-1680*, 1956, p. 13 e sgg. Altri autori ritengono però che i Genovesi avessero già iniziato ad adottare lo scudo d'oro come unica moneta di fiera sin da quando istituirono le prime fiere di cambio (1535) e, anche allora, sembra non avessero fatto altro che riprendere ciò che si faceva da

sono i primi a rendersene conto: essi, infatti, si rivelano in grado meglio di altri, dovendo fare i pagamenti ad Anversa per conto del re Cattolico, di controllare i circuiti dell'oro, richiesto per il saldo delle lettere di cambio. Questo comunque non è sicuramente l'unico motivo del loro successo: il gioco genovese era diversificato e si impone proprio per questa sua molteplicità, fondato com'era sull'argento, sull'oro e sulle lettere di cambio [104].

Eventi di questa importanza possono essere letti come segnali dell'evoluzione economica e, in un'analisi di lungo periodo, fattori determinanti per l'alternanza di cicli di espansione e recessione. Il problema cruciale dell'economia internazionale del XVI secolo è comunque sempre lo stesso: la necessità di far fronte con la produzione all'impetuoso balzo in avanti della domanda [105].

I brillanti successi conseguiti, sia in campo commerciale che finanziario, sono però il risultato dell'attività di un numero ristretto di imprenditori residenti nella Dominante: dalla loro sede – come è stato scritto – « essi operano come capofila nei confronti di una costellazione di imprese sparse per il mondo, con i cui titolari sussistono collegamenti societari, affinità parentali, solidarietà di casta » [106].

E Colbert scrive nel 1664 – con una frase che riassumeva in modo significativo le idee predominanti nella sua epoca – che null'altro che l'abbondanza di denaro dà la differenza tra la grandezza di uno Stato e la sua potenza. A Genova invece le ricchezze private sono « utili ai particolari, ma di niun profitto alla Repubblica »: nonostante l'opulenza dei singoli cittadini, lo Stato rimane debole e povero [107].

---

tempo nelle fiere di Lione si veda: J. G. DA SILVA, *Banque et crédit en Italie au XVII siècle*, I, *Les foires de change et la dépréciation monétaire*, Paris 1969, pp. 465-528.

[104] F. BRAUDEL, *I tempi del mondo* cit., pp. 148-149. In particolare sulle fiere genovesi si veda G. FELLONI, *All'apogeo delle fiere genovesi: banchieri e affari di cambio a Piacenza nel 1600*, in ID., *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 551-568.

[105] F. C. SPOONER, *L'economia dell'Europa* cit., pp. 15-39.

[106] Sul sistema informativo delle oligarchie cittadine si veda G. DORIA, *Conoscenza del mercato* cit., pp. 91-155. Sulla presenza di Genovesi all'estero vedi in questo capitolo nota 101.

[107] *Ibidem*, p. 255 e sgg; G. DORIA - R. SAVELLI, "*Cittadini di governo" a Genova: ricchezza e potere tra Cinque e Seicento*, in « Materiali per la storia della cultura giuridica », X (1980), n. 2, pp. 277-355, ora anche in ID., *Nobiltà e investimenti a Genova* cit., pp. 11-84. Sull'organizzazione finanziaria dello Stato si veda il sempre valido H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi nel Medioevo e in particolare sulla Casa di San Giorgio*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », XXXV (1905).

La debolezza dello Stato verso l'esterno non trova però riscontri nella politica interna: il lento processo attraverso il quale Genova sottomette la Liguria e giunge alla formazione di uno stato territoriale su base regionale, si realizza anche e soprattutto mediante l'eliminazione di ogni possibile rivalità commerciale da parte dei centri rivieraschi. Certo la conformazione delle coste liguri era responsabile della povertà di approdi, ma le vicende umane giocavano un ruolo non meno importante [108].

Andrea Spinola, che all'inizio del Seicento passava in rapida rassegna le coste della repubblica di Genova, doveva riconoscere che gli approdi utili erano pochissimi. Nella Riviera di Ponente c'erano la rada di Alassio; l'isola Gallinara dietro la quale si potevano riparare « piccoli vascelli e persino una galera »; la rada di Vado « bastante a ricettar un'armata e sicurissima dalle fortune maggiori »; Savona, la cui darsena era « capace di alquante galee ». Non molto diversa era la situazione nella Riviera di Levante dove solo Portofino consentiva un effettivo riparo prima di giungere al golfo della Spezia « il quale capace di molte armate, contiene in sé varij seni, che sono sicurissimi porti » [109].

L'egoismo genovese, come viene definito in tante recriminazioni posteriori alla caduta della Repubblica aristocratica, spinge il governo cittadino alla continua emanazione di Capitoli di soggezione secondo i quali le Comunità rivierasche sottomesse sono tenute a far passare le proprie merci, in entrata e in uscita, da Genova, per pagarvi i diritti doganali [110].

Le considerazioni economiche non costituiscono però l'unico motivo che decide le sorti degli scali marittimi rivieraschi [111], in quanto anche le preoccupazioni militari e le esigenze difensive di una piccola repubblica esposta alla pirateria e circondata da vicini pericolosi hanno un certo peso: troppo alta era la probabilità che un principe forestiero si impadronisse di

---

[108] G. Assereto, *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna*, in *Il Sistema Portuale* cit., pp. 223-258.

[109] A. Spinola, *Ricordi Politici*, in A.S.C.G., *Manoscritti Brignole Sale*, 106 C4, pp. 76-78.

[110] C. Costantini, *La Repubblica di Genova* cit., p. 326.

[111] Si veda G. Felloni, *La fiscalità nel dominio genovese tra Quattro e Cinquecento*, in « Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria », n.s., XXV (1989), pp. 91-110, ora anche in Id., *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 235-252.

un porto delle Riviere e lo usasse come base per offendere. Erano già sufficienti a tenere in apprensione la repubblica di Genova i domini piemontesi di Nizza, Villafranca e Oneglia, e quello spagnolo di Finale [112].

In base a questa logica spariscono fin dal Medioevo piccoli approdi come quelli di Ventimiglia [113] e di Albenga [114]. Ma è soprattutto Savona, l'unica città portuale davvero in grado di impensierire Genova, che a più riprese deve accettare dure capitolazioni e subire devastazioni, sino agli interventi definitivi degli anni 1525-1528, quando la Dominante dispone la distruzione dei suoi moli e il riempimento del suo porto [115].

Un potenziamento degli scali minori si avrà soltanto allorché Genova perderà la propria identità ed autonomia politica, e la logica dello stato cittadino finirà per sempre. Fioriranno allora i progetti napoleonici di grandi lavori marittimi e verrà delineandosi per la Liguria un primo sistema portuale integrato, pur se le realizzazioni resteranno modeste [116]. Anche successivamente, sotto il Regno di Sardegna, occorreranno decenni perché i progetti iniziali si traducano in atti concreti [117].

Nell'ambito dell'economia genovese, nonostante la netta prevalenza dell'attività mercantile, vi era una certa diversificazione degli interessi economici ed altre attività si affiancavano a quelle strettamente connesse al porto, sebbene in epoche e con risultati differenti.

---

[112] G. Assereto, *Porti e scali minori* cit., p. 227; cfr. L. Bulferetti - C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria* cit., pp. 149-153; V. Piergiovanni, *I rapporti giuridici tra Genova e il Dominio*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo* cit., pp. 427-452.

[113] Vedi G. Rossi, *Storia della città di Ventimiglia*, Oneglia 1886, pp. 73-74.

[114] J. Costa Restagno, *Albenga*, Genova 1985, p. 20 e sgg.

[115] F. Noberasco, *Il porto di Savona nella storia*, in « Atti della Società savonese di Storia Patria », III (1920), pp. 83-112; cfr. N. Cerisola, *Storia del porto di Savona*, Savona 1968, pp. 21-77; B. Barbero - G. Fiaschini - P. Massa - M. Ricchebono - C. Varaldo, *Savona nel Quattrocento e l'istituzione del Monte di Pietà*, Savona 1980.

[116] Per un quadro generale sulla situazione portuale ligure all'inizio dell'Ottocento si veda G. Chabrol de Volvic, *Alcune cifre officiali indicanti l'importanza commerciale dei vari porti della Riviera Ligure occidentale*, Torino 1857.

[117] G. Assereto, *Porti e scali minori* cit., pp. 254-255. Sull'evoluzione del sistema portuale ligure tra la fine dell'Età moderna e il periodo dell'unificazione nazionale P. Massa Piergiovanni, *Modelli storici di organizzazione del sistema portuale ligure*, in « Provincia di Imperia », n. 73 (1997), pp. 2-5.

Gli inizi della siderurgia ligure datano XV secolo, anche se una vera e propria maturazione del settore si avrà solo nel corso del Seicento. In tale ambito è il capitale mercantile che provvede a monopolizzare la vena dell'Elba e ad instaurare un episodio industriale indotto, che sfrutta i boschi e l'energia idraulica [118]; simile sarà, sempre nel corso del XVII secolo, il fenomeno di sviluppo delle cartiere che lavorano incettando stracci fuori dal Dominio; tra questi due episodi se ne colloca cronologicamente un terzo, che in parte convive con essi, ma che avrà sbocchi autonomi: la lavorazione della seta proveniente dalla Sicilia, dalla Spagna e dall'Oriente [119].

Le industrie del ferro, della seta e della carta emergono nel panorama generale per l'ampiezza delle risorse finanziarie che coinvolgono e per le tipologie produttive rivolte prevalentemente al mercato internazionale [120]. Sono attività economiche accomunate da ingenti investimenti di capitali accompagnati da avanzate concezioni imprenditoriali che prendono corpo in ambiente genovese: la conseguenza è che, pur in presenza di autonomi processi di fabbricazione in gran parte decentrati, la gestione degli stessi non si espande in sedi decisionali sparse nel territorio, ma rimane sempre accentrata nella Dominante, prolungando sino alla fine della Repubblica un tradizionale rapporto di dipendenza e di sudditanza [121].

L'industria del ferro basava il suo processo produttivo sul minerale estratto dalle miniere dell'isola d'Elba (delle quali i Genovesi ebbero l'appalto negli anni 1455-1477), il quale veniva scaricato a Voltri e da lì inviato verso le boscose zone dell'entroterra (Voltaggio, Rossiglione, ecc). Generalmente, la società genovese che sfruttava i minerali dell'isola aveva anche il controllo di un gran numero di ferriere: si trattava di una vera e propria compagnia capitalistica caratterizzata da una forte concentrazione orizzontale, in seguito alla quale i padroni delle ferriere perdevano in pra-

---

[118] E. GRENDI, *Introduzione alla Storia moderna* cit., p. 125.

[119] Vedi R. DI TUCCI, *Lineamenti storici dell'industria serica genovese*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », LXXI (1948), pp. 19-77; cfr. J. HEERS, *Gênes au XV siècle* cit., pp. 236-250.

[120] Solo i manufatti di ferro sembrano avere un mercato più ristretto.

[121] Sull'argomento si veda L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria* cit., pp. 150-151; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Tipologia industriale e modelli organizzativi : la Liguria in età moderna*, in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 43-46.

tica il controllo della loro attività, restando vittime di un vero e proprio monopolio [122].

Nelle vallate perpendicolari al mare, al di qua dell'Appennino, si trovavano le cartiere. Abbastanza vicine ai centri del commercio marittimo e lungo le vie di accesso verso la ricca pianura padana, erano condizionate nella loro localizzazione dalla necessità di forza motrice idrica indispensabile per il processo produttivo: le sedi principali erano Pegli, Voltri (lungo i corsi del Cerusa e del Leiro), Cogoleto, Arenzano e Varazze. Le dimensioni delle imprese erano generalmente ridotte, il ritmo della produzione lento, l'equilibrio tra costi di approvvigionamento e di trasporto della materia prima e l'esito del prodotto finito difficile da raggiungere [123].

A queste industrie, disseminate nelle campagne, legate alla forza motrice dei torrenti, si oppongono quelle della seta e della lana che sono essenzialmente urbane e interessano numerose corporazioni di mestiere.

L'industria serica è di gran lunga la più importante della città (nel XVI secolo, su una popolazione di 50 - 70.000 persone, si calcola che circa il 15-20% gravitasse intorno a questo tipo di produzione). Sebbene siano evidenti i vantaggi della vicinanza di un centro di traffici come il porto di Genova, che facilita gli approvvigionamenti di seta greggia e le esportazioni, è tuttavia il problema del controllo del ciclo produttivo che sembra condizionare per lungo tempo gli insediamenti di queste imprese, accentrate all'interno delle mura cittadine. Nella Liguria preindustriale l'industia serica

---

[122] J. HEERS, *Genova nel Quattrocento* cit., p. 148 e sgg. Sulla localizzazione e gestione delle ferriere in Liguria si veda M. T. BARTOLOMEI, *La ferriera De Ferrari di Voltaggio (sec. XVIII)*, in « Quaderni del Centro di Studio sulla storia della tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche », 1 (1975), pp. 39-53; M. CALEGARI, *Il basso fuoco alla genovese: insediamento, tecnica, fortuna (sec. XIII-XVIII)*, *Ibidem*, pp. 8-38; E. BARALDI, *Cultura tecnica e tradizione familiare. La "Notificazione sopra i negozi dè ferramenti e delle ferriere" di Domenico Gaetano Pizzorno, padrone di ferriere a Rossiglione*, Genova 1984; G. PETTI BALBI, *I Genovesi e il ferro dell'Elba*, in « Ricerche Storiche », XIV (1984), pp. 57-68; S. PAOLETTI, *Aspetti economici e tecnici della gestione di una ferriera: l'impianto Rocca-De Ferrari (1740-1820)*, in *I Duchi di Galliera* cit., pp. 647-718.

[123] P. MASSA PIERGIOVANNI, *Tipologia industriale e modelli organizzativi* cit., pp. 47-55; cfr. per maggiori dettagli L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria* cit., p. 63 e sgg.; M. CALEGARI, *La cartiera genovese tra Cinque e Seicento*, in « Quaderni del Centro di Studio sulla storia della tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche », 12 (1984), pp. 9-49; ID., *La manifattura genovese della carta (sec. XVI-XVII)*, Genova 1986; P. CEVINI, *Edifici da carta genovesi*, Genova 1995.

è forse quella che più facilmente può rientrare in una tipologia ben definita, sia di gestione che di organizzazione: il processo produttivo è controllato dai seatieri, che dominano il mercato del lavoro attraverso un sistema corporativo urbano [124] e che rappresentano l'unico collegamento con i mercati (*Verlagssystem*); in seguito, verso la fine del XVI secolo, la tessitura si trasforma in attività domestica, mentre i mercanti appaltatori continuano a risiedere a Genova, centro finanziario e commerciale che si pone come elemento dinamico e di sviluppo [125].

Le industrie tessili liguri dipendono dalle stesse importazioni e dalle stesse navi che riforniscono, in gran parte, anche le province lombarde. Nel secolo XV Genova è un grande mercato di scambio di lane di ogni genere. Dopo l'apertura della rotta marittima verso occidente, avvenuta verso la fine del XIII secolo, è qui che vengono venduti i sacchi di lana inglese ai mercanti dell'Italia del nord. E sempre la lana giustifica la presenza in città di imponenti colonie di mercanti di Barcellona e Valencia, che vengono a scambiare i propri sacchi di lana con commercianti di Milano, Cremona e Piacenza, clienti assidui del mercato genovese [126].

L'industria genovese utilizza soprattutto lana dei paesi del Mediterraneo occidentale: i due fornitori più importanti sono la Provenza e la Catalogna e la qualità della materia, oltre che il prezzo, è nettamente inferiore a quella inglese [127]. Proprio per questo motivo la produzione genovese è abbastanza uniforme, i prodotti sono ordinari e quindi poco ricercati. Nella stessa Genova, i tessuti locali sono riservati al popolo e agli abiti ordi-

---

[124] J. HEERS, *Genova nel Quattrocento* cit., pp. 236-238.

[125] Si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *L'Arte genovese della seta nella normativa del XV e del XVI secolo*, Genova 1970; EAD., *Un'impresa serica genovese della prima metà del Cinquecento*, Milano 1974; EAD., *Conseguenze socioeconomiche dei mutamenti di struttura nella tessitura serica ligure (secoli XVI-XIX)*, in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 283-305.

[126] J. HEERS, *Gênes au XV siècle* cit., pp. 230-231.

[127] Nel corso del XVI secolo quasi la metà delle esportazioni spagnole di lana pregiata veniva caricata a Malaga, Alicante, Cartagena, e più raramente a Valencia e a Barcellona, per essere inviata a Livorno, Genova e Venezia; monopolizzavano questo tipo di commercio i grandi bastimenti di Ragusa, Venezia e Genova: J. H. PARRY, *Le vie dei trasporti e dei commerci*, in *L'espansione economica dell'Europa nel Cinque e Seicento-Storia Economica Cambridge* cit., 4, p. 184.

nari, mentre tutti gli inventari dei mercanti parlano di vestiti e di mantelli in tessuto lombardo o inglese [128].

Entrambe le manifatture tessili liguri conoscono un periodo di massima espansione intorno alla seconda metà del Cinquecento [129], salvo poi essere travolte dalla crisi generalizzata del XVII secolo [130]: tra la fine del Sei e l'inizio del Settecento l'esportazione di tessuti serici subisce un calo del 52%, con una diminuzione del numero dei telai e degli occupati nel settore pari al 75% [131]; per quanto riguarda la produzione laniera non si dispone di dati numerici dettagliati, ma sembra che il tracollo sia stato ancora più veloce ed evidente [132]. Questa crisi generalizzata risparmia almeno inizialmente le manifatture del ferro e della carta che si mantengono su

---

[128] *Ibidem*; cfr. R. S. LOPEZ, *Le origini dell'arte della lana*, in *Studi sull'economia genovese nel Medioevo*, Torino 1936; E. GRENDI, *Introduzione alla Storia moderna*, cit., pp. 124-125.

[129] Le esportazioni di tessuti serici risultano in continuo aumento sino al sesto decennio del Cinquecento: intorno al 1530 le esportazioni verso la Francia superano in valore circa un milione di scudi, mentre tra il 1551 e il 1556 si arriverà a 4,5 milioni di lire all'anno: P. MASSA PIERGIOVANNI, *L'arte genovese della seta* cit., pp. 19-37.

[130] Si veda C. M. CIPOLLA, *Il declino economico dell'Italia*, in *Storia dell'economia italiana*, a cura dello stesso Autore, Torino 1959; E. J. HOBSBAWN, *La crisi del XVII secolo*, in *Crisi in Europa (1550-1660)*, a cura di T. ASHTON, Napoli 1968, pp. 5-81; F. BRAUDEL, *Italia fuori d'Italia*, in *Storia d'Italia*, II, *Dalla caduta dell'Impero Romano al secolo XVIII*, Torino 1974, pp. 2221-2248; R. ROMANO, *La storia economica. Dal sec. XVI al Seicento*, in *Storia d'Italia* cit., II, pp. 1811-1931.

[131] G. SIVORI PORRO, *Il tramonto dell'industria serica genovese*,in « Rivista Storica Italiana », LXXXIV (1972), pp. 893-944.

[132] Cenni al decadimento del lanificio genovese si ritrovano ad esempio in una relazione del 1608: « L'arte della seta non è punto in migliore stato di quello habbiamo riferito ... essere l'arte della lana: essa parimente è andata declinando già molti anni or sono » (Archivio di Stato di Genova, d'ora in avanti A.S.G., *Magistrato delle Arti*, n. 161). Ancora in una relazione del 22 settembre 1675 si legge: « ... esser ridotto ne tempi presenti questo negotio (della lana) a stato miserabile per l'immensità che ne fabbricano l'Olanda, Londra, Venetia, Francia e tanti altri paesi, che li danno a vilissimi prezzi, non meno per causa delle manifatture tenuissime » (*Ibidem*, n. 170). L'argomento viene ulteriormente ripreso in documenti del 1653 e 1698, citati da G. GIACCHERO, *Storia economica del Settecento genovese*, Genova 1951, p. 239, nota 8; ID., *Economia e società* cit., pp. 312-314; cfr. più in generale E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna* cit., p. 124; ancora C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova* cit., pp. 81-85 e 379-380.

discreti livelli di produzione per tutto il Seicento [133] e accusano i primi segni di decadimento solo all'inizio del secolo successivo [134].

Notevole è il ruolo del capitale nella cantieristica navale, legata alla disponibilità di spiagge e quindi localizzata principalmente a Sampierdarena e alla Foce. Le costruzioni navali sono a Genova un affare essenzialmente privato (lo Stato non interviene se non per fare rispettare i regolamenti): sono infatti i futuri proprietari dei bastimenti ad occuparsi dell'acquisto di legname, vele e cordami e a trattare con i maestri delle differenti corporazioni interessate (maestri d'ascia, calafati, stoppieri da pece, remolatori) [135]. Il

---

[133] G. F. Faina segnala 47 ferriere attive nel 1673 (per una produzione di oltre 1150 tonnellate di ferro che, oltre ad essere utilizzato per il consumo interno, veniva esportato in Francia, Sardegna, Sicilia e Napoli), 45 nel 1738, 37 nel 1754 e nel 1789, 36 nel 1807: G. F. FAINA, *Note sui bassi fuochi liguri nel XVII e XVIII secolo*, in « Miscellanea di storia ligure », IV (1966), p. 201 e sgg.; sull'argomento cfr. anche C. COSTANTINI, *la Repubblica di Genova* cit., pp. 393-395; G. GIACCHERO, *Il Seicento e le compere di San Giorgio*, Genova 1979, pp. 589-590. Riguardo alla manifattura della carta, nel 1689 a Voltri, dove erano localizzate il maggior numero di cartiere, se ne contavano 87 appartenenti a 38 proprietari diversi (C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova* cit., pp. 385-397). Sull'esportazione della carta ligure in Inghilterra si veda D. C. COLEMAN, *The British Paper Industry*, *1449-1860: a Study in Industrial Growth*, Oxford 1958, pp. 18-21.

[134] La situazione delle ferriere genovesi nel 1708 veniva così descritta: « L'antico travaglio de ferri e chiodi va sempre deteriorando in maniera che in pochi anni si perderà la maggior parte di detto travaglio » (A.S.G., *Banco di San Giorgio, Cancelleria*. Vena ferri 1645-1723). La situazione delle cartiere non era certo migliore, visto che da un intervento del Senato della Repubblica del 1736, rivolto a porre un freno al progressivo decadimento dei prodotti cartacei, si apprende che a partire dal 1720 Genova fu costretta ad importare carta da scrivere dalla Francia e dall'Olanda: A.S.G., *Magistrato delle Arti*, n. 184, Grida dei censori della Repubblica.

[135] Si veda J. HEERS, *Gênes au XV siècle* cit., pp. 284-292; i saggi di L. GATTI - M. CALEGARI, *I cantieri navali genovesi in una nota del 1755*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, II, pp. 407-421 e M. CALEGARI, *Legname e costruzioni navali nel Cinquecento*, *Ibidem*, pp. 79-148; v. inoltre E. GRENDI, *Introduzione alla Storia moderna* cit., pp. 127-129; L. GATTI, *Costruzioni navali in Liguria* cit., pp. 25-72; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Aspetti finanziari e funzioni economiche della gestione di una nave alla metà del Cinquecento*, in *La penisola italiana e il mare* cit., pp. 107-125. Per una valutazione comparativa della flotta ligure sempre valido è il lavoro di R. ROMANO, *Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del XVIII secolo*, in *Studi in onore di A. Fanfani* cit., V, pp. 575-591. Sulle corporazioni di mestieri impiegate nelle costruzioni navali vedi L. GATTI, *Un Catalogo di mestieri*, in *Maestri e garzoni nella società genovese fra XV e XVI secolo*, « Quaderni del Centro di Studio sulla Storia della Tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche presso l'Università degli Studi di Genova », 4 (1980), pp. 51-52 e 100-102; EAD., *L'Arsenale e le galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova tra Medioevo ed età moderna*,

settore cantieristico ligure conosce un periodo di crisi quando i nobili genovesi, proprietari di numerosi bastimenti all'inizio del Seicento, iniziano a perdere interesse per questo tipo di investimenti: si verifica così un imborghesimento del settore fino ad arrivare, alla fine del secolo, ad una notevole perdita di commissioni di costruzione a favore di cantieri del Nord [136]. Gli Olandesi, infatti, grazie alla loro vasta flotta mercantile, potevano disporre di forniture di materie prime a prezzi inferiori, importando all'ingrosso, per lo più dal Baltico, legname, canapa, lino e pece; inoltre, sebbene pagassero salari più elevati delle nazioni concorrenti, disponevano di un mercato più vasto sia nei Paesi Bassi che altrove [137].

Questi settori produttivi (ferro, carta, industria tessile, cantieristica) non rappresentano, evidentemente, il tessuto industriale della regione nella sua completezza: esiste certamente tutta una serie di attività manifatturiere rivolte all'autoconsumo, sparse specialmente nelle zone più interne; importante è poi la presenza di numerosi gruppi artigianali aggregati corporativamente, assai diversificati nella tipologia dei mestieri, ma politicamente non determinanti, se non in momenti particolari.

Le più antiche organizzazioni corporative di cui si ha notizia risalgono alla prima metà del XIII secolo e riguardano settori produttivi particolari: si conosce infatti la presenza di battiloro, scudai, fabbri d'oro e d'argento; di un gruppo che tende a monopolizzare i trasporti (mulattieri); lanaioli e porporai che operano in due settori cardine dell'industria tessile; i macellai che rappresentano la più antica organizzazione di mestiere nel settore alimentare [138].

Ibidem, 16 (1990), pp. 15-113; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Aspetti istituzionali e funzioni economiche delle corporazioni*, in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., p. 139.

[136] Si veda C. COSTANTINI, *Aspetti della politica navale genovese nel Seicento*, in « Miscellanea storica ligure », n.s., II (1970), n. 1, pp. 207-235; ID., *La Repubblica di Genova* cit., pp. 164-172; E. GRENDI, *I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXIII (1971), pp. 23-71; ID., *Introduzione alla storia moderna* cit., pp. 127-129; più in generale L. GATTI, *Compravendita di imbarcazioni mercantili a Genova (1503-1645)*, in *Guerra e commercio* cit., pp. 149-186; F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1976, I, pp. 363 e 672-689.

[137] H. KELLENBENZ, *L'organizzazione della produzione industriale*, in *Economia e società in Europa* cit., pp. 611-615.

[138] F. L. MANNUCCI, *Delle società genovesi d'arti e mestieri durante il secolo XIII*, in « Giornale Storico e Letterario della Liguria », VI (1905), pp. 19-24.

Nella seconda metà del XIII secolo il numero delle Arti è ormai notevolmente superiore (circa una trentina) e comprende quasi tutte le attività più diffuse ed economicamente rilevanti. Intorno al 1550 si arriverà ad 82 corporazioni presenti nell'elenco stilato per stabilire l'ordine di precedenza nella processione del Corpus Domini, cifra che sarà ancora valida un secolo più tardi [139].

Un ultimo aspetto da considerare nell'ambito dell'economia cittadina, e in particolare in tema di approvvigionamenti, è dato dall'istituzione, nel XVI secolo, di una serie di uffici annonari che con nomi e modalità diverse svolgevano lo stesso tipo di funzione: sorveglianza di alcune produzioni, del commercio, dei prezzi; controllo diretto di una parte dei rifornimenti; previsione di un certo tipo di consumi per prepararsi a prevenire e ad affrontare eventuali crisi alimentari [140].

---

[139] A.S.C.G, *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 435. Sulle organizzazioni corporative si vedano i classici lavori di L. DAL PANE, *Storia del lavoro in Italia dagli inizi del secolo XVIII al 1815*, Milano 1958 e di A. FANFANI, *Storia del lavoro in Italia dalla fine del secolo XV agli inizi del XVIII*, Milano 1959; inoltre *Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, in Atti del X Convegno Internazionale del Centro di Studi di Storia e d'Arte di Pistoia, Pistoia 1984; da ultimo T. FANFANI, *Le Arti nella Penisola Italiana in età moderna: libertà di lavoro*, *vincoli corporativi e sviluppo economico*, Atti del Convegno su *Lavoro, Artigianato, Gremi in Sardegna nel Medioevo e nell'Età moderna (XIV-XIX secolo)*, Sassari 21-24 ottobre 1992; sui rapporti tra corporazioni e sviluppo economico in età preindustriale, i recenti contributi introduttivi di T. FANFANI (*Le corporazioni nel Centro-Nord della penisola: problemi interpretativi*) e di L. DE ROSA (*Le corporazioni nel Sud della penisola: problemi interpretativi*) al volume *Le corporazioni nella realtà economica e sociale dell'Italia nei secoli dell'Età moderna*, a cura di G. BORELLI, Atti della Quarta giornata di studio sugli Antichi Stati italiani, in « Studi Storici Luigi Simeoni », XLI (1991); da ultimo *Corporazioni e gruppi professionali nell'Italia moderna*, a cura di A. GUENZI, P. MASSA, A. MOIOLI, Milano 1999. In particolare sulle corporazioni presenti a Genova vedi E. GRENDI, *Introduzione alla Storia moderna* cit., pp. 85-100; L. GATTI, *Un catalogo di mestieri* cit., pp. 9-169; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Aspetti istituzionali e funzioni economiche delle corporazioni* cit., pp. 125-147 con ricca bibliografia specifica. Sulla scarsa importanza politica e militare delle corporazioni a Genova J. HEERS, *Gênes au XV siècle* cit., p. 563 e sgg.; A. PACINI, *La tirannia delle fazioni e la repubblica dei ceti. Vita politica e istituzioni a Genova tra Quattro e Cinquecento*, in « Annali dell'Istituto Storico italo-germanico in Trento », XVIII (1992), pp. 57-119.

[140] Da un punto di vista cronologico l'area mediterranea è stata la prima a presentare questo fenomeno, documentato da fonti diverse: fiscali (tasse e gabelle), normative, amministrative. Si veda J. J. HERMANDINQUER, *Pour une histoire de l'alimentation*, Paris 1970; C. TILLY, *Approvvigionamento alimentare e ordine pubblico nell'Europa moderna*, in *La formazione degli Stati nazionali nell'Europa occidentale*, Bologna 1984, pp. 227-296; M. A. VISCEGLIA,

Che in Liguria il problema del vettovagliamento sia stato sempre di pressante gravità è facile da comprendersi, poiché la regione è pressoché sprovvista di cereali e sopravvive solo grazie alle importazioni dalla Sicilia, dalla Provenza e da altre zone del Mediterraneo (si calcola che delle 500.000 mine di grano, ovvero circa 50.000 tonnellate, ritenute necessarie per sfamare le 270.000 anime della repubblica di Genova, almeno 350.000 sono d'importazione) [141]. A tale proposito il porto e i trasporti marittimi in particolare hanno sempre avuto e hanno tuttora un ruolo fondamentale nell'approvvigionamento di Genova e del suo entroterra.

4. *Andamento e caratteristiche dei traffici portuali tra XIV e XIX secolo*

L'andamento dell'attività portuale è certamente l'indicatore più rilevante della congiuntura cittadina e un indice significativo del trend generale dell'economia, in quanto l'approvvigionamento della città e le attività produttive della regione sono sempre state strettamente collegate con i traffici via mare, sia per il rifornimento di materie prime, che per l'esportazione dei prodotti finiti [142].

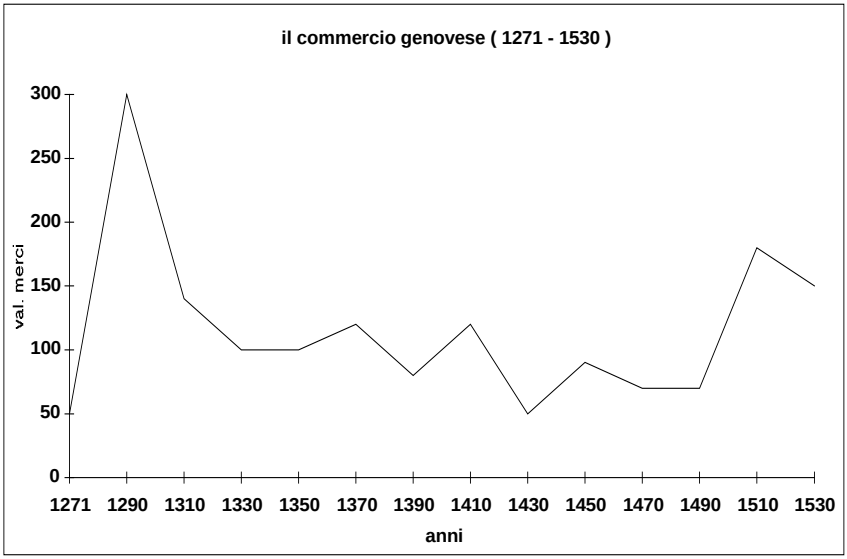
Per il periodo compreso tra il 1274 e il 1530 è utile esaminare le stime sul commercio marittimo genovese effettuate da Lopez più di trent'anni fa, sulla base di cifre che – secondo i calcoli di Sieveking – rappresentano il valore minimo delle merci che gli appaltatori contavano di poter tassare all'entrata e all'uscita del porto [143]:

I consumi in Italia in età moderna, in *Storia dell'economia italiana*, a cura di R. ROMANO, I: *L'Età moderna. Verso la crisi*, Torino 1991 con ampia bibliografia specifica; G. PINTO, *Città e spazi economici nell'Italia comunale*, Bologna 1996, pp. 77-96.

[141] E. GRENDI, *Genova alla metà del Cinquecento* cit., pp. 173-203; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Controllo sul commercio e organizzazione degli approvvigionamenti in Età moderna: il modello genovese*, in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 71-88.

[142] Sull'argomento in generale si veda A. BRUSA, *Natura e funzione del porto di Genova nell'età di Colombo*, in *Studi Colombiani*, III, Genova 1952; cfr. E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna* cit., p. 169. Per un'analisi del ruolo del sistema portuale ligure nell'economia della regione, P. MASSA PIERGIOVANNI, *Una vocazione internazionale* cit., pp. 89-104.

[143] Si veda R. S. LOPEZ, *Market expansion: the case of Genoa*, in *Su e giù per la storia di Genova* cit., pp. 43-62; per la rielaborazione dei dati P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., p. 51. Per la discussione dei dati si veda inoltre R. S. LOPEZ - H. A. MISKIMIN, *The economic Depression of the Renaissance*, in «The Economic History Review», XIV (1962), pp. 408-426; XVI (1964), pp. 525-527; più di recente G. FELLONI, *Struttura e movimenti*



(1334 = 100) valori espressi in lire genovesi, moneta di conto

Fonte: rielaborazione dei dati presentati da R. S. LOPEZ, *Market expansion* cit., p. 50.

Come evidenziato dal grafico, ad una fase caratterizzata da una forte ascesa dei traffici verso la fine del XIII secolo, seguono un periodo di depressione nei primi decenni del Trecento, e una successiva fase di assestamento nella quale il volume del commercio arriva appena alla metà delle cifre raggiunte due secoli prima [144]. Un andamento analogo si registra anche

---

dell'economia genovese cit., pp. 164-165, 175. Per ulteriori precisazioni relative al periodo 1363-1548, effettuate grazie all'analisi dei registri contabili della Magistratura portuale: P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., pp. 48-54.

[144] Sui motivi della crisi di adattamento che attraversò la Repubblica nel XIV secolo, dopo la spinta espansionistica e lo slancio generale dell'economia che, durante il Duecento, caratterizzò tutta l'Europa si veda G. PISTARINO, *Genova medievale tra Oriente e Occidente*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXI (1969), pp. 45-73; M. I. CHIAPPA MAURI, *Il commercio occidentale di Genova nel XIV secolo*, in « Nuova Rivista Storica », LVIII (1973), pp. 571-612; B. KEDAR, *Mercanti in crisi a Genova e Venezia nel '300*, Roma 1981. Riferimento importante il quadro bibliografico di G. PISTARINO, *La storiografia marittima su Genova medievale*, in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli Stati italiani e la Repubblica di Ragusa*, *secolo XIV-XIX*, a cura di A. DI VITTORIO, Napoli 1986, pp. 3-28, e il quadro relativo ai secoli successivi, di G. FELLONI, *La storiografia marittima su Genova in età moderna*, *Ibidem*, pp. 29-46, ora anche in ID., *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 861-878.

analizzando alcuni dati relativi al numero di bastimenti entrati e usciti dallo scalo genovese nel periodo compreso tra il 1363 e il 1548: dalle 58 navi che in media entravano annualmente in porto nel XIV secolo si passa infatti a 40 nel secolo successivo; tale numero subisce un rapido incremento nei primi decenni del Cinquecento, quando si registrano annualmente in media 152 navi uscite e 145 entrate (di cui 37 per la prima volta approdate nel porto ligure) [145].

Concordando in modo sostanziale con le conclusioni di Lopez, e utilizzando gli stessi dati relativi alla tassa di ancoraggio, Grendi ha ipotizzato una fase depressiva dei traffici per il periodo 1450-1480, seguita da un periodo favorevole negli anni 1480-1510 [146]. L'ulteriore calo del ventennio successivo sembra confermato da numerosi segnali negativi: nel 1523 si parla di penuria di traffici, nel '24 la peste, nel 1526-27 i blocchi di Andrea Doria, nel 1528-29 e ancora nel '31 un'altra pestilenza con conseguente carestia e crisi del commercio [147]. Come si vedrà in seguito, il XVII secolo è caratterizzato da un andamento relativamente stabile dei traffici per il primo periodo, e da una fase depressiva che prosegue fino al 1675 [148]; una forte spinta espansionistica si verifica invece verso la fine del Settecento, e continua a produrre i suoi effetti dirompenti per buona parte del secolo successivo.

È innegabile il fatto che all'inizio del Cinquecento Genova fosse una delle maggiori potenze navali del Mediterraneo. Escludendo dal calcolo le imbarcazioni di cabotaggio, che rappresentavano circa il 10-15% della porta-

---

[145] P. Massa Piergiovanni, *Fattori tecnici ed economici* cit., p. 53.

[146] E. Grendi, *Traffico e navi nel porto di Genova fra 1500 e 1700*, in *La Repubblica aristocratica* cit., p. 348.

[147] A. Giustiniani, *Castigatissimi Annali* cit., cc. CCLVI-CCLXXXII, e *Annali della Repubblica di Genova*, descritti da F. Casoni, Genova 1708, III, IV; R. Ciasca, *Istruzioni e Relazioni degli ambasciatori genovesi*, I, Roma 1951.

[148] Fra il 1537 (o il 1487, con molti buchi) e il 1699 la serie di dati ci viene fornita da due fonti: le registrazioni relative a un'entrata fiscale particolare, riscossa dalla Magistratura dei Padri del Comune, il cosiddetto *iactus navium* (ovvero la tassa di ancoraggio versata da tutte le navi in proporzione alla portata), integrata dalle registrazioni di Sanità a partire dal 1629 fino al 1699 (E. Grendi, *Traffici e navi* cit., p. 310 e sgg.). Per un confronto con i traffici portuali di Livorno nello stesso periodo si veda F. Braudel - R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, Paris 1951, p. 116; J. P. Filippini, *L'attività del porto di Livorno nell'ultimo quarto del Seicento*, in *Livorno e il Mediterraneo*, Pisa 1996, pp. 133-170.

ta complessiva delle imbarcazioni maggiori, la flotta genovese ammontava nel 1509 a circa 15.000 tonnellate, una cifra prossima a quella della marina veneta e ancora superiore a quella della marina ragusea, la cui esplosione si sarebbe verificata soltanto a partire dagli anni Venti del XVI secolo. Senza contare le galee, è stato calcolato che a Genova facesse capo circa il 30% del tonnellaggio complessivo delle marine cristiane del Mediterraneo [149].

Negli anni Trenta il traffico portuale genovese era assicurato per circa i tre quarti dalle navi nazionali: la partecipazione straniera inizia a crescere costantemente nei decenni successivi, ma solo nel 1564 supera quella genovese. I Ragusei diventano nel frattempo i grandi protagonisti della navigazione mediterranea, e la loro partecipazione al traffico del porto di Genova passa dal 10% del tonnellaggio, negli anni Trenta, al 40% nel periodo compreso tra il 1563 e il 1573, quando il cedimento della marina genovese inizia ad essere evidente [150].

Nell'ultimo decennio del secolo, anche se i Ragusei conservano una certa preminenza tra gli stranieri che frequentano il porto di Genova, il dato significativo è l'improvvisa avanzata dei nordici che dal 2-3% del traffico totale finiscono con l'assorbirne più di un quarto. Il loro arrivo è un evento esattamente datato e coincide con una delle crisi alimentari più drammatiche che colpiscono la repubblica di Genova. Nel 1590 i raccolti sono cattivi in tutto il Mediterraneo e all'arrivo delle prime allarmanti notizie, durante l'estate, il Governo concede il diritto di portofranco per un anno alle navi che portavano vettovaglie a Genova. I risultati del provvedimento sono modesti e nel 1591 il decreto viene esteso a tutti gli scali della Repubblica. Contemporaneamente, però, le autorità si impegnano nella ricerca di approvvigionamenti nei paesi del Nord dove, grazie all'aiuto delle case commerciali genovesi ad Anversa e con la collaborazione

---

[149] C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova* cit., p. 164.

[150] *Ibidem*, pp. 165-168; cfr. G. COSTAMAGNA, *Gli armatori genovesi nell'età di Colombo*, in *Studi colombiani* cit.; R. ROMANO, *La marine marchande vénitienne au XVI siècle*, in *Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIII.ème siècle* a cura di M. MOLLAT, Paris 1958; E. GRENDI, *Traffico portuale* cit. Sulla marina ragusea in particolare si veda J. TADIC, *Le porte de Raguse et sa flotte au XVI.ème siècle*, in *La navire et l'économie maritime* cit.; *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima* cit.; *Ragusa e il Mediterraneo: ruolo e funzioni di una repubblica marinara tra Medioevo ed Età moderna*, a cura di A. DI VITTORIO, Bari 1990; A. DI VITTORIO - S. ANSELMI - P. PIERUCCI, *Ragusa (Dubrovnik): una repubblica adriatica. Saggi di storia economica e finanziaria*, Bologna 1994.

dei mercanti nordici residenti nella Dominante, vengono distribuite in tutte le piazze commissioni di grano. Tra la fine del 1591 e l'inizio del 1592 si verifica così una vera e propria calata in massa di convogli nordici carichi di grano, ai quali si aggregano altre imbarcazioni condotte da privati e attirate dalle vantaggiose prospettive di smercio e dai benefici del portofranco [151].

Ma approvvigionamento granario significava necessità di carichi di ritorno e cioè, per i mercanti fiamminghi, un estendersi progressivo dell'arco merceologico d'interesse. L'effetto sull'economia ligure è duplice: nuovi stimoli ad un'attività produttiva cui stavano venendo meno i mercati tradizionali, e valorizzazione del porto quale emporio mediterraneo. Di più, in seguito alla crisi della marineria genovese e al declino di quella ragusea, i servizi marittimi olandesi diventano uno dei supporti fondamentali del commercio genovese, sia per le importazioni di materie prime che per il commercio di transito [152].

Analizzando una serie di dati riguardanti la nazionalità delle imbarcazioni cariche di grano giunte nel porto di Genova intorno alla metà del XVII secolo è possibile trovare una conferma del trend: la prevalenza dei vascelli battenti bandiera fiamminga nel trasporto delle granaglie provenienti dall'Italia meridionale (36 unità su 43) è evidente, e risulta a netto discapito delle navi genovesi (3 unità), ormai palesemente tagliate fuori da tale tipo di trasporti.

A ulteriore conferma del mutamento della nazionalità dei vettori che fanno capo al porto di Genova e dell'ampia fascia merceologica coperta da questi traffici, sono alquanto utili le indicazioni sulla natura dei carichi delle navi che giungevano nello scalo ligure fornite da alcuni registri di denunce

---

[151] A titolo esemplificativo della portata di questa operazione commerciale si calcola che tra il 17 e il 19 gennaio del 1592 arrivarono a Genova contemporaneamente un centinaio di vascelli. Sull'argomento si veda, per maggiori dettagli, J. HEERS, *Gênes au XV siècle* cit., pp. 321-362; E. GRENDI, *I nordici e il traffico del porto di Genova* cit., p. 24 e sgg.; ID., *Genova alla metà del Cinquecento* cit., p. 173 e sgg.; G. GIACCHERO, *Origini e sviluppo del portofranco genovese. 11 agosto 1590-9 novembre 1778*, Genova 1972, pp. 29, 33, 45; C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova in età moderna* cit., pp. 168-169.

[152] Nel 1630 gli Olandesi erano ormai « avezzi di longa mano », dopo essere arrivati in Genova con grani e merci di Ponente, ad essere mandati « da particolari nostri cittadini con grossi noliti ... per tutto il Mediterraneo a condur vettovaglie e merci »: A.S.G., *Giunta di Marina*, 13, Carlo Salvago e Gio Antonio Sauli, 1639.

di carico rese all'autorità della Sanità da parte di navi « grosse » approdate tra il 1629 e il 1651 [153]. La prevalenza dei trasporti di granaglie sulle altre categorie merceologiche (sale, zavorra, merci in colli, ecc.) risulta massima negli anni compresi tra il 1629 e il 1631, quando raggiunge il 43% del totale delle navi approdate allo scalo genovese e sottoposte all'obbligo di denuncia, per poi assestarsi su valori intorno al 25-30% nel ventennio successivo, che vede una crescita decisamente consistente dei trasporti indicati sotto il nome generico di merci varie (dal 19% del 1629-31 al 56% del 1640-43) [154].

Un altro indicatore fondamentale del commercio genovese è il gettito della gabella dei Carati del Mare [155], una tassa allo sbarco da cui sono esenti i beni di approvvigionamento per le necessità della popolazione, come grano, olio, vino, sale, legna e carne che riempiono molte delle navi e barche dirette a Genova, ma costituisce una percentuale fissa dei valori di estimo di tutte le altre merci in arrivo e in partenza, via terra e via mare, salvo quelle aventi beneficio di portofranco [156].

La voce di gran lunga più importante per le importazioni via mare è certamente la seta greggia, generalmente trasportata sulle galere. Nel corso del Cinquecento il valore di tale merce, proveniente per almeno due terzi dall'area calabro-sicula, varia da un terzo a più della metà delle importazioni via mare. Nello stesso periodo la percentuale del valore corrispettivo della lana greggia, proveniente dalla Spagna, oscilla fra il 10 e il 20%. Il mercato spagnolo, come contropartita, assorbe la carta genovese, la maggior parte del ferro e i due terzi almeno delle telerie che affluiscono nella Dominante [157].

---

[153] Si tratta di tredici registri di denunce di carico alle autorità da parte dei patroni delle navi. Le informazioni riguardanti gli obblighi di denuncia a carico di questi ultimi sono alquanto scarse, anche se si può ipotizzare che ne fossero gravate soprattutto le navi poste in quarantena. Per questo motivo, tale fonte può essere utilizzata solo per condurre un sondaggio sul tipo di carico trasportato dalle navi in arrivo nel porto ligure. Si veda al riguardo E. GRENDI, *Traffico e navi* cit., p. 328 e sgg.

[154] E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna* cit., pp. 170-171.

[155] Si veda in questo stesso capitolo il par. 4.

[156] Si veda E. GRENDI, *Problemi e studi di storia economica genovese*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXIV (1972), ove è ricostruito il gettito della gabella dei Carati e vengono forniti dati riguardanti in particolare il commercio della seta e della lana.

[157] ID., *Traffico e navi nel porto di Genova* cit., pp. 324-330.

Estendendo l'analisi al XVII secolo, sempre basandoci sulle rilevazioni del Magistrato di Sanità e sulla riscossione della tassa d'ancoraggio da parte dei Padri del Comune, si può notare come nella prima metà del XVII secolo l'andamento dei traffici appaia relativamente stabile o in leggero rialzo, grazie soprattutto alla favorevole congiuntura granaria che evidenzia un culmine per le importazioni negli anni 1601-1639. Tuttavia, in conseguenza della peste del 1656-57 e di un'inversione di tendenza della congiuntura granaria, il trend favorevole muta e si evidenzia subito dopo una fase depressiva dei traffici che prosegue fino al 1675 [158].

Imbarcazioni in arrivo e partenza 1626-1665

Anni	In arrivo		In partenza	
	N° navi	N° imbarcazioni di cabotaggio	N° navi	N° imbarcazioni di cabotaggio
1626-1630	1.588	?	408	8.398
1631-1635	1.835	?	746	9.680
1636-1640	1.324	4.885	892	9.031
1641-1645	1.355	2.356	?	?
1646-1650	1.100	8.286	801	7.988
1651-1655	1.270	5.565	808	7.351
1656-1660	878	5.073	572	4.268
1661-1665	1.110	6.788	1.009	6.409

Fonte: E. GRENDI, *Traffico e navi* cit., pp. 358-359.

Una certa diminuzione si rileva inoltre effettuando il calcolo delle medie annue delle navi sia in arrivo che in partenza (si veda la tabella precedentemente riportata), le quali passano da un massimo di 367 movimenti in arrivo per il periodo 1631-1635, ad un minimo di 176 negli anni 1656-1660; lo stesso fenomeno si verifica per le navi in partenza che da 178 nel periodo 1636-1640, si riducono a 114 vent'anni più tardi. Per quanto concerne il movimento di cabotaggio, si può notare un andamento piuttosto simile a

---

158 ID., *Introduzione alla storia moderna* cit., pp. 175-177; cfr. anche R. ROMANO, *Tra due crisi: l'Italia del Rinascimento*, Torino 1971, p. 187.

quello dei dati relativi alle imbarcazioni sia in arrivo che in partenza i quali, dopo una prima fase ascendente, tendono a stabilizzarsi ad un livello inferiore nel lungo periodo.

Scarse sono le informazioni riguardanti l'ultimo terzo del Seicento e la prima metà del Settecento: una sola indicazione per gli anni 1706-1710 rileva un'entrata media annua di 131 navi « grosse » delle quali non viene specificata la portata [159].

Nel venticinquennio che va dal 1773 al 1797 si assiste ad una particolare ed imponente espansione dei traffici: ormeggiano annualmente nel porto in media 612 navi aventi una portata compresa tra 150 e 900 tonnellate, oltre ad un numero imprecisato di imbarcazioni minori. A questa fase positiva, che non sembra dettata da una particolare espansione della domanda dell'area ligure [160], contribuisce sicuramente il ristabilirsi della pace europea, oltre che la ripresa del commercio col Levante. Dopo il 1790 l'espansione è improvvisa, imprevista: nel 1792 si deve constatare come l'insufficienza dei magazzini dovuta all'incremento del volume delle merci abbia addirittura prodotto all'interno del Portofranco una situazione caotica, obbligando le autorità cittadine all'ampliamento della cinta di quest'ultimo [161].

Un quadro compilato in età napoleonica dalla Capitaneria di porto, sulla base dei registri del diritto di entrata , fornisce, per ciascun anno a partire dal 1773, il numero dei bastimenti partiti da Genova. Per il periodo 1773-1884 le navi aventi portata compresa tra le 150 e le 900 tonnellate salpate dallo scalo ligure possono essere stimate mediamente in 393 all'anno, mentre risulta notevolmente superiore il numero di quelle aventi portata inferiore alle 150 tonnellate (in media 2854 all'anno), con punte

---

[159] In particolare tra il 1706 ed il 1708 entrano in media 118 navi all'anno; tra il 1708 ed il 1709, 128; tra il 1709 ed il 1710, 161. Da una stima molto approssimativa derivata dalle cifre alle quali veniva ormai appaltata la tassa di ancoraggio e bollo si può comunque ipotizzare che il traffico marittimo tra 1667 e 1751 presentasse un quadro abbastanza simile a quello dei primi due terzi del Seicento: L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria* cit., p. 127.

[160] Su questa analisi concordano tutte le ricerche condotte sul tema: *Ibidem*, pp. 27-219; C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova* cit., pp. 419-505; G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., pp. 137-163, 309-353.

[161] Si veda L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria* cit., pp. 162, 165.

di traffico particolarmente rilevanti negli anni 1774, 1777 e 1783. Nel decennio successivo si registra un incremento del 97% dei traffici che vedono coinvolte le navi di grosse dimensioni (la media annua passa infatti per questa categoria a 777 unità), mentre per quanto riguarda le imbarcazioni più piccole tale crescita appare più contenuta (9%), sintomo di una tendenza sempre maggiore all'impiego di bastimenti di maggior portata [162].

Nel corso del Settecento, come nei secoli precedenti, la maggior parte delle merci movimentate sui moli e sulle banchine del porto di Genova era costituita dagli sbarchi e, tra questi, prevalevano nettamente il legname e i generi alimentari [163]; la legna per ardere e per altri usi, importata quasi tutta via mare, può essere stimata in 20-27 mila tonnellate annue [164]; il grano sbarcato in 12-16 mila tonnellate annue [165]; il sale in 7-12 mila tonnellate [166]; il vino in 50.000 mezzarole [167]. Un notevole incremento si verifica nello stesso periodo anche per quanto riguarda i movimenti delle mercanzie in colli [168] che raggiungono e forse superano le 10.00 tonnellate verso la fine del secolo [169].

---

[162] *Ibidem*, p. 161.

[163] G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., pp. 137-139.

[164] Si veda G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., p. 265; ID., *Il Seicento* cit., pp. 422, 671.

[165] E. GRENDI, *Problemi e studi di storia economica genovese* cit., p. 1031; ID., *Introduzione alla storia moderna* cit., p. 36; G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., pp. 422, 432; ID., *Economia e società* cit., pp. 275-276, 376, 381. Per una conoscenza in generale dei consumi alimentari nell'epoca moderna si vedano le raccolte di saggi presentate da J. J. HERMANDIQUER, *Pour une Histoire de l'alimentation* cit., e da M. AYMARD, *Histoire de l'alimentation*, in « Mélanges de l'École Française de Rome. Moyen Age, Temps Modernes », 87 (1975), 2, pp. 455-615.

[166] E. GRENDI, *I Nordici e il traffico del porto di Genova* cit., pp. 31-32; G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., p. 413; A.S.C.G., *ms. Brignole Sale*, 106 A 7, *Cognizioni diverse spettanti al Magistrato Illustrissimo del Sale*, p. 40; *Ibidem*, 106 A 8, *Cognizioni istoriche e giurisdizionali*, *consumo*, *prezzo ed accrescimento de' sali* ..., pp. 3, 174, 302-303.

[167] Una mezzarola equivale a litri 158 (A.S.G., *Camera del Governo*, *Finanze*, n. 2528); quindi, complessivamente, il vino sbarcato annualmente ammontava a 79.000 ettolitri.

[168] Questa categoria comprendeva: materie prime tessili, tessuti, metalli, spezie, manufatti, pelli, generi alimentari (zucchero, pesce conservato, frutta secca), soda, pece, salnitro, allume, ecc. Non facevano parte delle merci in colli i materiali da costruzione e il minerale di ferro: G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., p. 140.

[169] Alcuni dati riferiti alla fine del Seicento e ai primi decenni del Settecento evidenziano una media annua di merci in colli sbarcate nel porto di Genova di circa 5.500 tonnellate, con

Sulla composizione e sulla direzione del commercio genovese solo a partire dagli anni Ottanta del XVIII secolo si possiedono indicazioni dettagliate soprattutto relativamente al movimento dei bastimenti in porto, mentre non esistono riferimenti precisi per quanto riguarda l'effettiva destinazione finale delle merci scambiate [170].

Sempre grazie alle registrazioni effettuate dal Magistrato di Sanità, che a partire dal 1778 iniziano ad essere pubblicate regolarmente sugli « Avvisi » [171], è possibile effettuare una distinzione dei bastimenti entrati nello scalo genovese a seconda del porto di provenienza per gli anni Ottanta del XVIII secolo [172].

Delle 2.349 navi entrate in porto tra il 1781 e il 1789 più di 1.200 arrivavano da porti dell'Atlantico, dal mare del Nord e dal Baltico, con una media di circa 140 ogni anno [173]. Tra i vari stati di provenienza la prevalenza del Portogallo appare schiacciante con una media annua di 41 imbarcazioni [174] e la sola Lisbona assorbiva più di un quarto dei traffici atlantici con Genova; piuttosto rilevante era anche il numero delle imbarcazioni in arrivo dall'Inghilterra (264 imbarcazioni totali nel periodo considerato, per una media annua di 29 unità) e dai porti spagnoli (Cadice in particolare), per i quali si registra una media di 24 arrivi all'anno, ovvero una cifra alquanto prossima a quella relativa al Baltico (Amburgo, penisola Scandinava, ecc.) per il quale la media era superiore solo di un'unità; decisamente inferiore era

---

oscillazioni comprese tra 3.600 e 7.700 tonnellate: G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., p. 600; ID., *Economia e società* cit., p. 95.

170 L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria* cit., p. 165.

171 Si tratta di un giornale a stampa fondato a Genova il 3 maggio 1777. Era considerato il foglio ufficiale del Governo oligarchico essendo l'unico a quel tempo ad avere ottenuto il permesso di pubblicazione; tra le sue pagine trovavano spazio vari argomenti inerenti la cronaca cittadina e i principali fatti europei, oltre alle lettere inviate dai lettori.

172 Gli arrivi, limitatamente ai bastimenti provenienti da porti esteri, erano registrati nei bollettini della Sanità. In essi manca qualunque indicazione sulla portata e le imbarcazioni risultano suddivise per tipologia (barca, brigantino, filuca, ecc.), mentre viene indicato con una certa precisione il porto di prima provenienza. I dati riguardanti i bastimenti in partenza sono invece troppo incompleti per dare una visione d'insieme: L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria* cit., pp. 162-165.

173 Queste rilevazioni riguardano bastimenti aventi portata superiore alle 150 tonnellate.

174 La frequenza media delle navi che effettuavano il tragitto Portogallo-Genova era di una ogni nove giorni: *Ibidem*, p. 165.

invece il numero delle navi provenienti dall'Olanda (16 arrivi all'anno in media) e soprattutto dalla Francia atlantica, con soli tre arrivi all'anno [175].

Le merci importate erano principalmente costituite da zucchero, cuoio, cotone, tabacco, indaco, cocciniglia e piombo. Attivissime risultano le relazioni commerciali con l'Inghilterra, le cui navi trasportavano dalla madrepatria, oltre ai tradizionali panni, pepe, caffè, merluzzi, aringhe, e più frequentemente piombi e stagni. Panni, tele, bande stagnate (provenienti anche da Amburgo), pepe, cacao e formaggi formavano il carico delle navi procedenti dai Paesi Bassi; pesce secco e salato, oltre che legnami riempivano invece le navi provenienti dalla Scandinavia e dal Baltico [176]. Di una certa importanza era anche il traffico di cabotaggio con la Provenza [177], con la Linguadoca, con la Corsica, mentre più a sud solo la Sicilia presentava un importante movimento di navi con Genova [178]. In Sardegna, poi, il commercio genovese non aveva praticamente concorrenti: l'interesse inglese per l'isola non sarebbe sorto che negli anni del Blocco continentale. La Sardegna costituiva infatti il più importante e sicuro mercato di sbocco per la produzione manifatturiera ligure, importando stoffe di seta e di lana, tessuti di cotone e misti, tele di lino e canapa, fazzoletti di cotone e di seta, nastri, pizzi, articoli di ebanisteria e di falegnameria, maioliche e terraglie delle fabbriche di Savona e di Albisola [179].

---

[175] *Ibidem*, pp. 164-165.

[176] *Ibidem*, pp. 164-170; G. PAGANO DE DIVITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, Venezia 1990, pp. 53-59.

[177] Dal porto ligure venivano inviati marmi, grano, soda, riso canapa, seta e prodotti dell'agricoltura e delle manifatture liguri quali l'olio, gli agrumi, i velluti, il ferro lavorato. Le principali merci destinate a Genova erano costituite da grano, caffè, zucchero, tabacco, cacao, cotone filato e grezzo, lana lavata, seta lavorata, pelli conciate, drapperie ordinarie, telerie, ferro lavorato, vini di Provenza. Sull'andamento degli scambi tra Genova e la Francia si veda R. ROMANO, *Documenti e prime considerazioni intorno alla "Balance du Commerce" della Francia dal 1716 al 1780*, in *Studi in onore di Armando Sapori* cit., pp. 1286 e 1294.

[178] Ogni anno giungevano in media dalla Sicilia 290 bastimenti, per una portata complessiva di circa 45.000 tonnellate. Il carico era costituito soprattutto da oli (a Messina venivano caricati anche quelli provenienti dalla Calabria) destinati alle fabbriche di sapone genovesi (oltre che a quelle di Marsiglia, del Piemonte e della Lombardia), sete di Calabria e di Sicilia, sode di Trapani, Marsala, Agrigento, Licata e Ustica. L'industria ligure esportava nell'isola velluti, panni di lana, tessuti di cotone, chiodi, carta: L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria* cit., pp. 171-173.

[179] *Ibidem*, p. 170-171.

La parentesi napoleonica non consente al sistema portuale ligure di godere alcun vantaggio che sarebbe potuto derivare dalla caduta delle anguste frontiere del vecchio stato regionale e dall'inserimento nel più vasto mercato di un entroterra politicamente unito. Il porto di Genova subisce, nel primo decennio della dominazione francese, una riduzione del traffico di due terzi rispetto al decennio precedente, e la situazione è destinata a peggiorare negli anni successivi [180].

Con la Restaurazione il quadro cambia radicalmente: la Liguria viene annessa al Regno di Sardegna e i suoi porti acquisiscono così l'hinterland piemontese con oltre due milioni di abitanti. Iniziano quindi due processi che portano ad un'espansione dei traffici [181] e ad un'evoluzione favorevole dell'economia genovese: l'integrazione con la regione padana sabauda e la ripresa delle relazioni commerciali con la Lombardia asburgica. Il percorso non è però privo di ostacoli, in quanto fino al 1818 restano in vigore le barriere doganali tra la Liguria e il Piemonte; il divieto di esportare seta greggia dal Regno Sardo viene abolito solo nel 1834; a partire dal 1824 il governo sabaudo decide di applicare dazi differenziati sulle merci trasportate da navi straniere [182]; il Regno Lombardo-Veneto passa da un sistema doganale

---

[180] Sulle vicende dell'economia portuale ligure in età napoleonica il sempre valido lavoro di J. BOREL, *Gênes sous Napoléon Ier (1805-1814)*, Paris 1829; E. V. TARLE, *La vita economica dell'Italia nell'età napoleonica*, Torino 1950, pp. 190-196, e L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria* cit., pp. 257-281.

[181] Sull'evoluzione della struttura portuale e sull'andamento dei traffici marittimi nella prima metà dell'Ottocento si veda C. DASSORI, *Il porto di Genova dal 1815 ai nostri giorni. Note statistiche*, Genova 1897; G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico* cit., pp. 3-109; M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova* cit., pp. 3-54.

[182] Per le merci trasportate da navi straniere il dazio fu aumentato del 50% e per le stesse navi il diritto di ancoraggio fu quadruplicato (G. GIACCHERO, *Genova e la Liguria nell'età contemporanea*, I, Genova 1980, pp. 50-51). Tale pesante ostacolo alla circolazione delle merci iniziò ad essere parzialmente attenuato soltanto a partire dal 1832, grazie ad alcuni trattati commerciali stipulati dal Regno di Sardegna con altri governi esteri: E. GUGLIELMINO, *Genova dal 1814 al 1849. Gli sviluppi economici e l'opinione pubblica*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », serie Risorgimento, IV (1940), pp. 142-143. Sul problema dei dazi differenziali e sulla politica doganale sabauda si veda inoltre R. BROGLIO D'AJANO, *La politica doganale del Piemonte dal 1815 al 1834*, in « Giornale degli Economisti », XL (1912), p. 447 e sgg.; A. FOSSATI, *La politica doganale degli stati sardi di terraferma dal 1814 al 1831*, in « Rivista internazionale di scienze sociali e discipline ausiliarie », XXXVIII (1929), pp. 89-122; ID., *Saggi di politica economica Carlo Albertina*, in *Biblioteca della Società Storica Subalpina*, CXVIII, Torino 1930.

proibitivo (dal 1817 al 1825) ad uno rigorosamente protezionistico (dal 1825 al 1840) [183].

Analizzando l'andamento dei traffici per il porto di Genova nella prima metà del XIX secolo, e considerando in particolare il numero di navi giunte in rada e il loro tonnellaggio complessivo, si può comunque notare una certa staticità dei dati rilevati (salvo un periodo di crescita verificatosi negli anni 1842-43), ad ulteriore conferma delle difficoltà di sviluppo precedentemente menzionate [184].

Anni	N.	Tonn. st. n.
1815	6.809	358.093
1824	6.701	369.047
1834	6.290	345.753
1842	7.379	397.439
1843	6.953	400.156
1844	6.538	386.034
1845	6.182	372.653

Fonte: U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1890*, in *Archivio Economico dell'Unificazione Italiana*, serie II, IX, Torino 1959, p. 40.

In questi decenni mutano anche le connotazioni del commercio portuale ligure: dall'importazione quasi esclusiva di generi alimentari, di droghe e coloniali, di manufatti, si passa gradualmente allo sbarco di quantitativi sempre più importanti di materie prime e fonti di energia (carbone); l'esportazione via mare di prodotti finiti resta a basso livello, ma segna anch'essa un certo sviluppo [185].

---

[183] Si veda B. CAIZZI, *L'economia lombarda durante la Restaurazione (1841-1859)*, Milano 1972, pp. 222-223, 234-235.

[184] I dati riportati si riferiscono al solo movimento marittimo in arrivo, in quanto ritenuto sufficiente a descrivere il trend della navigazione di un porto. Si veda U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1890*, in *Archivio Economico dell'Unificazione Italiana*, serie II, IX, Torino 1959, p. 40.

[185] G. DORIA, *Il ruolo del sistema portuale ligure* cit., pp. 250-268.

Capitolo II - L'autonomia gestionale e l'apparato burocratico dello scalo genovese

1. *Il legame porto - città: soggetti e istituzioni coinvolti nella gestione portuale*

Un rapido sguardo alla storia di Genova tra il XV e il XVIII secolo mostra periodi di rinuncia all'indipendenza a vantaggio dei Visconti, degli Sforza, e della corona di Francia, seguiti da un radicale mutamento di rotta, grazie all'alleanza spagnola promossa nel 1528 da Andrea Doria, che porta come conseguenza il pieno riconoscimento dell'indipendenza e sovranità della Repubblica [1]. Con la riforma doriana (e la successiva modifica del 1576) [2] si apre l'epoca dei cosiddetti Dogi biennali destinata a perdurare sino al 1797; i poteri politici sono affidati agli Alberghi, ovvero ad alleanze familiari o plurifamiliari destinate a ripartirsi le principali cariche governative [3]; le funzioni

---

[1] Per maggiori approfondimenti si veda V. VITALE, *Breviario della storia di Genova* cit., e relativa bibliografia; T. O. DE NEGRI, *Storia di Genova* cit. Sul Quattrocento in particolare V. PIERGIOVANNI, *Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane* cit., pp. 3-44. Sulla vita politica e le istituzioni della Repubblica nei secoli XV-XVII C. BITOSSI, *Il governo dei Magnifici* cit., pp. 31-290; A. PACINI, *I presupposti politici del secolo dei genovesi*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXX/1 (1990), p. 51 e sgg.; ID., La *tirannia delle fazioni* cit., pp. 57-119; ID., *Genova nel Cinquecento*, in *Storia Illustrata di Genova*, 3, Milano 1994, pp. 529-544. Per uno studio approfondito sulle autorità di governo a Genova nella seconda metà del XVIII secolo C. BITOSSI, "*La repubblica è vecchia*". *Patriziato e governo a Genova nel secondo Settecento*, Roma 1995, p. 15 e sgg.

[2] La riforma del 1576, conosciuta col nome di *Leges novae*, fu redatta a Casale dai rappresentanti di Spagna, Impero e S. Sede, e i delegati dei gruppi nobiliari. Da tale lavoro uscì un complesso di leggi fondamentali (quasi di tipo costituzionale) sulle quali si modellò la vita politica genovese per più di due secoli. A tale proposito si veda *Leges novae Reipublicae genuensis a Legatis Summi Pontificis*, *Caesaris*, *et Regis Catholici.... conditae*, Milano 1576 e i lavori di V. PIERGIOVANNI , *Il Senato della Repubblica di Genova nella riforma di Andrea Doria*, in « Annali della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Genova », IV/1 (1965) e R. SAVELLI, *La Repubblica oligarchica* cit., pp. 4-296.

[3] Sull'argomento si veda in particolare G. A. ASCHERI, *Notizie storiche intorno alla riunione di famiglie in Alberghi a Genova*, Genova 1846; G. DE FERRARI, *Storia della nobiltà di Genova*, in « Giornale Araldico », 1898; A. E. SAYOUS, *Aristocratie et noblesse à Gênes*, in « Annales d'histoire économique et sociale », 46 (1937), pp. 366-381; M. NICORA, *La nobiltà genovese dal*

esecutive (nonché parte di quelle legislative e giudiziarie) spettano al Doge e ai due Collegi: il Senato e la Camera [4]. Il potere legislativo viene attribuito a due Consigli, il Maggiore (400 membri) e il Minore (100 componenti fino al 1652, divenuti poi 200), ai quali spetta inoltre il compito di eleggere il Doge, scegliere i 30 elettori incaricati di rinnovare ogni anno i membri dei consigli stessi, conferire le magistrature principali [5].

La regola costantemente seguita di decentrare in appositi organi autonomi la direzione delle varie attività dello Stato porta alla proliferazione di un elevato numero di magistrati ed uffici [6], tra i quali uno deputato alla cura e alla conservazione del porto ed un altro incaricato di sovrintendere alla navigazione e settori annessi.

Tra Medioevo ed Età moderna i porti italiani risultano retti spesso da norme molto antiche, variamente modificate e perfezionate nel corso dei

---

1528 al 1700, in *Miscellanea storica ligure*, II, Milano 1961, pp. 217-310; E. GRENDI, *Capitazioni e nobiltà genovese in età moderna*, in « Quaderni storici », IX (1974), n. 26, pp. 403-444; G. DORIA - R. SAVELLI, *"Cittadini di governo" a Genova* cit., pp. 11-89.

[4] Il Senato era composto da 8 Senatori o Governatori, aumentati a 12 nel 1576, mentre la Camera era composta da otto Procuratori. I Senatori venivano eletti dal Consiglio Maggiore in base a una lista preparata precedentemente da 28 elettori (uno per Albergo), mentre alla Camera sedevano i Senatori cessati dall'incarico, oltre che gli ex Dogi ai quali spettava la qualifica di Procuratori perpetui: G. FORCHERI, *Doge*, *Governatori*, *Procuratori*, *Consigli e Magistrati della Repubblica di Genova*, Genova 1968, pp. 14-15.

[5] Due istituzioni avevano funzioni di controllo e vigilanza: i Sindacatori Supremi (incaricati di verificare l'opera del Doge e dei due Collegi) ed i Sindacatori ordinari (con competenze simili su tutti gli altri uffici e magistrature dello Stato). Sul ruolo dei Sindacatori e sulla loro funzione di controllo si veda R. FERRANTE, *La difesa della legalità. I Sindacatori della Repubblica a Genova*, Torino 1996.

[6] Tra questi è utile ricordare il Magistrato di guerra (con incarico di occuparsi di tutti gli affari di guerra e di provvedere alle truppe); quello delle Galere e Arsenale (con incombenza di provvedere ad assoldare volontari e fornire le navi di tutto il necessario); il già citato Magistrato dell'Abbondanza (addetto a rifornire la città di grano e pane); quello della Consegna (incaricato di vigilare sull'ingresso dei forestieri in città); i Provvisori dell'olio e del vino (aventi il compito di rifornire i Fondachi pubblici); i Conservatori di Sanità (i quali dovevano vigilare su qualunque cosa potesse nuocere alla pubblica sanità); il Magistrato dei Censori (addetto alla fissazione dei prezzi e al controllo della qualità dei commestibili); quello delle Fortificazioni, ecc.: A.S.G., *Fondo manoscritti*, n. 675, *Magistrati coi quali si governa al presente la città*). Sull'argomento si veda G. FORCHERI, *Doge*, *Governatori* cit., pp. 90-94; L. SAGINATI, *L'organizzazione amministrativa a Genova e nel Dominio nei secoli XV e XVI*, in « Bollettino dei Musei Civici genovesi », IV (1982), n. 10-12, Gennaio-Dicembre, p. 79 e sgg.

secoli. Le soluzioni giuridiche adottate presentano caratteristiche alquanto eterogenee. Un modello accentrato, pur se con una certa articolazione, è presente negli scali meridionali: a capo di ogni porto si trova un custode (o portolano), dipendente in via gerarchica dal Maestro Portulano della regione, il quale si occupa della gestione amministrativa tramite il controllo delle navi, del carico, l'esazione dei tributi, e il relativo potere giurisdizionale su tali materie [7]. A Genova, come a Venezia, le magistrature sovrintendenti alla gestione portuale hanno invece natura collegiale, e di quella genovese si cercherà di analizzarne le principali caratteristiche.

Per trovare le origini del Magistrato dei Padri del Comune è necessario risalire molto più indietro nel tempo rispetto alla riforma di Andrea Doria del 1528. Non si conosce l'anno preciso della sua istituzione, ma sembra che essa fosse avvenuta nella seconda metà del XIII secolo, perché negli anni tra il 1270 e il 1286 è documentata l'attività di coloro *qui super opere portus et moduli fuerunt constituiti*. È del 1281 la notizia di una magistratura, conosciuta col nome di *Sabarbarii portus et moduli*, la cui attività viene finanziata con una tassa sui lasciti per le opere pie, subentrando nel godimento di questa rendita all'Opera di San Lorenzo, e trovandosi però costretta ad accollarsi le spese di manutenzione della Cattedrale [8]. Risulta infatti che lo stesso porto, con annesso molo, aveva assunto nel 1270 la configurazione di Opera pia, per consentire un più agevole flusso di lasciti e finanziamenti.

È tuttavia con la riorganizzazione dello Stato voluta da Simon Boccanegra [9] nel 1340 che l'attività dei *Salvatori del porto e dei moli* viene istituzionalizzata [10]. Le funzioni, in origine ristrette all'ambito della polizia e della giurisdizione sul porto, diventano con il passare del tempo sempre più vaste, e il potere della Magistratura (alla quale nel frattempo viene attribuito il

---

[7] R. ZENO, *Il Portulano e la sua giurisdizione nell'Italia meridionale*, in *Studi in onore di Enrico Besta*, III, Milano 1939, p. 156.

[8] V. POLONIO, *L'amministrazione della "Res pubblica" genovese fra Tre e Quattrocento. L'archivio "Antico Comune"*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVIII (1977), pp. 40-42.

[9] Per un approfondimento sull'argomento si veda più ampiamente G. PETTI BALBI, *Simon Boccanegra e la Genova del '300*, Genova 1991.

[10] V. POLONIO, *L'amministrazione della "Res pubblica"* cit., p. 43.

nome di *Padri del Comune e Salvatori del porto e del Molo*) [11] si estende territorialmente a tutta la città, anche se con funzioni specifiche [12].

Sembra che tale organo fosse inizialmente composto da quattro membri, divenuti sei nel 1530, e ridotti a tre successivamente; con la legge del 16 gennaio 1573 vengono fissati in cinque unità, due dei quali « deputati alla scrittura et al condotto » e gli altri addetti « alle altre faccende » [13]; fino al 1576 l'elezione dei magistrati (che duravano in carica quattro anni) rimane affidata ai Serenissimi Collegi, per poi divenire di competenza del Minor Consiglio [14].

La gestione amministrativa e finanziaria dello scalo genovese costituiva il fulcro, e soprattutto il centro di potere, dell'attività dei Padri del Comune, ovvero di una magistratura che poteva essere considerata un vero e proprio stato nello stato, almeno per ciò che concerneva l'ambito portuale. Tale attività si esplicava innanzi tutto nella riscossione (in via diretta o tramite appalto) della maggior parte delle gabelle che gravavano sui vettori in transito per il porto ligure [15], impiegando poi tali somme per far fronte, almeno in parte, alle ingenti spese necessarie per la manutenzione delle infrastrutture dello scalo. A questo proposito la Magistratura era molto attenta a vigilare attraverso i suoi ufficiali su tutte le attività che avevano luogo all'interno del bacino portuale e che potevano in qualche modo causare danni alle infrastrutture stesse, o comunque impedire il corretto svolgimento dei traffici.

Secondo quanto previsto dallo statuto emanato nel 1403 (e successive integrazioni) era così vietato carenare i vascelli nelle acque del porto [16]; le imbarcazioni troppo cariche non potevano entrare nel bacino in quanto il

---

[11] Questa denominazione venne loro attribuita in seguito alla riforma patrocinata dal governatore francese Boucicault nel 1403. Le ragioni dell'aggiunta del titolo di "Padri del Comune", che tra l'altro nel giro di pochi anni finì per soppiantare il più antico nome, non è data a sapersi (*Leges Genuenses*, a cura di C. DESIMONI - L. T. BELGRANO - V. POGGI, *Historiae Patriae Monumenta*, XVIII, Torino 1901, coll. 963-976).

[12] N. MALNATE, *Della storia del porto di Genova dalle origini all'anno 1892*, Genova 1892, pp. 113-114.

[13] A.S.G., *Fondo manoscritti* cit., n. 675, *Magistrati coi quali si governa* cit.

[14] Contemporaneamente la durata dei mandati venne ridotta a soli diciotto mesi. Per le elezioni erano necessari i 3/5 dei voti favorevoli: *Ibidem*.

[15] Sull'argomento si veda il cap. 2.3.

[16] C. DESIMONI, *Statuto dei Padri del Comune* cit. (da ora in poi, *Statuto)*, cap. 231, *Quod naves non possint dare carenam in presenti portu*.

rischio di affondamento era troppo elevato; non si potevano introdurre in porto mole ad uso dei mugnai, terra, o spazzatura, né ingombrare i ponti con merci voluminose (cannoni, ancore, legname, ecc.); una speciale sorveglianza era infine prevista per i trasporti di zavorra effettuati dai 'minolli' [17] a causa del rischio di dispersione in mare del materiale durante le operazioni di trasbordo, fatto che avrebbe contribuito in modo determinante al tanto temuto interramento dei fondali [18]. La Magistratura doveva inoltre verificare che le imbarcazioni che entravano in porto fossero costruite con legno solido e usassero sartie e cordami per l'attracco di buona qualità, al fine di ridurre al minimo il rischio di rottura degli ormeggi in caso di maltempo; grazie ai suoi poteri giudiziari aveva inoltre la facoltà di « incatenare le navi », ovvero impedirne la partenza (spesso tramite il sequestro di vele e timone) [19] nel caso fosse stata riscontrata un'irregolarità di qualsiasi tipo [20]. Parte dell'attività dei Padri del Comune era infine rivolta alla gestione e manutenzione delle darsene del vino e delle galere e al controllo di qualsiasi arenile o spazio destinato ad uso pubblico [21].

Gestire il porto nel suo complesso significava anche rifornirlo di tutto ciò che occorreva per il suo corretto funzionamento, e per tale ragione i Padri del Comune intrattenevano rapporti con alcuni proprietari di cave localizzate nella periferia cittadina dai quali acquistavano le pietre da utilizzarsi per la costruzione e riparazione dei moli e delle banchine [22]; era inoltre di

---

[17] Sull'attività di questa corporazione si veda in questo lavoro la Parte seconda.

[18] *Statuto*, capp. 5, 17, 19, 41, 42, 70, 71, 144, 148, 206, 207, 217, 248, 287.

[19] Sembra che questo sistema di sequestro fosse già in uso in Egitto nel XII secolo quando il Sultano si faceva consegnare i timoni e i pennoni all'arrivo delle navi affinché non ripartissero frodando la dogana: W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*, Paris 1885, I, p. 399.

[20] In materia giudiziaria le sentenze emanate dai Padri del Comune erano inappellabili, agendo essi in rappresentanza degli interessi della Repubblica e godendo quindi di tutti quei benefici tipici delle autorità supreme (privilegi nei confronti degli altri creditori, inapplicabilità del concetto di prescrizione, possibilità di espropriazione forzata dietro risarcimento, ecc). Si veda *Statuto*, capp. 20, 34, 38, 57, 59, 77, 152, 171, 172, 215, 244, 219, 246, 296.

[21] Soprattutto le darsene erano spesso soggette a lavori di approfondimento e pulizia dei fondali, venendo temporaneamente affidate alla supervisione di un apposito ufficiale, salvo poi ritornare sotto il controllo della Magistratura al termine dei lavori: *Statuto*, p. XX.

[22] In alcuni casi la Magistratura aveva addirittura acquisito la proprietà delle cave stesse (ad esempio la cava di Carignano), affidandole poi in gestione a qualche impresario (si veda *Statuto*, cap. 249).

loro competenza il rifornimento alla Lanterna dell'olio per illuminare il faro e, a questo proposito, era in vigore una normativa alquanto severa al fine di impedire che il custode della torre sprecasse o facesse un uso improprio della sostanza [23].

In questo spirito è da leggere l'assegnazione alle competenze dell'Ufficio (a partire dal 1403) anche della cura dell'acquedotto comunale che si rivela, nel corso degli anni, frequente oggetto di litigi e notevole fonte di legiferazione [24]. Questa struttura, che subisce numerose opere di ampliamento e prolungamento nel corso del XVI e del XVII secolo, era infatti in grado di arrivare fino in porto per il rifornimento delle navi [25].

Compito dei Padri del Comune era anche la regolamentazione della pesca nel porto, sebbene le autorizzazioni concesse dovessero essere portate a conoscenza delle autorità supreme dello Stato [26], e la giurisdizione sulle maestranze, segnatamente nel confermare o censurare l'elezione dei Consoli delle arti, e nel giudicare sui conflitti sia interni che esterni alle stesse [27].

La Magistratura era gravata inoltre di numerose incombenze che possono definirsi di polizia urbana le quali, con il passare del tempo, diventano sempre più estese, creando una serie di problemi operativi di non facile soluzione ai magistrati stessi: si leggono provvisioni di polizia sul mantenimento e per le riparazioni delle strade, dei mulini e loro chiuse, dei trogoli o cisterne, sugli alberi che sporgono sulle vie e sui cavalli che le percorrono troppo velocemente, sulla qualità delle merci. Per la sicurezza delle persone e per il decoro della città viene prescritto che si riparino le rovine, ma non si demoliscano edifici senza previa denuncia; non si mettano puntelli esterni alle case, ma chiavi di ferro interne; non si facciano archivolti da una casa all'altra; non si facciano fare da fabbri chiavi su forme di sapone o d'altro;

---

[23] Si vedano i rapporti sui consumi di olio effettuati dal Custode della Lanterna nella Parte Seconda.

[24] *Leges Genuense* cit., coll. 966-967.

[25] *Statuto*, capp. 103, 104, 108, 111-113, 130, 136, 144, 145, 148, 221, 229, 236, 255, 264, 293, 294.

[26] *Leges Genuense* cit., col. 972.

[27] N. Malnate, *Della storia del porto di Genova* cit., p. 115.

si vieta la costruzione di camini troppo bassi per impedire l'emanazione di « un fumo incommodo » [28].

Le competenze extraportuali finiscono per divenire così eccessive che, nel 1572, i Padri del Comune si presentano dinanzi i Serenissimi Collegi chiedendo di portare il numero dei componenti la magistratura da tre a sei membri:

> « Esponendo che per manifesta prova conoscano che per molte cure che hanno, et per la quantità delle occupazioni che per giornata li sopragiongano per la conservatione et ampliatione del molo et porto, far nettar ponti e gabbioli per provedere che li terreni, zetti, et altre immonditie della città siano condotti et portati alli dovuti tempi nelli luoghi soliti et destinati, perché la città sia astricata, il condotto in ogni tempo abondare di acqua alli cannoni, perché quella ne' tempi di bisogni non sia presa e defraudata. Per procurare che il solo et aere publico delle strade et piazze publiche che non sia da particolari impedito. E perché le spese che alla giornata si fanno per le sopraddette cose potessero esser ben ordinate et curate, e perché li debitori di tasse toccanti a pagare a quei tali et altre cose fussero diligentemente riscosse et esseguite, cose principalissime per le quali il loro Magistrato de Padri del Comune è stato instituito, et molti altri particolari ad esso spettanti, converrebbe finalmente non potendo il Magistrato solo di tre attendere a tanto carico, sotto benigna corretione sempre di loro Signorie Ill.me far elettione di tre prestantissimi cittadini che sieme con loro il tutto potessero ben esseguire secondo li infrascritti capitoli per loro presentati » [29].

Nonostante alcuni precedenti interventi di razionalizzazione, una definitiva e sostanziale riforma viene attuata però solo nel 1588 con la suddivisione dell'ufficio in due sezioni distinte: la prima, con un evidente ritorno all'antico, viene chiamata Padri del Comune Conservatori del Porto e del Molo, mentre la seconda assume la denominazione di Padri del Comune Conservatori del Patrimonio; contemporaneamente, il numero degli ufficiali viene portato a dieci individui, ovvero cinque per ciascuna sezione [30].

---

[28] Per le disposizioni qui accennate si veda *Statuto*, capp. 8, 14-15, 27, 130, 165, 185, 191, 192, 205, 220, 232, 235, 253, 290, e sulle vie in particolare i capp. 39, 53, 254, 269. Ancora, i Padri del Comune, oltre ad occuparsi di porto, molo, acquedotto, strade e pubblica sicurezza, dovevano occuparsi delle tasse di medici e giuristi; delle pene per chi ospita fuggitivi; dei contrassegni obbligatori per gli ebrei; delle spese per l'organo di San Lorenzo; delle coltivazioni nei pressi delle mura; della collocazione delle botteghe e delle nuove costruzioni urbane: *Statuto*, capp. 48, 49, 51, 54, 58, 75, 86, 88, 94, 95, 98, 100.

[29] *Statuto*, p. 305.

[30] *Statuto*, cap. 249.

Dopo più di due secoli si ricostituisce quindi una vera e propria magistratura portuale con compiti specifici, mentre si delega ai Conservatori del Patrimonio

> « ... tutto il resto che al presente ha il Magistrato di Padri del Comune, così delle cose ordinarie che per natura dell'ufficio ordinate per leggi statuti e consuetudini, come delle dellegate e del patrimonio stesso spettanti in qual si voglia modo a essa magnifica camera, così de luoghi delle compere di San Giorgio come de beni stabili, debitori e qual si voglia altra cosa che spettasse o vero appartenesse a esso Magistrato; a tale che detti Conservatori del porto e molo solamente s'intromettino in le cose sopra assignate a loro carico, e tutto il resto spetti a prefati Conservatori del Patrimonio » [31].

I due organi, pur mantenendo una sede comune ed uguali obblighi assembleari (entrambi dovevano infatti riunirsi tre volte alla settimana, negli stessi giorni ma in stanze separate), proseguono la loro attività in modo assolutamente indipendente, presenziando come corpo unico solo in occasione di pubbliche manifestazioni [32].

Con questa innovazione, si introduce finalmente un elemento di razionalizzazione nella gestione portuale: nei decenni successivi non si rendono necessari ulteriori cambiamenti e la struttura organizzativa dei Padri del Comune rimane immutata per più di due secoli.

Sempre in ambito portuale operava peraltro un'altra magistratura la cui attività andava spesso a sovrapporsi a quella appena descritta dei Padri del Comune, dando origine talvolta ad una duplicazione nella gestione amministrativa, all'interno della quale può in qualche caso risultare difficile definire dove effettivamente finiscano le competenze di una ed inizino quelle dell'altra. Le vicende che portano alla nascita di questo organo sono alquanto atipiche, e denotano una spinta privatistica non certo usuale all'interno del panorama istituzionale cittadino. Nel 1490, infatti, tredici proprietari di navi avevano proposto al Governo cittadino l'approvazione di una serie di capitoli per la costituzione di un autonomo organo di amministrazione e controllo sulle Arti impegnate nelle costruzioni, riparazioni e armamento delle navi, sulle ciurme e sulla disciplina di qualsiasi attività all'interno delle acque portuali. Gli armatori desideravano in pratica costituire un ufficio che sottraesse alle autorità cittadine (e ai Padri del Comune in particolare) il

---

[31] *Statuto*, cap. 249.

[32] *Ibidem*.

potere di controllo su quanto riguardava, anche marginalmente, l'armamento marittimo, al fine di far fronte più efficacemente alla crisi dei traffici e al rialzo dei prezzi che si erano verificati in quel periodo e che, a loro parere, andavano imputati ai corpi di mestiere e ai i fornitori di attrezzature. Il 5 ottobre di quell'anno la richiesta è approvata dal Governatore [33] e dal Consiglio degli Anziani, grazie anche al parere positivo espresso dagli stessi Padri del Comune, probabilmente ansiosi di vedere così ridotte le già numerose incombenze loro attribuite. La nuova istituzione, che assume il nome di Conservatori delle Navi, risulta costituita da soli tre membri, eletti da un'assemblea composta da almeno due terzi degli armatori genovesi, con una competenza specifica che riguarda, almeno formalmente, le fasi di costruzione e di carenatura delle navi e le maestranze addette a queste operazioni; le forniture di viveri, telerie, cordami e armi; la disciplina degli equipaggi; le norme di sicurezza e le operazioni di soccorso all'interno del bacino portuale [34].

A questo proposito è necessario però rilevare che, almeno secondo quanto è possibile dedurre dalla documentazione al momento disponibile, il progetto di controllo sulle maestranze viene realizzato solo parzialmente: l'effettiva sottomissione ai Conservatori delle corporazioni operanti nei settori sopra citati, in particolare, risulta evidente solo per quanto riguarda l'Arte dei barcaioli e quella dei facchini da grano cosiddetti 'di mare' [35]; marginale risulta poi l'influenza sulle arti addette alle riparazioni navali (calafati e maestri d'ascia) che rimangono sotto il diretto controllo dei Padri del Comune [36], del tutto inesistente il controllo richiesto su tutte le altre corporazioni coinvolte nell'attività marittima. In pratica, i Conservatori sembrano riuscire ad imporre la loro supervisione specifica alle sole Arti che

---

[33] Si ricorda che in quegli anni Genova era sotto il dominio degli Sforza.

[34] M. CALEGARI, *Patroni di nave e Magistrature marittime: i Conservatores Navium*, in « Miscellanea storica ligure », n.s., II (1970), pp. 59-61.

[35] Su questi argomenti si veda più approfonditamente la Parte seconda.

[36] Nonostante ciò è però stato possibile rinvenire alcuni documenti contenenti suppliche di questi ultimi ai Conservatori delle Navi (A.S.G., *Senato*, fl. n. 1250, docc. n. 382, 383), lasciando ipotizzare un controllo seppur minimo di questa Magistratura nei confronti delle Arti su citate. E' da rilevarsi inoltre che sia i calafati che i maestri d'ascia svolgevano generalmente la loro attività direttamente sulle spiagge al di fuori del centro cittadino, e quindi in situazioni che sfuggivano al potere di controllo di qualsiasi tipo di autorità.

operavano all'interno dello spazio portuale con l'uso di chiatte o altre imbarcazioni. Nei primi anni di attività la Magistratura risulta agire inoltre parallelamente all'Ufficio di Gazaria (sorto nel XIV secolo per mantenere i rapporti con le colonie e per vigilare in materia di navigazione) e all'Ufficio del Mare (addetto al controllo degli equipaggi) [37], andandoli poi definitivamente a sostituire nelle rispettive competenze a partire dal 1528 [38].

Con l'avvento delle riforme doriane del 1528 tutto il quadro istituzionale è destinato a mutare, come si è già sottolineato, e così la natura di questo Ufficio, che dal 1546 assume la nuova denominazione di Conservatori del mare. Dopo una serie di riforme datate 1569, 1573, 1576 [39], nel 1602 vengono emanati i nuovi capitoli nei quali si prescrive, tra l'altro, l'obbligo di appartenenza alla classe nobiliare dei candidati alle cariche di magistrato e l'elezione di questi da parte dei Collegi e del Minor Consiglio, facendo ormai definitivamente tramontare le aspirazioni di potere dei padroni delle navi [40].

Secondo la nuova regolamentazione l'organo dei Conservatori doveva essere composto da cinque individui, che restavano in carica per venti mesi [41], coadiuvati da uno scrivano e da un sindaco. Ad essi era demandato il compito generale di amministrare la giustizia in tutte le questioni che vedevano coinvolti i proprietari delle navi e il personale imbarcato, e in particola-

---

[37] M. CALEGARI, *Patroni di nave* cit., p. 62. A questo proposito esistono teorie discordanti, in quanto Giovanni Forcheri identifica l'Ufficio del Mare con gli stessi Conservatori (*Doge, Governatori* cit., p. 147), mentre il Vitale (*Le fonti del diritto marittimo ligure*, Genova 1951, p. 31) afferma che la scomparsa dell'Ufficio sia avvenuta intorno alla fine del Quattrocento.

[38] Nel frattempo però il progetto degli armatori si rivelava sempre più un'utopia e le cariche di Magistrati dei Conservatori delle navi rimanevano sovente vacanti: solo a partire dal 1526 si ebbe una nuova presa di potere da parte di quest'organo con l'emanazione di nuovi capitoli concepiti con spirito analogo a quelli del 1490.

[39] M. CALEGARI, *Patroni di nave* cit., pp. 65-66.

[40] A.S.G., *Archivio Segreto*, n. 1017, fasc. 3, doc. 16 marzo 1607, *Pubblicazione della riforma degli ordini e capitoli del Magistrato de Conservatori di Mare*, all'interno del quale sono riportati i *Capitula concernentia reformationem Magistratus sive Officii Maris duratura quinquennium* dell'11 febbraio 1602. I capitoli dal 7 al 25 sono pubblicati da J. M. PARDESSUS, *Collections de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, Paris 1837, IV, pp. 534-544, senza indicazione della fonte.

[41] L'elezione dei Conservatori non avveniva però simultaneamente ma ogni quattro mesi si procedeva alla sostituzione del più anziano in carica: A.S.G., *Archivio Segreto*, n. 1017, fasc. 3, doc. 16 marzo 1607, *Capitula* cit. cap. 1.

re il potere giudiziario in materia criminale [42]. Particolari e importanti le funzioni di vigilanza in materia di sicurezza e ordine pubblico all'interno del bacino portuale, collegate ad un attento controllo del comportamento degli utenti, per alcuni dei quali era prevista una normativa severa:

1) i barcaioli non potevano « barcheggiare » intorno alle navi ormeggiate dall'una di notte fino all'Ave Maria dell'alba sotto pena di sequestro e incendio dei loro leudi [43];
2) i « nochieri » o guardiani delle navi ormeggiate attaccandosi ad altre imbarcazioni vicine erano responsabili (unitamente ai comandanti e ufficiali) per gli eventuali danni provocati a queste ultime;
3) coloro che venivano sorpresi a danneggiare in qualsiasi modo le navi ancorate in porto o gli ormeggi presso i moli cadevano sotto pesanti pene sia corporali (« sino all'ultimo supplitio ») che pecuniarie;
4) era assolutamente proibito acquistare da una nave qualsiasi tipo di materiale (in particolare sartie e legname) se non direttamente dal capitano di quest'ultima;
5) era infine vietato caricare merci in posizioni dove sarebbero potute facilmente cadere in acqua (ovvero sopra le coperte, casse, garitte) [44].

L'azione di controllo da parte dei Conservatori del mare trovava una particolare applicazione pratica in tre modi diversi e complementari tra loro, ovvero tramite la supervisione sulla produzione di cordami e sartie da utilizzarsi per gli ormeggi [45]; con l'obbligo di ispezione da parte del sindaco dei Conservatori, da effettuarsi prima della partenza di ogni bastimento, al fine di verificare le attrezzature a bordo, l'equipaggio e la collocazione del cari-

---

[42] La Magistratura aveva già in passato goduto di tale potere ma con la riforma legislativa del 1576 le era stato sottratto a favore della Rota Criminale. In particolare, i Conservatori avevano la facoltà di perseguire ed eventualmente punire i marinai e gli ufficiali considerati fuggitivi, ovvero coloro che dopo essersi accordati con il capitano di una nave per l'effettuazione di un viaggio non si erano poi presentati alla partenza: *Ibidem*, capp. 4-5, 6, 8.

[43] In tal caso però il Magistrato aveva l'obbligo di accertare l'eventuale buona fede di colui che fosse stato sorpreso a « barcheggiare »: *Ibidem*, cap. 10.

[44] In questo caso il capitano e il proprietario della nave erano responsabili sia per i danni provocati dalla dispersione di oggetti in mare sia per la perdita delle merci trasportate: *Ibidem*, capp. 11, 13, 14, 16.

[45] *Ibidem*, cap. 12. In questo caso però, come si è già rilevato in precedenza, il controllo sulle Arti era più che altro teorico e di non facile applicazione.

co [46]; con la presenza, infine, di un agente pagato dalla Magistratura incaricato di girare per il porto con una piccola imbarcazione allo scopo di segnalare il verificarsi di qualsiasi problema [47].

Per quanto riguarda l'attività di soccorso alle imbarcazioni localizzate sia all'interno che al di fuori dello spazio portuale, tale compito rimane di competenza dell'Ufficio fino a quando non viene definitivamente attribuito all'Arte dei barcaioli prima e alla Compagnia dei Soccorsi Marittimi poi [48]. In occasione di burrasche i magistrati potevano dare l'ordine di scaricare le navi in pericolo per evitare il rischio di dispersione della merce in mare; dovevano inoltre recarsi al magazzino che detenevano presso il Molo e rifornire le imbarcazioni in difficoltà di tutte quelle attrezzature di cui avessero avuto bisogno (ancore, cordami, ecc.), anche se in quel momento i capitani non erano in grado di pagare per tale servizio [49].

Per lo svolgimento della loro attività i Conservatori del mare godevano, oltre che dei proventi derivanti dalle condanne inflitte ai contravventori delle norme precedentemente menzionate, di alcune altre entrate, tra cui la gestione della gabella Piatte, Liuti e Sacchi (che veniva regolarmente ceduta in appalto), e la riscossione di una tassa che gravava su tutte le navi di portata superiore a 100 salme (circa 19 tonnellate) di stazza che uscivano dallo scalo genovese [50].

L'esistenza di rapporti di collaborazione e di reciproco aiuto operativo tra le magistrature dei Padri del Comune Conservatori del Porto e i Conservatori del mare, per questioni giudicate di interesse comune, risulta chiaramente da una parte, seppur minima, della documentazione esaminata [51], facendo ipotizzare quindi una più precisa suddivisione delle sfere di compe-

---

[46] *Ibidem*, capp. 18, 28.

[47] *Ibidem*, cap. 33.

[48] Si veda a questo proposito la Parte seconda.

[49] A.S.G., *Archivio Segreto*, n. 1017, fasc. 3, doc. 11 febbraio 1602, *Capitula* cit. capp. 17, 20, 21, 31.

[50] La tassa era di sei soldi per ogni cento salme (*Ibidem*, cap. 26).

[51] A titolo esemplificativo si veda il decreto dei Padri del Comune del luglio 1558 quando questi ultimi decidono di convocare i « Conservatori delle navi e molti altri patroni de vasselli così di mare come di terra » al fine di regolamentare una volta per tutte la questione della carenatura delle navi in porto: *Statuto*, cap. 173, *Modus dandi carenam navibus*, *1558, die 18 iulii*.

tenza per alcuni settori marittimi o portuali (i primi, in pratica, si occupavano di tutto ciò che riguardava le infrastrutture portuali, mentre i secondi si prendevano carico di tutte le questioni inerenti la navigazione interna allo specchio acqueo del porto), e un ambito di sovrapposizione dei compiti in materia di Arti, di mantenimento dell'ordine pubblico all'interno del porto, di controllo delle navi in arrivo e in partenza.

In materia di giurisdizione sulle Arti operanti nello scalo genovese, oltre ai già menzionati Padri del Comune ed ai Conservatori del mare, esisteva una terza realtà, che aveva però competenza esclusiva sui facchini da grano cosiddetti 'di terra', ovvero l'Ufficio dei Censori. I cinque membri componenti l'Ufficio (di cui quattro appartenenti alla classe nobiliare) avevano essenzialmente il compito di fissare i prezzi dei commestibili, di verificarne la qualità e di procedere nei confronti degli artigiani (dei fornai soprattutto) che commettessero frodi in relazione ai pesi, alle misure e alle tariffe da applicarsi. I Censori, infatti, dopo le riforme doriane del 1528 avevano assunto funzioni essenzialmente tecnico-economiche, dedicandosi più al controllo della distribuzione dei generi alimentari che agli approvvigionamenti, per i quali, si ricorda, erano stati istituiti il Magistrato dell'Abbondanza, i Provvisori del vino e quelli dell'olio [52].

Con la caduta della Repubblica nel 1797, le vecchie magistrature vengono soppresse e sostituite da tre Comitati: degli Edili, dei Pubblici Stabilimenti e di Pubblica Beneficenza. Ai primi due sono affidati tutti i compiti già dei Magistrati dei Padri del Comune, dei Conservatori del mare, dei Censori, dell'Abbondanza, dei Provvisori dell'Olio e dei Provvisori del Vino [53].

Decisa nel 1805 l'unione della Liguria all'Impero Francese, la Municipalità è costretta ad uniformarsi al sistema amministrativo vigente in Francia. Il primo *Maire* di Genova, Agostino Pareto, in virtù di un decreto del 3 febbraio 1806, ordina il seguente assetto amministrativo: Ufficio di Segreteria; delle Finanze; dello Stato Civile; dei Lavori e Stabilimenti Pubblici; degli Alloggi Militari; di Annona e Censoria [54].

---

[52] Sull'argomento si veda G. FORCHERI, *Doge*, *Governatori* cit., pp. 90-92; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Controllo sul commercio* cit., pp. 76-87.

[53] Sull'argomento si veda L. SAGINATI, *L'Archivio Storico del Comune di Genova*, Genova 1974, p. 5.

[54] *Ibidem*, p. 6.

Con la caduta dell'Impero si apre una breve parentesi nell'agosto del 1814 durante la quale si tenta di ridare vita alla repubblica di Genova, e di conseguenza ai Padri del Comune ai quali vengono nuovamente attribuiti gli antichi poteri[55], ma in seguito all'annessione al Piemonte il regime amministrativo muta nuovamente: con le Regie Patenti del 31 luglio 1815, tra gli altri provvedimenti, si affida l'amministrazione del porto di Genova all'Ufficio degli Edili, mentre l'attività di supervisione sulla manodopera portuale viene delegata all'Ufficio dei Provveditori del Comune di Genova[56].

I membri dell'Ufficio vengono nominati fra gli ottanta decurioni che costituivano il Consiglio Generale, ovvero nobili, professionisti e negozianti, sovente non proprio solleciti nell'accettare cariche pubbliche; due di essi vengono espressamente deputati al controllo del facchinaggio, ma il loro mandato, avente una durata massima di due anni, non favoriva certo la continuità politico-organizzativa.

Le attribuzioni dei Provveditori erano piuttosto vaste e comprendevano anche l'attività di ispezione ed esame merceologico di quanto fosse depositato all'interno di magazzini, fondachi e botteghe, al fine di salvaguardare la popolazione da eventuali commercializzazioni di cibi e bevande avariati o contraffatti. Tale tipo di controllo veniva effettuato da quattro impiegati appositamente destinate a questa attività, coadiuvati, se necessario, da periti

---

[55] In tale occasione la Magistratura dei Padri del Comune venne allargata con due ulteriori componenti e vennero inoltre precisate nuovamente le competenze della Magistratura stessa sulle corporazioni di facchini « nostrali »: « Avrà l'ispezione sopra i facchini d'ogni specie, prescriverà delle instruzioni da osservarsi in ogni piazza, scalo o ponte, richiamerà all'osservanza i regolamenti e tariffe tuttora veglianti, con variare, modificare, od emanare dei nuovi e delle nuove quando lo crede necessario al buon ordine ed alla pubblica tranquillità, interponendo la sua autorità nelle questioni fra facchini e facchini di qualunque specie, e fra particolari e facchini. Invigilerà che niuno eserciti il mestiere di camallo se prima non sarà ascritto ai ruoli che saranno conservati nella cancelleria di detto Magistrato ... È autorizzato a cancellare dai ruoli i rizzosi, turbolenti, indiscreti, scostumati, e tutti quegli altri che crederà meritevoli di tale pena. Per il presente decreto nulla s'intende innovato ai regolamenti interni di Caravana, grassini e olio, ma nascendo contese tra essi ed i facchini nostrani rapporto al camallaggio, o peso di roba e d'altri effetti, saranno le questioni giudicate dal Magistrato dei Padri del Comune »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, fl. n. 1146, doc. 31 agosto 1814, artt. 3, 6, 7.

[56] *Ibidem*, reg. n. 491, doc. 28 maggio 1827. Sulla normativa relativa all'ordinamento del lavoro nel porto e al regime amministrativo dei porti nel Regno di Sardegna si veda U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891* cit., pp. 105-109.

specializzati, e sotto la scorta di due guardie civiche; l'ispezione, avente cadenza mensile, si estendeva a tutti e quattro i quartieri della città e riguardava i generi commestibili direttamente soggetti all'autorità dei Provveditori [57].

A causa però dell'ampiezza dei compiti, sovente l'Ufficio non riusciva nemmeno a prendere in considerazione tutte le suppliche, lettere di raccomandazione e denunce che gli giungevano da ogni parte [58], dando origine ad una situazione analoga a quella che si era verificata nei secoli precedenti per la Magistratura dei Padri del Comune (e aggravata dalla riunione di una serie di istituzioni aventi competenze differenti in un unico organo), e provocando così, almeno in materia di controllo sulle Arti, un certo vuoto politico-amministrativo.

Nel 1827 il Governo piemontese procede ad un riordino generale del sistema portuale del Regno attraverso l'emanazione di un regolamento « per li Porti Marittimi de' Regii Stati » [59]. Il documento, composto da dieci capitoli (e da più di 180 articoli), contiene una serie di norme alquanto dettagliate relative alle operazioni di manutenzione delle strutture portuali, alle movimentazioni all'interno degli scali, alla riscossione dei diritti d'ancoraggio, alla contabilità, oltre che alcune disposizioni generali [60]. Tutti i porti del Dominio vengono inoltre classificati secondo differenti livelli di importanza con la seguente suddivisione:

---

[57] Durante le ispezioni gli impiegati dell'Ufficio Provveditori dovevano porre particolare cura nel « prendere le mostre d'ogni cosa sulla quale cadrà dubbio di alterazione, contrafazione, o frode qualunque, e di perniciosa qualità, o deterioramento, redigendo di tutto processo verbale in forma, da sottomettersi all'Ufficio per le provvidenze di ragione »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale*, *Governo Piemontese*, fl. n. 1146, doc. 13 agosto 1819. Sovente però questo tipo di controlli portavano a risultati piuttosto scarsi: « Nelle visite settimanali dello scorso mese di luglio p.p. alle botteghe e magazzini dei rivenditori dei commestibili e bevande ordinate dall'Ill. Deputati dell'Ill. Ufficio Provveditori del Corpo di città e prescritto dall'ordinanza dell'Ecc. Reale Senato dà 26 settembre 1817, altro non si è ritrovato in contravvenzione che molte cesta pomi chi più chi meno immaturi, quali sono stati gettati in mare a risalva di quei che mediante la cottura furono giudicati salubri, quali sono stati inviati all'Ospedale di Pammattone » (*Ibidem*, doc. 2 agosto 1819).

[58] Sull'attività dell'Ufficio dei Provveditori si veda E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., pp. 345-347.

[59] A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 754, doc. 24 novembre 1827.

[60] Di queste disposizioni si dirà più approfonditamente nei paragrafi seguenti.

a) 2 porti di I classe: Genova, Nizza

b) 3 porti di II classe: Savona, La Spezia, Villafranca

c) 6 porti di IV classe: Camogli, Lerici, Portofino, Portovenere, Sanremo, Vado

d) 15 spiagge: Alassio, Bordighera, Chiavari, Diano, Finale, Laigueglia, Larma, Levanto, Loano, Oneglia, Porto Maurizio, S. Ospizio, S. Stefano, Sestri di Levante, Spotorno.

La supervisione sui singoli scali viene infine affidata ad uno Stato Maggiore composto da capitani e tenenti di prima, seconda, terza e quarta classe, mentre l'amministrazione viene delegata al Consiglio d'Ammiragliato per la Marina Mercantile.

2. *Il deputato al porto, funzionario con importanti responsabilità tecniche*

La magistratura dei Padri del Comune è stato – come si è visto – l'organo preposto alla cura e gestione delle infrastrutture del porto di Genova per più di cinque secoli, ovvero dagli inizi del 1200 al 1797, anno della caduta della Repubblica aristocratica. Uno dei cinque magistrati componenti la sezione addetta alla conservazione del porto e dei moli era il Deputato al Porto, carica della cui esistenza si hanno notizie certe solamente a partire dal 1715 [61], ma si può ipotizzare che una simile figura operasse già con compiti specifici all'interno dell'organo collegiale anche nei secoli precedenti [62].

---

[61] Risalgono infatti a questo anno le prime informazioni specifiche che si possono trarre dalla documentazione rinvenuta presso l'Archivio Storico del Comune di Genova. Si tratta in particolare di due registri riportanti le istruzioni, composte da venti capitoli, emanate dagli stessi Padri del Comune per il Deputato e i suoi Ministri subalterni: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 755 del 1715, *Instruzione per l'Illustrissimo Deputato alla cura del Porto*, *Ibidem*, reg. n. 756 del 1769. Per la trascrizione completa del registro del 1715 (d'ora in avanti A.S.C.G., *Instruzione*) si veda l'Appendice I.

[62] A tale riguardo sono alquanto scarse le informazioni reperibili nella bibliografia di riferimento (G. FORCHERI, *Doge*, *Governatori* cit., p. 90; V. POLONIO, *L'amministrazione della "Res pubblica"* cit., pp. 40-43; L. SAGINATI, *L'organizzazione amministrativa a Genova* cit., p. 79 e sgg.), e anche lo *Statuto* stesso poco dice sull'argomento. Nonostante ciò, e sulla base delle informazioni raccolte nella consultazione delle filze nn. 626-629, 635, 646 e dei registri nn. 746 e 798 del *Fondo Padri del Comune* - A.S.C.G., risulta evidente una certa suddivisione dei compiti all'interno dei componenti la Magistratura, e quindi la presenza di un addetto in particolare alla cura del porto anche in epoche precedenti al 1715.

Questa suddivisione dei compiti all'interno della Magistratura, con la destinazione specifica di un unico membro alla gestione e cura delle strutture portuali, può essere interpretata come un ulteriore tentativo di razionalizzazione e professionalizzazione dell'attività dell'Ufficio, seguito alla già menzionata suddivisione tra Conservatori del Porto e del Molo e Conservatori del Patrimonio. A questo riguardo, è da rilevarsi che il Deputato era coadiuvato nell'esercizio delle sue funzioni da una serie di ministri subalterni (il Sottosindaco di Mare, l'Architetto di Camera, il Custode dell'Ordigno e il Custode del Porto) [63] da esso direttamente dipendenti e per il cui operato era personalmente responsabile [64], e doveva comunque sottostare all'autorità e al controllo della magistratura collegiale. L'amministrazione portuale era quindi affidata ad una struttura che vedeva al vertice un organo complesso avente più che altro compiti di indirizzo, di supervisione e di legiferazione, cui faceva riferimento una carica individuale, di grande responsabilità, incaricata dell'effettiva e giornaliera gestione dello scalo, con l'ausilio di alcuni dipendenti.

Primo tra questi, il Sottosindaco di mare, che affiancava il Deputato nell'attività di vigilanza sull'utilizzo delle infrastrutture dello scalo, una delle funzioni di maggiore responsabilità e di più ampio impegno. Si trattava infatti di verificare che non venissero compiute azioni che avrebbero potuto provocare l'interramento di fondali; di controllare le operazioni di carenaggio dei bastimenti; di vigilare sull'attività del custode della Lanterna e su quella dei minolli addetti al trasporto delle zavorre; di ispezionare i gabbioli in città; di controllare i lavori effettuati o da effettuarsi alle strutture portuali; di annotare l'ingresso in porto di tutti i bastimenti soggetti alla tassa

---

[63] Nel registro del 1715 contenente le Istruzioni per il Deputato (cc. 1-84), sono anche indicate: l'*Istruzione del Sotto Sindico di Mare* (cc. 85-106), l'*Instruzione del Guardiano del Porto* (c. 107-124), l'*Instruzione per il Custode dell'Ordigno*, i *Capitoli del contratto dei due Pontoni* (c. 131-150), i *Capitoli del contratto della cava della Lanterna* (cc. 151-158) e i *Capitoli del contratto della cava della Foce* (c. 159 e sgg.).

[64] Come si vedrà in seguito, non era infatti possibile che il Deputato svolgesse tutti i compiti dei quali era gravato in prima persona. Egli doveva quindi riporre una notevole dose di fiducia sui suoi ministri subalterni, mettendo spesso in gioco la sua reputazione, e per questa ragione la sua opera di vigilanza e controllo sul loro operato doveva necessariamente essere precisa e puntuale: « ... sarà altresì utile il tenerli sempre in sospetto che sopragionga, e sarà detto sospetto tanto più fondato, quanto che saranno più frequenti le di lui comparse » (A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 2.1).

di ancoraggio [65]. Vi era poi il Guardiano del porto, che doveva vigilare in modo particolare sul corretto funzionamento dei sistemi di segnalazione per le navi e sulle operazioni di attracco di queste ultime, oltre a cooperare con il Deputato e il Sottosindaco nell'esercizio della loro attività [66]; un altro funzionario, infine, era incaricato esclusivamente del controllo delle operazioni di pulizia dei fondali effettuate con l'utilizzo dell'« ordigno » [67].

Le competenze del Deputato al porto non erano rivolte esclusivamente alle questioni strettamente marittime, ma comprendevano anche la giurisdizione e il controllo su numerose corporazioni, di cui però solo alcune erano collegate all'attività portuale. Si trattava infatti degli Agogiotti, Amolatori, Accimatori, Acconciatori de Tabacchi, Berettieri, Calafatti, Corallieri, Dipintori et Indoratori, Ligaballe, Misuratori da grano, Maestri d'assia, Ricamatori, Rivenditori di pesci, Sedaccieri, Solfarinari, Serratori di tavole, Tornitori e Lanternari [68]. Ancora una volta, quindi, la gestione dello scalo veniva confusa con questioni totalmente al di fuori di essa, con conseguenze facilmente immaginabili sull'operato del Magistrato e quindi sull'efficienza della 'macchina operativa portuale'.

Proprio per l'importanza dell'incarico affidatogli e per la gravosità degli impegni ai quali era sottoposto, il soggetto nominato per la carica di Deputato al porto doveva essere « persona assai libera da altri impicci », oltre che zelante e affezionato al proprio lavoro; doveva porre gli interessi dello Stato davanti a tutto, dando così il buon esempio sia ai suoi subalterni che alla cittadinanza [69].

---

[65] Per questo motivo doveva abitare nei locali a tal fine predisposti sopra il Ponte Calvi: A.S.C.G., *Instruzione*, *Instruzioni per il Sottosindico di mare e deputato a carattare li vascelli per l'ancoraggio*.

[66] *Ibidem*, *Instruzione per il Guardiano del porto*.

[67] Si tratta di uno strumento munito di dentiera di ferro e di un sacco di maglia utilizzato per raspare i fondali o per la pesca dei crostacei (F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., p. 435). Doveva essere cura di questo funzionario assistere all'utilizzo di questo strumento e procedere alla sua cura e manutenzione: « dovrà mattina e sera far bagnare l'ordigno e bette per conservarle » (A.S.C.G., *Instruzione*, *Instruzione per il Deputato all'assistenza del dispaccio del porto con l'ordigno e due bette*, *e delle altre due che servon al trasporto de gettiti*, cap. 3).

[68] A.S.C.G., *Instruzione*, c. 1. Tale elenco risulta modificato nelle nuove istruzioni del 1769, in quanto non compaiono più gli Accimatori, Acconciatori di tabacchi e Berettieri, mentre risultano aggiunti i Minolli: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 756, anno 1769, c. 1.

[69] « Deve in primo luogo l'Ill.mo Diputato riflettere che se egli non promove col suo

Grazie ad un attento sistema di programmazione, egli doveva continuamente verificare lo stato delle strutture a terra ed avvisare tempestivamente i Padri del Comune dei lavori da effettuarsi e delle somme necessarie a tale scopo, poiché « ... quanto più anticipatamente si determineranno li lavori da farsi, tanto maggiore sarà il commodo, e l'utile per fare i necessari preparativi, e li lavori riusciranno più perfetti, se si faranno nella stazione più propria » [70]. A questo proposito, seri problemi di dimensionamento ed efficienza del porto erano causati dal continuo aumento che si stava verificando nel corso dei secoli delle dimensioni delle navi che frequentavano lo scalo genovese, passando dalle galee e caracche medievali dal pescaggio alquanto limitato alle grandi navi mercantili del XVIII secolo [71]. La manutenzione e cura dei fondali era quindi una delle funzioni principali attribuite al Deputato, incaricato di assicurarsi che venissero rispettate le numerose norme emanate al riguardo:

> « Lo spacciamento del Porto è sommamente gravoso alla caosa del Magistrato, ma l'utile per quanto insensibile è grandissimo, e detto spacciamento intanto è necessario in

---

zelo i vantaggi del pubblico, altri non saranno importunamente solleciti per promuoverli, e siccome li stimoli de particolari ben spezzo distraono l'animo delle pubbliche incombenze, così deve l'Ill.mo Diputato procurare da suoi colleghi che non se le adossino incombenze de particolari, se non quelle che hanno connessione ò dipendenza dalla sua diputazione »: A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 1.

[70] A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 4.1. In particolare, il Deputato doveva verso la fine dell'estate, o al più tardi all'inizio dell'autunno, verificare i lavori da effettuarsi e comunicarli ai Padri del Comune in occasione della prima riunione a pieno numero nel mese di novembre.

[71] Persino le cocche dell'Ansa germanica pescavano solamente circa 3 metri (P. HEINSIUS, *Dimensions et caractéristiques des "koggen" hanséatiques dans le commerce baltique*, in *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen Age au XVIII siècle*, Parigi 1960, pp. 11, 17). Nel Cinquecento la situazione è destinata a cambiare: F. C. Lane ci conferma che nella flotta veneziana il gigantismo navale si verifica verso la metà del XVI secolo, provocando un aumento del pescaggio che sale a circa 5 metri (F. C. LANE, *Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 16, 20, 224, 287, 295, 304, 306). Lo stesso fenomeno si verifica per le navi portoghesi (G. P. B. NAISH, *Navi e costruzioni navali*, in *Storia della tecnologia*, 3, Torino 1963, p. 492) e per quelle spagnole (C. RAHN PHILIPS, *Six Galleons for the King of Spain*, Baltimora 1986, p. 62). Nel XVIII secolo le navi mercantili medio-grandi, aventi una lunghezza di 25-48 metri alla linea di galleggiamento, pescavano tra 4,8 e 7,1 metri (H. L. DUHAMEL-DUMONCEAU, *Eléments de l'architecture navale ou traité pratique de la construction des vaisseaux*, Parigi 1758, pp. 77-105; F. H. CHAPMAN, *Architectura navalis mercatoria*, Stoccolma 1768).

quanto che piovendo da Fossati che circondano il Porto si trasportano nel medemo gettiti, terra et altre materie, che lo riempiono »[72].

Per evitare l'interramento del porto era proibita la coltivazione di terreni all'interno del recinto delle nuove mura nel versante rivolto verso lo scalo, dove erano stati costruiti numerosi gabbioli[73] per trattenere il terriccio e le altre sostanze che, trasportate dall'acqua dei fossati, venivano trascinate in mare: compito del Deputato era verificare che i gabbioli (la cui capacità era limitata) venissero periodicamente vuotati[74], e vigilare sull'utilizzo delle attrezzature adoperate per lo « spacciamento » del porto, come « pontoni, bette »[75] (cioè mezzi galleggianti ove veniva caricato il materiale) e macchinari per le escavazioni[76].

Sempre nell'ambito della prevenzione dell'interramento dei fondali, era espressamente proibito smantellare bastimenti in porto, se non con licenza scritta concessa dal Deputato e dietro deposito presso il Cassiere di pegno d'oro, d'argento, o in contanti, secondo la discrezione del Magistrato stes-

---

[72] A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 5.1.

[73] Per gabbioli si intendono muri muniti di fori che permettono lo sfogo delle acque, ma non delle macerie e dei rifiuti: P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., p. 60.

[74] A.S.C.G., *Instruzione*, capp. 5.3, 5.4 Il capitolo prosegue specificando che « ... per osservare se sono ripieni sarà incombenza dell'Ill.mo Diputato l'invigilare che dall'Architetto di Camera e Sottosindico di mare ogni trè mesi una volta si visitino li gabbioli della città, due volte l'anno li gabbioli e ritegni de fossati fuori di città ... et una volta l'anno l'intero corso di tutti li fossati che servano le loro acque nel porto »: A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 5.6.

[75] Sovente le « bette » di proprietà del Magistrato dei Padri del Comune, previo permesso scritto del Deputato al porto, venivano date in affitto a privati che necessitavano di trasportare 'gettiti' o altre materie dietro il pagamento di lire quindici e soldi quattro per cannella (si tratta di un'unità di misura specifica per pietre. che equivale a 4 palmi di larghezza per 12 di lunghezza, cioè un metro per tre), in aggiunta alla dovuta retribuzione di lire quattro e soldi quattordici per barcata ai facchini addetti allo scarico dei materiali: A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 7.1.

[76] A tale scopo, a partire dal Quattrocento, vengono utilizzate tenaglie o cicogne montate direttamente sui pontoni, mentre per i materiali più duri (pietre, pali, ecc.) si fa uso di un ordigno. All'utilizzo e custodia di queste attrezzature sono dedicati numerosi capitoli delle *Instruzioni* (cap. 6, 7, 10 e capitolo relativo al Deputato all'assistenza del dispaccio del porto con l'ordigno). Per ulteriori dettagli si veda F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., p. 387 e sgg.; ID., *Escavazioni e scandagli. Macchine portuali dal sec. XVI al XVIII*, in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., pp. 97-101; in questo stesso lavoro il cap. 2.4 relativo alla manutenzione delle strutture portuali.

so, oppure dietro il pagamento di una somma proporzionata al tipo di imbarcazione oggetto dell'operazione [77]:

1) Lire 100 per navi di oltre 60 cannoni
2) Lire 80 per navi da 50-60 cannoni
3) Lire 60 per navi da 40-50 cannoni
4) Lire 40 per navi da 30-40 cannoni
5) In proporzione per quelle di minor portata
6) Lire 10-15 per le tartane, galee, e simili.

Inoltre, in caso di naufragi all'interno dello specchio portuale era compito del Deputato provvedere all'estrazione del relitto il più rapidamente possibile [78]. Lo stesso doveva anche verificare che i ponti e le calate rimanessero sgombri da marmi, legname, ancore, alberi, pennoni, cannoni e altro materiale che spesso vi veniva depositato abusivamente; egli aveva la facoltà di permettere tale deposito solo in occasioni particolari (ad esempio quando una nave era in bacino di carenaggio per effettuare dei lavori), senza alcun pagamento, e per lo stretto tempo necessario [79]; doveva provvedere che il Custode della Lanterna ricevesse in tempo utile le necessarie forniture di olio, da acquistarsi a un prezzo conveniente e « ... che sia di qualità tale che faccia buona durata e lume chiaro non fosco » [80]. Sempre facoltà del Deputato era la concessione di licenze per poter dar carena (senza l'uso del fuoco) all'interno della Darsena, operazione generalmente proibita a causa dell'elevato rischio d'incendio che comportava [81].

---

[77] A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 11.

[78] *Ibidem*, cap. 17.1.

[79] Se l'ingombro dei ponti veniva fatto senza un motivo particolare era necessario depositare presso il Cassiere pegno d'oro o d'argento, e in caso di danneggiamento delle strutture il pegno veniva trattenuto a titolo di risarcimento. Il deposito delle merci sui ponti non poteva durare più di tre giorni, ed era comunque necessaria la licenza del Deputato al porto: *Ibidem*, capp. 12.1, 12.2, 12.6, 12.7.

[80] *Ibidem*, cap. 16.2. Sul Custode della Lanterna in particolare si veda, in questo lavoro il cap. 1.1 della Parte Seconda.

[81] « Non si permetta à chì che sia il dar carena in Darsina a fuoco vivo per il timore d'incendio attesa l'angustia del sito. Chi vorrà calafattare in dette Darsine sarà tenuto al seguente pagamento cioè: per carenare in dette Darsine però sempre senza fuoco si richiede il pagamento di lire 19 e per ariondare l'opera morta, la coperta, e spalmare, lire 7 soldi 12, e per

Secondo un attento sistema di controllo dei costi e prevenzione delle frodi, in occasione dell'acquisto di materiali necessari all'effettuazione di lavori di manutenzione ordinaria alle strutture portuali era necessaria una precedente deliberazione del Magistrato dei Padri del Comune e un successivo ordine del Deputato pro tempore, il quale doveva compilare un biglietto nel quale veniva descritta la quantità, qualità e futuro utilizzo del materiale da acquistare, con l'ordine al negoziante di consegnare l'occorrente al Sottosindaco incaricato; il biglietto veniva successivamente utilizzato dal negoziante, o mercante, per ottenere il pagamento della merce direttamente dal Magistrato [82].

I lavori di minore entità, ovvero i cosiddetti « lavori in giornata » [83], venivano invece generalmente dati in appalto dai ministri subalterni, i quali però si facevano spesso corrompere da regali di vario genere [84], o anche da semplice compassione o da rapporti di parentela con i possibili appaltanti; anche in questo caso l'opera di vigilanza del Deputato (che poteva avvalersi della collaborazione di una persona esperta di sua fiducia) era fondamentale per assicurare il corretto svolgimento delle operazioni [85]. In altri casi invece, soprattutto nelle situazioni in cui i rifornimenti di materiali da utilizzarsi per lavori a ponti e scali erano ripetuti nel tempo, lo stesso Deputato era incaricato di stipulare veri e propri contratti di fornitura: questo sistema veniva infatti applicato con i proprietari delle due cave (della Foce e della Lanterna) dalle quali venivano estratte le pietre utilizzate per la costruzione di moli e per la formazione di barriere contro la furia del mare [86], e con

---

ariondare il cassaretto, ò far altri lavori il pagamento sarà à giudicio dell'Ill.mo Diputato »: *Ibidem*, capp. 15.1, 15.2.

[82] *Ibidem*, decreto del 25 gennaio 1755.

[83] Denominati anche lavori a « scarzo », cioè a cottimo.

[84] A questo riguardo le istruzioni, in modo piuttosto ironico, esprimono il timore che « le pupille dei Ministri soprastanti siano indebolite da qualche regalo »: *Ibidem*, cap. 3.3.

[85] *Ibidem*, capp. 3.2, 3.3.

[86] Al termine delle Istruzioni per il Deputato sono infatti riportati i capitoli principali relativi al contratto esistente tra gli impresari delle cave e la Magistratura portuale, all'interno dei quali sono elencati i principali obblighi di consegna del materiale e i prezzi relativi: « Debba detto Impresario provvedere d'ogni sorta di pietre cioè pietre da scogliara, scapori, pietre da canella, e pietre piccate, che siano squadrate da trè parti, e con due piani à prezzi infrascritti » (*Ibidem*, *Principali capitoli esistenti nel contratto dell'Impresario della cava della Lanterna passato con Giò Batta Boero*, cap. 1).

l'impresario al quale erano affidati i pontoni (di proprietà della Magistratura stessa) necessari per il trasporto delle pietre, dei marmi e per il carenaggio delle navi [87]. Una normativa particolare presiedeva infine all'acquisto della possolana [88], materiale indispensabile per i lavori di costruzione e riparazione dei moli e dell'acquedotto pubblico [89].

Nell'ambito della gestione più strettamente finanziaria dello scalo, il Deputato aveva il compito di affittare i magazzini e baracche di proprietà dei Padri del Comune presso il Molo Nuovo (ed effettuarvi i lavori di manutenzione quando necessari) [90], e di verificare l'avvenuto pagamento della tassa d'ancoraggio da parte dei bastimenti che entravano in porto [91].

---

[87] « Primieramente suddetto Ill.mo Sig. Francesco Maria Serra hà concesso, e concede à suddetti P. Filippo, Francesco, et Angelo Maria fratelli Gnecchi l'apalto, ò sia maneggio delli due pontoni, lancia, schiffo, suoi canapi, ferri et attrezzi per anni cinque cominciati à 25 aprile 1713, e detti Gnecchi hanno promesso di servire con gl'istessi pontoni atti al travaglio secondo il bisogno à giudicio e sodisfazione dell'Ill.mo Magistrato, ò sia Ill.mo Diputato pro tempore al porto, tanto per portare le pietre ad ambi i moli, quanto per qualsivoglia altra fabrica, et in qualonque altr'uso sì pubblico, che privato »: *Ibidem*, *Capitoli del contratto de due pontoni stipulato dall'Ill.mo Sig. Francesco Maria Serra con P. Filippo Gnecco*, *e Francesco*, *et Angelo di lui figli l'anno 1713 à 11 aprile*, cap. 1. La concessione dell'utilizzo dei pontoni ai privati era possibile solo dietro versamento di un pegno d'oro, d'argento o in contanti direttamente al cassiere della Magistratura; era però proibito l'uso dei pontoni per trasportare sabbia, in quanto, considerata la struttura di questo tipo di imbarcazione, il rischio di dispersione in mare del materiale era troppo elevato: A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 10.

[88] Conosciuta anche con il nome di pozzolana, si tratta di polveri vulcaniche e altre sostanze capaci di reagire con la calce per dare malte dotate di notevoli proprietà idrauliche, e di elevata resistenza all'acqua. Sull'utilizzazione della pozzolana per la costruzione di moli nel porto di Genova si veda D. CABONA, *Aspetti economici*, *tecnici e organizzativi dei lavori di ampliamento del porto di Genova tra il 1877 e il 1888*, in *I Duchi di Galliera* cit., pp. 767-774; A. BOATO - T. MANNONI, *Materiali e tecniche nella Genova portuale: i calcestruzzi alla pozzolana dall'età moderna alla rivoluzione industriale*, Genova 1993, pp. 11-20.

[89] L'acquisto della *possolana* spettava al Deputato (previa autorizzazione della Magistratura) il quale doveva avere riguardo che « sempre ne' magazeni ve ne sia somma sufficiente per uso dell'acquedotto publico e lavori maritimi ». La custodia di tale materia spettava al Sottosindaco di terra, il quale poteva autorizzarne l'uso per lavori pubblici solo con licenza del Deputato: A.S.C.G., *Instruzione*, capp. 20.1, 20.2.

[90] *Ibidem*, cap. 13.

[91] *Ibidem*, cap. 18. Per ulteriori approfondimenti su questo argomento si veda il par. 4 di questo capitolo relativo ai proventi fiscali dell'attività portuale.

La regolamentazione dell'attività di questo Magistrato subisce numerose modifiche nel corso degli anni, sia per renderla più funzionale alle crescenti esigenze dello scalo, sia, soprattutto, per uniformarla ai continui cambiamenti messi in atto dall'organo collegiale in tema di riscossione dei dazi che colpivano i vettori [92]. Viene infatti emanato il divieto di prendere « dattili » (cioè datteri) in porto [93]; si obbliga il Deputato a recarsi almeno una volta all'anno a visitare il porto di Portofino al fine di verificarne il corretto funzionamento [94]; si stabilisce infine una nuova e più organica ripartizione delle spese di manutenzione da effettuarsi alle infrastrutture portuali, che vengono inoltre fissate in una quota pari a 26.000 lire annue [95]. La gestione finanziaria dello scalo era infatti diventata, come si vedrà in seguito, particolarmente onerosa a causa della necessità di adeguamento della struttura portuale e dei suoi fondali alle nuove esigenze di traffico, e tale intervento di razionalizza-

---

[92] Una serie di provvedimenti in materia, di cui si parlerà più approfonditamente nel paragrafo successivo, furono presi dal Magistrato dei Padri del Comune con decreto del 5 giugno 1753, e sono riportati in: A.S.C.G, *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 755, al termine della *Instruzione*. I capitoli così modificati sono inoltre riportati: *Ibidem*, reg. n. 756, datato 1769.

[93] Questo divieto veniva posto dal Magistrato per evitare che si danneggiassero gli scogli utilizzati come frangiflutti a protezione degli scali. In caso di concessione da parte del Deputato del permesso (in forma obbligatoriamente scritta) di raccolta di dattili, il pescatore doveva trasportare al di fuori della scogliera posta oltre il Molo Nuovo i frammenti delle pietre rotte per prendere detti dattili: *Ibidem*, cap. 21.

[94] Il porto di Portofino era infatti considerato un'appendice dello scalo genovese ed era quindi l'unico porto delle Riviere sotto la diretta dipendenza dei Padri del Comune (G. ASSERETO, *Porti e scali minori* cit., p. 229). Il Deputato doveva recarsi ogni anno nel mese di luglio al porto di Portofino, a spese della Magistratura dei Padri del Comune, per verificare se « ... il sopra intendente, e marinaro del Porto eletti collà per buona dirrezione, e vigilanza degl'ordini formati ambi muniti di speciale Instruzione adempiscano al loro dovere, se gli ordini stati fatti vengano osservati, e per quelle ulteriori providenze stimasse fosse luogo à darsi per la conservazione del Porto medesimo »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 756, cap. 22.

[95] « Il Magistrato Ill.mo ha deliberato, et ordinato con suo decreto de 24 aprile 1760 un nuovo regolamento diviso in tre capi per le spese da farsi in avenire in ogni anno stabilite, e fissate annualmente come in appo cioè le spese da farsi al Porto e sue adiacenze, che sono le spese alle Cave da pietra, le spese à moli, le spese al dispaccio de publici gabbioli, le spese all'illuminazione della Lanterna, le spese alla purga del Porto, le spese à Pontoni, Bette, e mezze gallee, ed altre che occorressero farsi attinenti come sopra in tutto state fissate in annuali lire 26.000 »: *Ibidem*, cap. 23.

zione dei costi può essere visto come una presa di coscienza da parte della Magistratura di un crescente bisogno di programmazione per ciò che riguardava quella che può essere considerata come 'l'azienda porto'.

3. *I dazi gravanti sui vettori ed i complessi rapporti con la Casa di San Giorgio*

Un'ottica particolare di analisi della gestione del porto di Genova può essere quella della rilevazione e comparazione dei costi (essenzialmente costituiti dalle spese di mantenimento e manutenzione delle infrastrutture) e dei ricavi (ovvero dei proventi derivanti dall'imposizione fiscale gravante sui vettori) che la caratterizzavano [96].

Per quanto riguarda le spese a cui doveva far fronte la magistratura dei Padri del Comune (deputato all'amministrazione dello scalo per quasi cinque secoli), analizzando una serie di dati relativi al periodo 1340-1440 [97], si rileva una media annua di esborsi pari a circa 2650 lire genovesi [98], all'interno dei quali la voce più significativa risulta essere quella relativa alla pulizia dei fondali, con un'incidenza pari al 38%, seguita dalle opere di prolungamento e rifacimento dei ponti e moli (22%), dalla manutenzione della Lanterna (15%), e dai salari per la manodopera alle dirette dipendenze dei Padri del Comune [99].

---

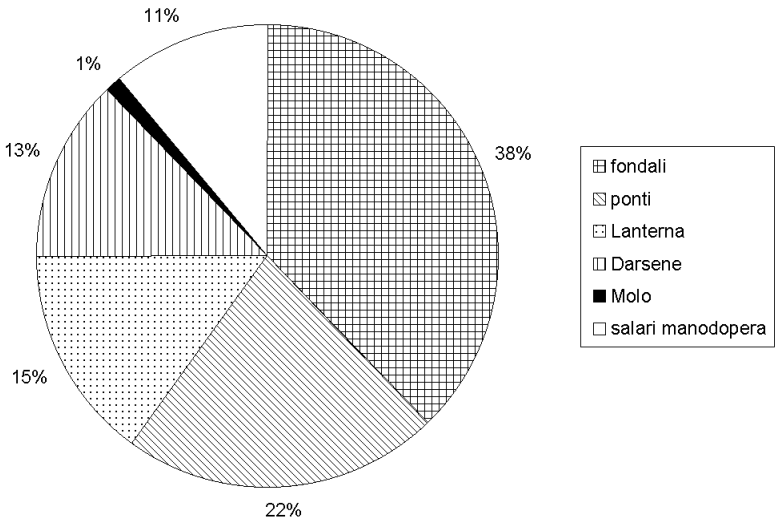
[96] La serie dei registri contabili della Magistratura è conservata per il periodo 1340-1406 presso l'A.S.G., *Fondo Antico Comune*, mentre per il periodo 1406-1797 presso l'A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune.* Si veda L. SAGINATI, *L'Archivio storico* cit., pp. 5-53; V. POLONIO, *L'amministrazione della "Res pubblica"* cit., pp. 40-43 e 156-160. Per uno studio approfondito sulla prima parte dei registri (1340-1548) si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., pp. 37-134; per il periodo successivo lavoro di G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., pp. 135-198. L'importanza dei registri contabili dei Padri del Comune è inoltre sottolineata da R. H. BAUTIER, *Sources pour l'histoire du commerce maritime en Méditerranée du XII au XV siècle*, in *Les sources de l'Histoire maritime en Europe du Moyen Age au XVIII siècle*, Actres du Quatrième Colloque International d'histoire Maritime, Paris 1962, p. 168 e sgg.

[97] P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., pp. 73-74.

[98] Sulla lira genovese, usuale moneta di conto dell'epoca, si veda G. FELLONI, *Profilo economico delle monete genovesi dal 1139 al 1814*, in G. FELLONI e G. PESCE, *Le monete genovesi*, Genova 1975, pp. 201-308.

[99] Le altre voci di costo considerate sono le spese per lavori alle Darsene (13%), al Molo (1%). Per manodopera salariata si intendono coloro che risultano alle dipendenze dirette dei Padri del Comune (dipendenti con incarichi amministrativi, custode del faro, addetti alla pulizia dei fondali ecc.).

Costi medi della gestione portuale (1340-1440)



Fonte: elaborazione dei dati riportati da P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., p. 73.

Tali uscite erano solo in parte coperte dai proventi derivanti dalle pesanti tassazioni che colpivano i vettori, ovvero gli utenti delle stesse infrastrutture delle quali si doveva garantire la piena funzionalità. Queste entrate, non molto rilevanti sia come numero che come ammontare fino alla metà del Trecento, iniziano a crescere progressivamente solo dopo il 1360, per dilatarsi ulteriormente nel corso del secolo successivo, senza tuttavia raggiungere un gettito tale da soddisfare le effettive necessità dello scalo [100].

Alcuni tributi venivano riscossi direttamente dall'Ufficio, mentre altri erano appaltati secondo il tradizionale sistema genovese [101], in modo da consentire alla Magistratura di incassare anticipatamente il provento e di poter così contare su un'entrata certa e in un tempo prestabilito, lasciando agli

[100] P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., p. 79.

[101] Si veda H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi* cit., I, p. 109 e sgg.

appaltatori l'onere ed i rischi della riscossione [102]. Il più antico, presente già nel 1340, è la 'gabella dei fanali': veniva pagata da ogni imbarcazione nella misura di tredici denari *pro qualibet persona habente mercedem et stipendium a dicto patrono*, ed era destinata alla manutenzione dei fanali della Lanterna; si trattava in pratica di una tassa gravante sull'equipaggio della nave che, entrando in porto, usufruiva di quel servizio [103]. Tale gabella, originariamente data in appalto, a partire dal 1451 risulta riscossa direttamente dalla Magistratura dei Padri del Comune, e dal 1487 viene aumentata a denari diciotto per ogni membro dell'equipaggio [104].

Fino alla metà del Quattrocento, ad essa si accompagna solo un altro prelievo, sempre dato in appalto: la « gabella dello schifato ». Questa tassa veniva pagata dalle navi più piccole (dal piccolo cabotaggio alla galera) come contropartita della possibilità di ormeggiare in porto, e si contrappone all''anchoraggio' che grava invece sui bastimenti di dimensioni maggiori [105]. Entrambe erano riscosse secondo dettagliate norme indicate nella *vendicio* della gabella stessa, che prevedeva, per le navi di maggiori dimensioni e in alternativa al pagamento, la possibilità di effettuare gratuitamente dieci trasporti di *zetum* fuori dal porto per conto dei Padri del Comune. Tale alternativa fu però abolita nel 1487 e da quel momento lo *iactus* (ancoraggio) divenne un vero e proprio prelievo obbligatorio e proporzionato al tonnellaggio della nave, nella misura di 20 soldi ogni mille cantari di portata [106].

---

[102] Di qui l'abitudine di molti esattori di stipulare polizze di assicurazione contro gli imprevisti dell'esazione. Tali gabelle venivano generalmente messe in vendita a cura di appositi magistrati, nei primi giorni di gennaio di ogni anno, solitamente in Piazza Banchi, sotto la loggia dei Di Negro; la durata dell'appalto, originariamente di un solo anno, fu portata in seguito ad un periodo più lungo, dai due ai tre anni (cinque anni con l'avvento della Casa di San Giorgio). Si veda D. GIOFFRÉ, *Liber institutionum Cabellarum Veterum*, Milano 1967, pp. X-XI.

[103] *Statuto* cit., cap. 17.

[104] *Statuto* cit., capp. 17 e 68. Si veda anche E. GRENDI, *Traffico e navi* cit., pp. 310-311.

[105] In un decreto del 1548 viene ulteriormente specificato che è tradizionale pratica dell'Ufficio esigere diritto d'ancoraggio da quelle navi che hanno il castello (« balao »), mentre da quelle che non lo hanno si esigeva soltanto lo schifato; per combattere inoltre l'abuso invalso di togliere il castello per sottrarsi alla gabella più gravosa, si stabiliva che lo schifato colpisse solo le navi sotto i 1.500 cantari, mentre le altre dovevano pagare il diritto di ancoraggio (*Statuto* cit., cap. 158).

[106] *Statuto* cit., capp. 41 e 42.

Con l'esercizio 1363-64 il gruppo delle entrate portuali aumenta ed assume connotazioni pressoché definitive: due nuovi tributi si aggiungono infatti a quelli già esistenti, la *Gabella grani* e l'*Exitus navium.* La prima, che presenta una certa continuità nel corso del Trecento, ma è destinata a scomparire nel secolo successivo, viene riscossa in natura e colpisce qualunque nave genovese che, carica di grano, entri in porto [107]. L'*Exitus navium,* che grava sulle navi in uscita dal porto, presenta un andamento più continuo e regolare nel corso dei secoli anche se, solo a partire dal 1391, è possibile indicarne con precisione le tariffe [108].

Per concludere il quadro dell'imposizione fiscale in materia portuale, relativamente ai primi due secoli di gestione dei Padri del Comune, occorre ancora segnalare la presenza di altre tre gabelle: l'*Introytus siverni Darsine* (pagato dalle navi in sosta al riparo nella Darsena durante i mesi invernali) [109]; la gabella che concede il diritto di pescare in porto (in pratica una tassa di concessione) e la gabella sul sartiame (che colpisce le importazioni di sartie e corde da Capo Corvo a Monaco e fino a due miglia in mare, nella misura di soldi quattro a cantaro)[110].

---

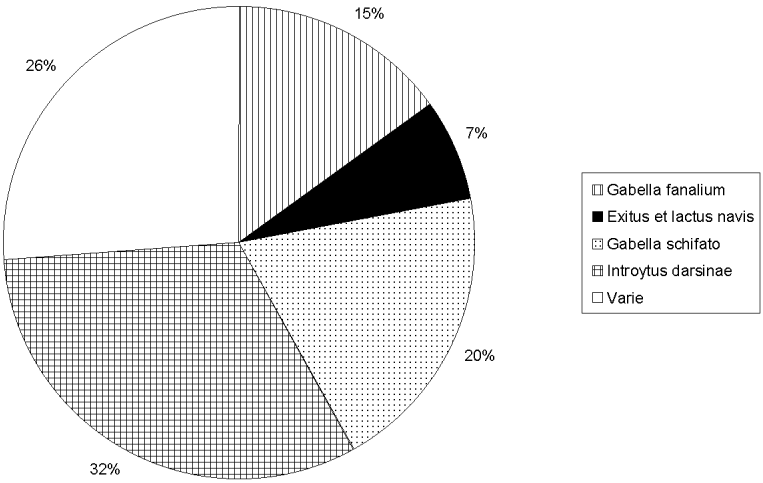
[107] La misura è di mezza mina di grano se il carico è compreso tra le 50 e le 100 mine, e di una mina se è superiore (quando la nave è di una coperta); se la nave è di due coperte, il prelievo è di due mine (1 mina = kg. 90,985). Questa tassa venne abolita nel 1487, ma i Padri del Comune ottennero, come contropartita, una rendita di 400 lire da parte della Casa di San Giorgio *pro subvencione annuali*: *Statuto* cit., capp. 17 e 68.

[108] Lire 1 per le navi di una coperta; lire 1.10 per le navi di due coperte; lire 2.10 per le navi di tre coperte: *Statuto* cit., cap. 68 pp. 22–23. Nel 1405 viene poi semplificata passando a una lira e mezza per le navi di una coperta e a tre lire per le altre; nel 1487 risulta ulteriormente aumentata a lire 1.15 per le navi a una coperta e lire 3.5 per le altre: *Ibidem*, capp. 17, 68.

[109] Tale gabella veniva pagata da un elevato numero di navi, le quali sostavano in Darsena dagli ultimi mesi dell'anno fino all'inizio del successivo (26 navi nel 1373-74, 22 nel 1380-81; 26 nel 1391-92; 24 nel 1412-13). Si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., pp. 82-83.

[110] *Statuto* cit., capp. 11, 65, 74. Un cantaro corrisponde a Kg. 47,65.

Entrate medie derivanti dalla tassazione sui vettori (1340-1440)



Fonte: calcoli effettuati sulla base dei dati riportati da P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., p. 84.

La media annua degli introiti derivanti dall'imposizione fiscale è complessivamente pari a circa 990 lire, cifra sicuramente insufficiente a coprire i costi a carico della Magistratura portuale evidenziati precedentemente (in media 2650 lire all'anno), dando origine ad un disavanzo di gestione che oscilla, nel periodo considerato, tra il 44 e il 62%.

A fronte di tali gestioni deficitarie, bisogna però tenere presente che i Padri del Comune fruivano di altri proventi, anche se non molto rilevanti, provenienti dalle Arti, dalle condanne e dai beni mobili di proprietà della Magistratura stessa (interessi dei luoghi di San Giorgio), e soprattutto di un contributo fisso da parte dello Stato per circa lire 1666 annuali [111], ovvero di una rendita capace di coprire da sola il disavanzo della maggior parte degli esercizi portuali considerati. Nel 1487, poi, oltre alle già accennate riforme che colpiscono alcune delle gabelle considerate, e nell'ambito di un tentativo di razionalizzazione del carico fiscale gravante sugli utenti del porto, i

[111] Si veda H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze* cit., I, pp. 82-83, 128, 134, 136-137, 171.

Padri del Comune ottengono l'istituzione di un nuovo prelievo, il *molagium*, da applicarsi, nella misura di 25 soldi ogni mille cantari di portata, alle navi che per la prima volta attraccano nel porto di Genova [112].

Se da un lato esiste quindi un gruppo di gabelle collegate ai traffici e al porto (gabella dello schifato, sul grano, sul sartiame, sulla pesca nelle acque portuali), dall'altro si collocano tre prelievi (quattro se la nave approda a Genova per la prima volta) che colpiscono direttamente il vettore in quanto tale: lo *iactus,* l'*exitus* e la *gabella fanalium.* Alla fine del Quattrocento la loro incidenza è in media del 7%, tenendo conto del molagio, e scende al 2,5-3% se lo si esclude, pur rimanendo una certa variabilità in funzione soprattutto della composizione numerica degli equipaggi [113].

Per tutto il XV secolo le rendite portuali risultano comunque insufficienti a coprire il costante disavanzo nella gestione dell'Ente porto, e continua a rivelarsi provvidenziale il contributo fisso versato ai Padri del Comune dalla Casa di San Giorgio [114].

Superata la congiuntura negativa degli anni Venti del Cinquecento (provocata dalla peste, dalla carestia e dal blocco da parte di Andrea Doria), tra il 1530 e il 1548 si colloca il periodo di massima espansione dei traffici [115], con conseguente crescita evidente delle entrate portuali che passano in media a 2742 lire all'anno, di cui il 24% derivante dallo *iactus navium*, il 12% dalla gabella per l'utilizzo dei fanali, il 7% dal molagio e la restante parte dalle altre imposizioni [116]. L'andamento crescente è però negativamente influenzato dalla scomparsa della gabella sul sartiame (ceduta nel 1533 alla Casa di San Giorgio) [117].

---

[112] Era in pratica una specie di contributo una tantum per la manutenzione dei moli: E. GRENDI, *Traffico e navi* cit., p. 312.

[113] P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., pp. 103-105. Sugli equipaggi si veda J. M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes* cit., p. 458 e sgg.; M. CALEGARI, *Navi e barche a Genova tra il XV e il XVI secolo*, in *Guerra e commercio* cit., pp. 39-41.

[114] Dal 1454, essendo avvenuto il consolidamento anche delle Compere del Capitolo, è la Casa di San Giorgio che effettua il pagamento. Si veda *Statuto* cit., pp. 236, 238.

[115] Si veda E. GRENDI, *Traffico e navi* cit., pp. 319, 335, 347-348, 363; in questo lavoro il cap. 1.4.

[116] Tali calcoli sono stati effettuati sulla base dei dati riportati da P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., p. 118.

[117] Sull'accordo stipulato tra San Giorgio e i Padri del Comune si veda *Statuto* cit., cap. 132, *Contractus factus inter Commune et Officium Sancti Georgii de cabella staliarum et sartie*.

A fronte dell'incremento dei traffici, e della presenza numericamente più rilevante di navi di grosse dimensioni, si rendono necessari ingenti interventi di escavazione dei fondali per finanziare i quali i Padri del Comune sono costretti a chiedere l'aiuto della Casa di San Giorgio, essendo il gettito fiscale ormai del tutto insufficiente a coprire le spese. Nel giugno del 1545 la Magistratura viene così autorizzata dai Serenissimi Collegi sia a chiedere un prestito di 28.000 lire di paghe [118], da restituirsi in dieci anni, sia a destinare alla *purgatione* dei bacini il provento di una gabella gravante su tutto il vino che sarebbe giunto nell'apposita Darsena via mare [119].

Tra la fine del XVI secolo e l'inizio del XVII i gravami che colpiscono le navi che entrano nel porto di Genova sono alquanto modesti: il loro gettito complessivo annuo oscilla per lo più tra 1.500 e 2.500 lire e l'unico aumento tariffario che si verifica (oltre all'istituzione di una sorta di abbonamento annuale denominato « bollo » per le imbarcazioni di minor portata) [120] è il passaggio da 1 a 2 lire per lo *iactus navium* nel 1586 [121]. La scelta appare, in maniera ancora più evidente che nei decenni passati, quella di sostenere il rinnovamento portuale con un forte impegno di San Giorgio, mediante il versamento per tutto il periodo di un contributo ai Padri del Comune vincolato al finanziamento di lavori all'interno dello scalo: tra il 1576 e il 1637 la Casa di San Giorgio, ormai costantemente presente nell'amministrazione finanziaria dello scalo in quanto direttamente coinvolta nella gestione del neo costituito Portofranco, fornisce alla Magistratura una

---

[118] Con il termine 'paghe' si intendono i proventi (generalmente frazionati in rate trimestrali) sui luoghi di San Giorgio. Le paghe, anche se non ancora maturate, possono essere oggetto di negoziazioni: G. FELLONI, *Strumenti tecnici ed istituzioni bancarie a Genova nei secc. XV-XVIII*, in *Scritti di Storia Economica* cit., p. 646.

[119] La gabella sarebbe stata riscossa direttamente da San Giorgio che avrebbe girato in cambio alla Magistratura 310 luoghi con i relativi proventi: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 327, doc. 20 giugno 1545.

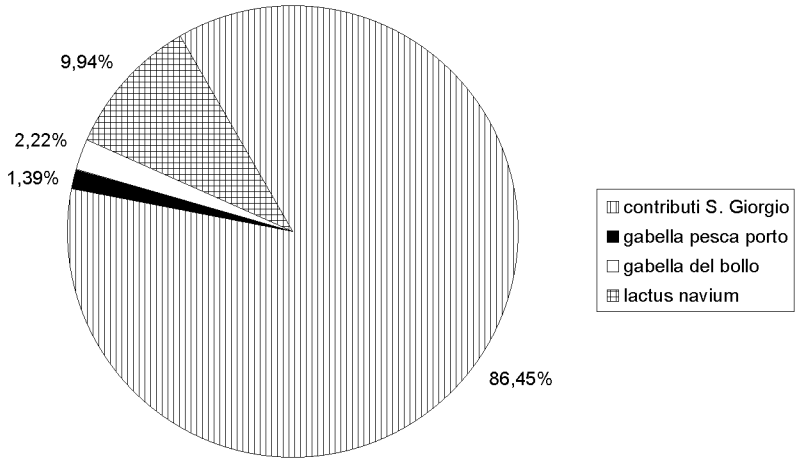
[120] Si trattava in pratica di un prelievo una tantum per l'utilizzo dei servizi portuali per le imbarcazioni minori dediti alla navigazione di cabotaggio: E. GRENDI, *Traffico e navi* cit., pp. 596-597.

[121] Tale rivalutazione in moneta di conto riportava in pratica la tariffa effettiva (in termini di oro e di argento) a livelli solo del 27-39% superiori al valore originario del 1482. Va notato che nel 1581 anche Venezia aveva aumentato quasi del 50% la tassa d'ancoraggio: F. C. LANE, *Le navi di Venezia* cit., p. 29.

disponibilità di fondi pari, a seconda delle fluttuazioni di traffico, a tre-otto volte l'ammontare complessivo degli introiti portuali [122].

Certo San Giorgio con questo suo intervento mirava essenzialmente a tutelare i suoi interessi, strettamente collegati allo sviluppo dei traffici che si tramutava nella possibilità di incrementare i proventi fiscali.

Entrate medie portuali (1550-1637)



Fonte: calcoli effettuati sulla base dei dati riportati da G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., pp. 188-190.

La Casa di San Giorgio nasce tra il 1407 e il 1408 (cioè durante il governo del maresciallo francese Boucicault) come organizzazione dei creditori dello Stato genovese, allo scopo di amministrare in comune i debiti pubblici a cui gli stessi creditori erano direttamente interessati, unificandoli in un solo istituto [123]; contemporaneamente, la Casa ottiene l'assegnazione

---

[122] Il periodo 1576-1637 resta comunque quello in cui il porto di Genova è stato più ampiamente tutelato da San Giorgio, anche se i contributi non furono comunque sufficienti a raggiungere l'equilibrio dei bilanci: di 58 rendiconti annuali considerati solo 28 evidenziano infatti un saldo positivo: G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., pp. 173-175.

[123] Sulla fondazione nel 1408 del Banco di San Giorgio, il primo banco pubblico italiano, e sul suo ruolo fondamentale nella gestione delle finanze della Repubblica si veda C. CUNEO,

di una serie di gabelle [124] con le quali pagare gli interessi, mentre le eventuali eccedenze, capitalizzate nelle « code di redenzione », dovevano servire per il mai attuato obiettivo di ridurre e poi annullare il gravoso debito, il quale, con la sua esorbitante ampiezza, faceva sì che lo Stato restasse esautorato di forza, e le finanze « passassero a fiume per San Giorgio e come esili ruscelli ai bordi di Palazzo Ducale » [125].

Inizialmente, sono proprio le gabelle, e in particolare i *carati maris* [126], a mettere in contatto San Giorgio con il porto e i traffici mercantili. Tale imposta colpiva, infatti, le merci, sbarcate a Genova o nelle Riviere, provenienti dall'estero o da altri luoghi dello Stato, e quelle imbarcate a Genova (o nelle Riviere) che effettuavano il tragitto inverso [127]. Tuttavia, la parteci-

---

Memorie sopra l'antico Debito Pubblico, *mutui*, *compere e banca di San Giorgio in Genova*, Genova 1842, pp. 324; H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi* cit., parte II; E. MARENGO - C. MANFRONI - G. PESSAGNO, *Il Banco di San Giorgio*, Genova 1911; G. FELLONI, *Inventario dell'Archivio del Banco di San Giorgio (1407-1805)*, Roma 1989, pp. 17-35; ID., *I primi banchi pubblici della Casa di San Giorgio*, in *Banchi pubblici*, *banchi privati e monti di pietà nell'Europa preindustriale* (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXI, 1991), pp. 227-246, ora anche in ID., *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 603-622; ID., *Stato genovese. Finanza Pubblica e ricchezza privata: un profilo storico*, in *Fra spazio e tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa* a cura di I. ZILLI, I, Napoli 1995, pp. 381-404, ora anche in ID., *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 275-296; ID., *Il Banco di San Giorgio ed il suo archivio: una memoria a più valenze*, in *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 461-468.

[124] Le gabelle cedute a San Giorgio, in forza del decreto del 1539, erano le seguenti: Appelli, gabella dei Caratti, Callega, Canna, Cambi, Carne e macellazione, Censarie, Rive munite e Sicurtà, Embolo, Grano, Grascia, Legna, Lino, Gualdo, Salumi e Peso delle Dogane, Notari di Collegio, Ostellaggio, Olio, Pedaggio, Condanne, Pegno, Bando di Curie, Pegno e Bando di Mercanzie, Piatte, Vena di ferro, Marco e Quaranteno, Rayba, Sale, Staglìe, Vino, Salsa di mezzo fiorino, Diritto di Voltaggio. Per uno studio in particolare su queste gabelle si veda C. CUNEO, *Memorie* cit., pp. 467-494.

[125] G. GIACCHERO, *San Giorgio e il porto*, in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., p. 121.

[126] Questo dazio, che alla metà del XV secolo era diviso in 24 « carati veteres » e 18 nuovi (poi portati a 60), e unificato nel 1445 sotto una stessa amministrazione, cioè quella di San Giorgio, era regolarmente ceduto in appalto. La società appaltatrice, per cautelarsi dalle numerose frodi, disponeva di navi per sorvegliare gli arrivi e le partenze e di una rete di informatori sparsi nei porti che segnalava il movimento delle navi e la natura della mercanzia: D. GIOFFRÉ, *Liber institutionum* cit., p. XVII.

[127] Sulle imposte che colpivano il commercio genovese R. DI TUCCI, *Le imposte sul commercio genovese fino alla gestione del Banco di San Giorgio*, Bergamo 1930, pp. 1-84; D. GIOFFRÉ, *Liber institutionum* cit.; G. FELLONI, *La fiscalità nel dominio genovese* cit., pp. 91-110.

pazione più stretta e metodica di San Giorgio alle fortune del porto prende avvio da una circostanza e ad una data ben precisa: il 1595, quando viene costituito il primo Portofranco genovese [128]. Nato inizialmente per fronteggiare una crisi granaria, si rivela ben presto fonte di attrazione per navi straniere cariche di ogni sorta di mercanzie, rendendo così insufficienti i modesti magazzini ad esso assegnati. Ed è a questo punto che il ruolo della Casa di San Giorgio diventa essenziale: dopo aver prestato i denari al Governo nel 1552 per erigere nuove mura, dopo aver finanziato in gran parte la costruzione di palazzo Ducale (1605), dopo essere venuta incontro innumerevoli volte alle esigenze di credito della Repubblica (impegnata nella costruzione di navi, nelle spese di ingaggio di nuove truppe, ecc.), si trova ora impegnata sia nella costruzione di nuovi magazzini che nell'amministrazione e gestione del Portofranco [129].

Il XVII secolo è caratterizzato da una svolta nella politica di gestione portuale e dall'apertura di una nuova epoca nella quale l'impegno finanziario di San Giorgio inizia progressivamente a decrescere. Le cause sono da ricercarsi, oltre che nella più generale crisi secentesca che provoca una diminuzione dei traffici, nella realizzazione del Molo Nuovo e conseguente decisione di aumentare in maniera rilevante le imposte sui vettori marittimi, incrementando così le possibilità di autofinanziamento della Magistratura preposta all'amministrazione dello scalo.

Nel 1638 si mette in atto una riforma dei vari prelievi che colpivano le navi, semplificando il criterio impositivo e incrementando gli oneri, e creando in pratica un sistema che rimane in vigore fino alla caduta della Repubblica [130]. Contemporaneamente il contributo ordinario di San Giorgio scende dalle

---

[128] Sulla nascita del portofranco e sulla sua attività si veda G. GIACCHERO, *Origini e sviluppo del Portofranco genovese*, *11 agosto 1590-9 ottobre 1778*, Genova 1972. In questo studio, soprattutto per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro all'interno di tale struttura, la Parte Seconda.

[129] Vedi E. MARENGO - C. MANFRONI - G. PESSAGNO, *Il Banco di San Giorgio* cit., pp. 119, 142-151; cfr. G. GIACCHERO, *San Giorgio e il porto* cit., pp. 122-127.

[130] Si unificano le quattro imposizioni che gravano sulle navi maggiori, istituendo un'unica tassa di ancoraggio così applicata: navi da 50 a 800 salme (pari a ton. 9,5-152,4) denari 8 per salma; navi sopra le 800 salme soldi 1 e denari 6 per salma; le navi al di sotto delle 50 salme pagano la gabella del bollo nella misura di lire 4 all'anno: E. GRENDI, *I Nordici e il traffico* cit. pp. 48-49.

16000 lire annue del periodo 1623-1644 ad una media di 8937.10 lire negli anni 1645-1656, e ad una sospensione nel quinquennio 1657-1661 [131].

Grazie comunque all'incremento dei proventi dell'ancoraggio, durante il periodo 1638-1681 si registrano i migliori risultati contabili dei due secoli compresi tra 1550 e 1750: su 44 bilanci esaminati da Giorgio Doria solo 18 si chiudono in passivo e ben 26 in attivo [132].

A partire dal 1669 la riscossione delle tasse d'ancoraggio e di bollo, che rendeva in media lire 22301 (pari a 2372 scudi d'oro) all'anno, viene concessa in appalto provocando una riduzione dei proventi (in gran parte dovuta alla diminuzione dei traffici) di circa il 40%. Questo fatto, unitamente alla definitiva sospensione dei contributi della Casa di San Giorgio (1682), al bombardamento francese del 1684 e alla guerra contro gli Austriaci del 1746-47, provoca conseguenze disastrose: dei 60 rendiconti noti tra il 1682 e il 1751 solo 13 si chiudono in attivo, con un deficit complessivo di 839.000 lire (pari a circa 85.600 scudi d'oro) [133].

In questa situazione si rende necessario da parte dei Padri del Comune uno sforzo per incrementare i proventi. Il primo provvedimento attuato, appena giunto in scadenza il contratto di appalto (1752), è la riassunzione della riscossione diretta della tassa d'ancoraggio, e già nel primo triennio il gettito aumenta del 90,8% rispetto alla media del decennio precedente. Nel 1760 si tenta poi di redigere una sorta di bilancio preventivo nel quale viene fissato un tetto massimo di spesa di lire 26.000 all'anno a fronte di entrate previste per lire 33.000 [134].

---

[131] Tale periodo fu negativamente caratterizzato dalla peste del 1656-1657, per la quale morirono a Genova circa 45-55 mila persone (C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova* cit., p. 356), e dal conseguente calo dei traffici, degli affari, dei consumi, del gettito fiscale e quindi anche delle entrate di San Giorgio (G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., pp. 430-434).

[132] G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., pp. 178-179.

[133] I Padri del Comune fecero in realtà alcuni sforzi per limitare i danni derivanti da questa congiuntura negativa tentando di incrementare gli introiti con una regolamentazione del servizio di zavorra, con un'opera di promozione delle riparazioni navali e noleggio degli stessi natanti di proprietà del Magistrato, ma i ricavi di queste operazioni furono alquanto modesti: G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., p. 180.

[134] Le voci di spesa erano: « cave di pietra, moli, dispaccio de pubblici gabbioli, illuminazione della Lanterna, purga del porto, pontoni-bette e mezze gallee ». Gli introiti previsti erano i seguenti: « ancoraggio e bollo, introito di dar carena e stalia in Darsena, introito della Pesca del Porto, fitti de Pontoni e mezze gallee. Li proventi delle Colonne in San Giorgio col

Le previsioni sono però eccessivamente ottimiste: nei 38 esercizi restanti fino alla caduta della Repubblica solo tre volte le spese rimangono entro il budget previsto, ma grazie allo sviluppo delle correnti di traffico, derivante dalla generale crescita economica europea e in parte dalle normative più liberiste in materia di Portofranco emanate negli anni 1751, 1763 e 1778 [135], gli introiti portuali registrarono una tendenza quasi costante all'incremento. Il risultato è che negli anni 1752-1797, su 46 bilanci, 33 si chiudono in attivo e 13 in passivo, per un avanzo complessivo di 396.000 lire (pari a circa 31.400 scudi d'oro) [136].

Analizzando sinteticamente l'evoluzione delle tasse gravanti sulle navi che transitavano per il porto di Genova nel corso di più di due secoli di gestione dei Padri del Comune, si può notare come il valore delle imposizioni espresso in moneta costante (scudo d'oro) si sia più che dimezzato tra il XVI e la fine del XVIII secolo per le navi di 71,5 tonnellate, mentre è rimasto pressoché costante per quelle di portata maggiore (in questo caso 296 tonnellate) [137].

Vi sono profonde differenze tra l'imposizione fiscale sui vettori marittimi applicata a Genova e quella in vigore a Livorno e a Venezia: innanzi tutto Genova non instaura mai (almeno finché mantenne la piena sovranità sui suoi territori) un regime protezionistico a vantaggio della propria bandiera, a differenza di Livorno dove, durante tutto il Cinquecento, i dazi che colpiscono le navi toscane risultano praticamente dimezzati [138], e di Venezia dove la discriminazione a danno delle navi forestiere, già pesante nei secoli XVI e XVII, raggiunge addirittura il 50% nel 1737 [139].

---

vincolo da spendersi in reparazioni del porto, Molo, e Darsina alle forme di esse Colonne, ed altri attinenti come sopra »: A.S.C.G., *Instruzione*, pp. 80-81.

[135] L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria*, cit., pp. 141-181; G. GIACCHERO, *Origini e sviluppo del Portofranco* cit., pp. 208-223.

[136] G. DORIA, *La gestione del porto diGenova* cit., pp. 181-183.

[137] L'imposizione fiscale per le navi di 71,5 tonnellate di stazza passa infatti da 1.11 scudi d'oro nel 1550 a 0.15 due secoli dopo. Per le imbarcazioni aventi una portata di 296 tonnellate l'imposizione fiscale nel 1550 risulta essere pari a 5.10 scudi, mentre nel 1790 sale a 6.17 (*Ibidem*, p. 195).

[138] M. BARUCHELLO, *Livorno e il suo porto*, Livorno 1932, p. 128.

[139] F. C. LANE, *Le navi di Venezia* cit., pp. 29-31, 36, 41-44.

Con la fine della Repubblica aristocratica e l'avvento del governo piemontese, anche il porto ligure inizia ad applicare dazi differenziati per le navi nazionali e per quelle estere. A tale riguardo il Regio Consiglio d'Ammiragliato emana il 10 aprile 1817 un decreto concernente i tributi da versarsi da parte dei vettori sulle seguenti materie: maneggio delle zavorre, affitto di pontoni e macchinari, permessi per carenare in Darsena, deposito di materiali ingombranti sui ponti e calate, servizio di pilotaggio (per alcuni esempi si veda la tabella qui di seguito) [140].

Oggetto della tassazione - anno 1817	*navi nazionali*	*navi estere*
maneggio di zavorra per bastimenti non oltre le 50 tonn.	L. –.25	L. –.50
oltrepassando le 50 tonn.	L. –.50	L. 1.
mercedi da pagare ai "Piloti pratici" da parte dei Capitani che ne avessero bisogno - da 1 piede a 10	L. 25	L. 37. 5
da 10 e 3 pollici a 12 proporzionale per ogni piede	L. 3	L. 4. 5
da 12 e 3 pollici a 14	L. 3.50	L. 5.25
al di sopra di 14 piedi	L. 4	L. 6

Fonte: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo piemontese,* reg, n. 754, doc. 10 aprile 1817.

Un nuovo regolamento contenente, tra le altre, disposizioni in materia tariffaria viene emanato il 24 novembre 1827 [141] e anche in questo caso le intenzioni protezionistiche del governo piemontese sono evidenti: il diritto di ancoraggio viene fissato in cent. 25 a tonnellata per i bastimenti nazionali, mentre per quelli esteri saliva a Ln.1 [142]; i diritti da pagare per l'ingresso in Darsena, proporzionati anch'essi alla portata delle navi, variano da Ln 3.60 a Ln. 28.80 per i bastimenti nazionali, e tra Ln. 7.20 e Ln. 45.60 per quelli

---

[140] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 754, doc. 10 aprile 1817.

[141] *Ibidem*, doc. 24 novembre 1827, *Regie Patenti* cit.

[142] A partire dal 4 febbraio 1827 si ha la conversione delle lire fuori banco e soldi di Genova in lire nuove: 1 L.f.b. = 0.833 Ln.: G. FELLONI, *Corso delle monete e dei cambi negli Stati Sabaudi dal 1820 al 1860*, in *Scritti di Storia Economica* cit., p. 379.

esteri, con un sovrapprezzo quindi pari al 100% a sfavore dei vettori forestieri. Un trattamento simile era anche in vigore per quanto riguarda i « diritti di faro » [143], mentre non vi era alcuna distinzione di bandiera in materia di diritti di carenaggio e diritti di sosta in Darsena per bastimenti di portata superiore a 3 tonnellate.

4. *La manutenzione delle strutture portuali: esigenze tecniche e interventi di politica economica*

Per un'analisi dei principali interventi di manutenzione e miglioramento delle infrastrutture dello scalo genovese è necessario risalire alla metà del XIV secolo, quando i *Salvatores portus et moduli* (cioè i Padri del Comune) erano già costretti a fare fronte all'usura dei ponti d'approdo (che, si ricorda, erano inizialmente costruiti in legno), e all'annoso problema dell'interramento dei fondali, causato principalmente dall'enorme quantità di terreno e detriti trasportati dai rivi che sboccavano in mare. Come si vedrà in seguito, sarà infatti questa una questione che caratterizzerà negativamente il porto ligure fino quasi ai giorni nostri, nonostante le numerose leggi emanate in materia (limitazioni per il trasporto e maneggio delle zavorre, obblighi di costante pulizia dei 'gabbioli'), e le ingenti opere di pulizia dei fondali effettuate nel corso dei secoli.

Nei tempi più antichi tali lavori venivano generalmente effettuati da personale specializzato, ovvero dai cosiddetti 'marangoni' e 'arcellatori', che operava direttamente alle dipendenze della Magistratura, incaricata a sua volta di fornire loro sia gli strumenti di escavazione, sia i mezzi galleggianti (i cosiddetti pontoni) ove caricare il materiale estratto. I primi, conosciuti anche con il nome di « magroni » o « nagroni », possono essere paragonati ai moderni operai subacquei: vengono definiti infatti « uomini che potevano rimanere a lungo sott'acqua, i quali purgavano il fondo dalle pietre, ricuperavano le navi sommerse » [144]; la loro opera, nonostante l'evoluzione dei sistemi di dragaggio, risulta fondamentale ancora nel 1750, quando i Padri

---

[143] Le tariffe relative al diritto di faro erano le seguenti: bastimenti nazionali di portata da 1 a 12 tonn., cent. 2 per tonn. e cent. 5 oltre le 13 tonn.; bastimenti esteri di qualunque portata cent. 5 per tonn.: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 754, *Regie Patenti* cit.

[144] F. PODESTÀ, *Escavazioni e scandagli* cit., p. 98.

del Comune, ribadendo una volta di più l'utilità di avere alle proprie dipendenze personale con le sopra citate caratteristiche [145], ne affidano la nomina e la supervisione al Deputato al porto ed emanano una serie di istruzioni al riguardo. I tre « nagroni » in attività in quel periodo erano infatti assoldati dalla Magistratura come veri e propri liberi professionisti, comandati da un capo, al quale spettava la nomina e la responsabilità dei suoi subalterni, e con doveri e retribuzioni consone alla loro posizione: non potevano infatti allontanarsi dalla città (comprese le tre Podesterie) senza il permesso scritto del Magistrato, e il loro compenso era di 30 lire al mese per il capo e di 14 lire per gli altri [146]. Gli « arcellatori » erano invece i pescatori di telline e di arselle, e cooperavano ai lavori di pulizia dei fondali mentre lo dragavano per pescare: dovevano portare a terra le pietre e le materie estratte durante tali operazioni e rigettare poi in mare i molluschi più piccoli; spesso venivano inoltre utilizzati per estrarre la zavorra dalle navi naufragate e sommerse a poca profondità al fine di poterle risollevare più agevolmente [147].

Solo a partire dal XV secolo si ha il primo utilizzo di rudimentali macchine di escavazione, generalmente aventi la forma di grossi cucchiai con delle tenaglie munite di una rete (detti cicogne) montate sugli stessi pontoni di proprietà della Magistratura. I costi sostenuti per tali operazioni risultano elevati, sia per il logorio dei mezzi di lavoro e di trasporto che necessitavano di continua manutenzione e di periodiche sostituzioni, che per le retribuzioni agli uomini impiegati [148]. Ad ulteriore conferma dell'importanza del problema, già nel 1466 i Padri del Comune avevano decretato l'obbligo di una giornata di lavoro a favore del porto per tutti gli uomini di età compresa tra i 20 e i 60 anni residenti sul territorio della Repubblica; contemporaneamente, tutti i possessori di imbarcazioni veni-

---

[145] « Essendo stato rilevato nel circolo del Magistrato Ill.mo de Signori Padri del Commune la necessità che vi è in questo porto d'aver persone capaci à poter andare sotto acqua per li lavori che occorrono farsi, che volgarmente si chiamano Nagroni, e che di questi ve ne siano scarso numero, ridotti à soli trè frà quali il migliore un certo Andrea Riccardi, che per ciò sarebbe necessario avere al serviggio simili persone per tutte le urgenze che potessero occorrere nel porto suddetto »: A.S.C.G., *Instruzione*, *Instruzione et elezione de Nagroni*, 12 giugno 1750. Sull'argomento si veda F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 393-395.

[146] A.S.C.G., *Instruzione*, capp. 3, 8. Per un confronto con le retribuzioni di altre categorie di lavoratori si veda G. Sivori Porro, *Costi di costruzione e salari edili* cit., pp. 341-423.

[147] F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 396; Id., *Escavazioni e scandagli* cit., p. 98.

[148] La retribuzione era generalmente giornaliera e comprendeva anche il vitto.

vano obbligati a dedicare una giornata di lavoro al trasporto delle pietre necessarie per la costruzione di opere in muratura [149].

I lavori di manutenzione non si esauriscono comunque con il solo dragaggio dei fondali: di notevole rilievo per l'efficienza dello scalo era anche la funzionalità dei fanali di segnalazione, sovente sottoposti a riparazioni e alla pulizia e sostituzione dei vetri, tramite l'impiego da parte dei Padri del Comune di alcuni artigiani specializzati [150]; ulteriori sforzi vengono inoltre dedicati al rinforzo delle scogliere, al rifacimento in pietra e al prolungamento dei ponti (tra il 1430 e il 1432 vengono rifatti il Ponte del Pedaggio, quello degli Spinola e quello della Mercanzia), utilizzando manodopera sia specializzata (maestri muratori) che generica (garzoni, famuli, addetti al trasporto delle pietre) [151].

Le attività sopra descritte presentano quindi anche importanti risvolti sociali e occupazionali, in un periodo in cui la popolazione cittadina evidenzia un elevato tasso di crescita dopo la depressione provocata dalla peste nel secolo precedente [152], rafforzando sempre di più il legame porto-città. Un certo numero di persone, essenzialmente quelle dotate di una qualche specializzazione, sono alle dirette dipendenze della Magistratura portuale, ma bisogna rilevare come, soprattutto in occasione di lavori di ingenti proporzioni, venisse coinvolta buona parte della classe lavoratrice cittadina, che ottiene così un diretto beneficio dal porto in quanto tale e non solo in quanto centro di traffici commerciali.

Importanti miglioramenti alle strutture dello scalo vengono attuati dai Padri del Comune tra la fine del Quattrocento e l'inizio del secolo successivo per far fronte all'incremento dei traffici e all'aumento delle dimensioni delle navi che frequentano le acque liguri: si procede infatti al rifacimento degli ultimi due ponti che erano ancora in legno (Ponte Calvi e Ponte Chia-

---

[149] Gli obblighi di lavoro potevano però essere evitati dietro il pagamento di cinque soldi: P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., pp. 91-92.

[150] I vetri della Lanterna necessitavano sovente di essere puliti (generalmente utilizzando l'albume delle uova) per non offuscare la luce del fanale, e venivano spesso sostituiti integralmente con ingenti spese a carico della Magistratura: *Ibidem*, pp. 70-71.

[151] Sui lavori di prolungamento e rifacimento dei ponti si veda F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 93-153. Sull'impegno finanziario dei Padri del Comune per queste opere si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., p. 66.

[152] Sull'andamento della popolazione cittadina si veda il cap. 1.3.

vari); con uno sforzo finanziario senza precedenti si provvede al rifacimento di cinque metri del molo perché danneggiati dalle furie del mare [153]; si chiude infine con una palizzata [154] e si svuota la goletta tra i ponti Pedaggio e Spinola per incrementare la profondità del fondale ed effettuarne la pulizia. Quest'ultima operazione in particolare assume notevole rilevanza dal punto di vista occupazionale in quanto risultano impiegati contemporaneamente centinaia di uomini per quasi cinque mesi, e per complessive cinquemila giornate di lavoro [155].

Con un chiaro tentativo da parte del Governo della Repubblica di comunicare al popolo l'intenzione di un ritorno all'antica politica mercantile, che prevedeva quindi un sempre maggiore interessamento alle questioni portuali, nel 1545 viene poi messa in atto quella che può considerarsi l'opera di maggior rilievo di tutto il secolo, ovvero l'espurgazione della Darsena, la cui responsabilità amministrativa e organizzativa, come di consueto, resta affidata ai Padri del Comune.

Si trattava di costruire una palizzata, rivestirla di tavole che i calafati avrebbero dovuto rendere stagne, ed estrarre l'acqua da bacino per mezzo di « cicogne », ovvero lunghi pali disposti a bilanciere su una forcella, su cui era appeso un secchio che veniva riempito, sollevato, e svuotato oltre la palizzata. Una volta terminata questa prima fase dei lavori (per i quali erano impiegati « magroni » e manovratori dei macchinari), squadre di manovalanze generiche dovevano estrarre i detriti dal fondo e liberare i condotti che scaricavano le acque direttamente nella Darsena, mentre i maestri antelami, maestri d'ascia e altri lavoratori specializzati ricostruivano le pareti della diga per garantirne la perfetta tenuta stagna. Infine, con il fondo ormai completamente liberato dall'acqua, venivano impiegati centinaia di lavoratori per scavare, riempire coffe e trasportarne il contenuto ai bordi della zona operativa, dove veniva poi versato sulle barche o caricato sui muli. Il reclutamento di una simile moltitudine di operatori, non risulta agevole per la Magistratura [156]: si richiamano vagabondi, schiavi e poveri, contadini dall'entroterra e

---

[153] F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 204-205.

[154] Sull'utilizzo delle palizzate e sulla loro costruzione si veda F. PODESTÀ, *Escavazioni e scandagli* cit., p. 100.

[155] P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., p. 96.

[156] Bisogna infatti considerare che tali lavori si svolsero in estate, e quindi in un periodo in cui i contadini e i pescatori erano restii ad abbandonare le loro attività.

pescatori dalle Riviere, formando squadre di lavoro omogenee a seconda della provenienza dei soggetti; il livello delle retribuzioni è generalmente elevato e varia comunque a seconda del grado di specializzazione degli stessi [157].

Nonostante la maestosità delle opere messe in atto, secondo quanto riportato dalla descrizione di Crescenzio, le tecniche di dragaggio utilizzate nello scalo genovese appaiono piuttosto arretrate, soprattutto se paragonate a quelle in uso nei porti di Livorno, Venezia e Corfù:

> « ... usano i Genovesi un vascello quadro con il fondo piano à modo di catasta ... et di sopra con le zappe cavano il fango, e trovando pietre entrano questi huomini sotto acqua, e le cavano fuori con le mani, invero fatica intolerabile, e di maggior ispesa assai che non son quei, che a Livorno con si bella fabrica, e impegno fece fare il Signor Giovan de Medici, conforme al modello, che egli portò di Fiandra » [158].

I mezzi di proprietà della Magistratura sono inoltre insufficienti e si deve sovente fare affidamento su onerosi contratti di appalto stipulati con privati che si impegnano a scavare i fondali; gli scarichi della zavorra e dei detriti di una città in continua espansione e in profonda trasformazione edilizia rendono praticamente vane le opere di espurgazione, e i fondali si innalzano con un ritmo di un metro ogni 50 anni [159]. Nella seconda metà del '600 la situazione è ormai unanimemente considerata disastrosa: molti vascelli e galere si arenavano in porto (soprattutto all'entrata delle darsene), e la quantità di materiale da asportare per ripristinare l'agibilità dello scalo veniva stimata in quasi 800.000 metri cubi, da effettuarsi in circa 15 anni [160].

Nel corso del XVIII secolo, nonostante gli investimenti effettuati da parte dei Padri del Comune sia per rinnovare pressoché totalmente il parco

---

[157] Sull'argomento si veda G. REBORA, *I lavori di espurgazione della Darsena del porto di Genova nel 1545*, in *Il sistema portuale* cit., pp. 201-220.

[158] B. CRESCENTIO, *Nautica mediterranea*, Roma 1607, pp. 543-544.

[159] G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., pp. 145-147.

[160] I fondali avevano infatti una profondità che variava tra i 2,6 e i 5,5 metri, quando nella maggior parte dei porti europei si considerava che per consentire l'attracco delle navi più grosse i fondali dovessero avere una profondità variabile tra 8,93 e 10,42 metri: *Ibidem*, p. 163. Analoghi problemi presentavano comunque anche il porto di Livorno (M. BARUCHELLO, *Livorno e il suo porto* cit., p. 417) e quello di Marsiglia (L. BERGASSE - G. RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, IV, *de 1599 à 1799*, Parigi 1954, pp. 414- 422).

natanti (vengono fatte costruire nuove bette e « mezze galere » con cadenza quasi decennale e nuovi pontoni ogni trent'anni circa), che per costruire un nuovo scalo (il Passo Nuovo) a ridosso del Molo Nuovo eretto nel 1643, l'efficienza dello scalo risulta compromessa dalla quasi totale inagibilità dei fondali soprattutto negli spazi acquei più vicini alla costa [161], e il problema non viene certamente risolto negli anni della dominazione francese [162]. Solo intorno alla metà dell'Ottocento, grazie alla donazione di Raffaele De Ferrari Duca di Galliera, si mette in atto un intervento radicale di ampliamento dello scalo genovese i cui effetti positivi restano però limitati dall'ingente incremento dei traffici [163].

---

[161] Sembra infatti che la profondità dei fondali nei pressi delle banchine a fil di costa non superasse i 30 cm.

[162] D. Presotto, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., VII (1967), pp. 155-157.

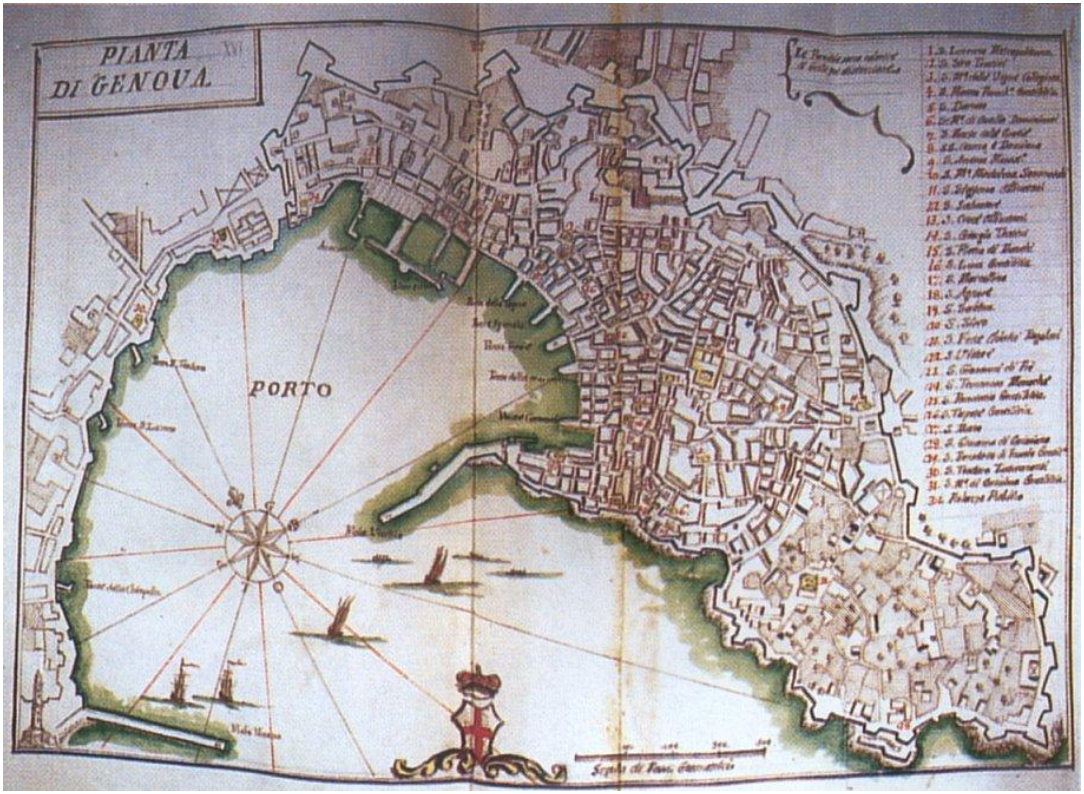
[163] M. E. Bianchi Tonizzi, *Traffici e strutture* cit., pp. 3-56; Id., *Il porto di Genova e la donazione del Duca di Galliera* cit., pp. 721-762.

PARTE SECONDA

I SETTORI OPERATIVI

PROBLEMI DI ORGANIZZAZIONE DELLA MANODOPERA E DI EFFICIENZA FUNZIONALE

Tav. I

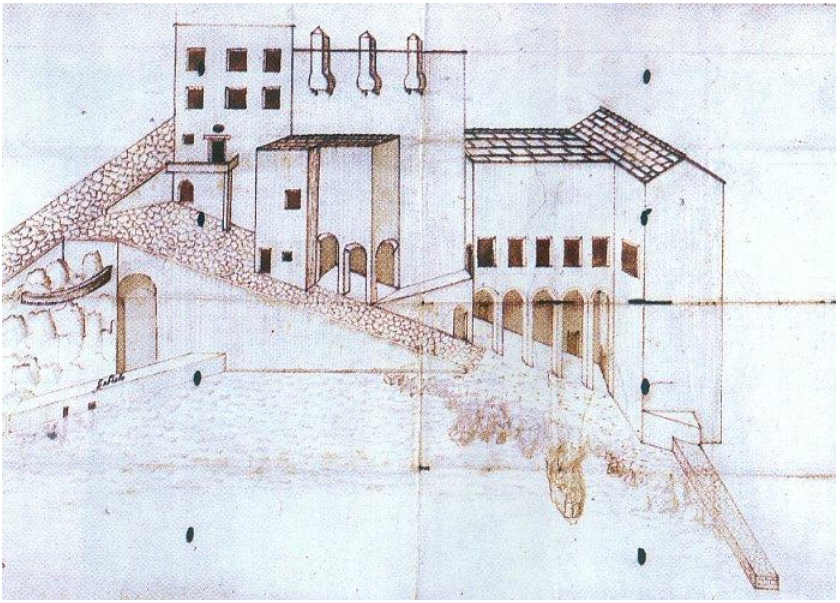


Pianta di Genova con veduta del porto (F.M. Accinelli, *Stato presente della Metropolitana di Genova*, A.S.C.G., *Manoscritto* 0116, anno 1768, tav. XVI, p. 449)

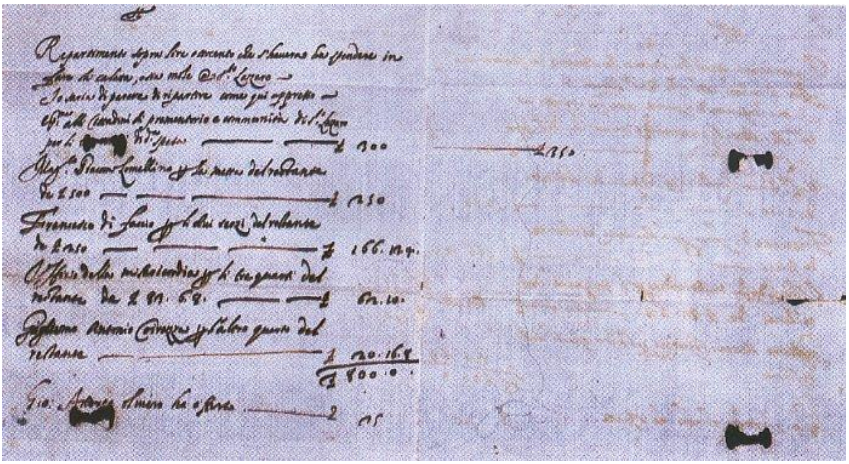
Tav. II

Promontorio della Lanterna (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 231, doc. 96, 26 giugno 1699)

Tav. III

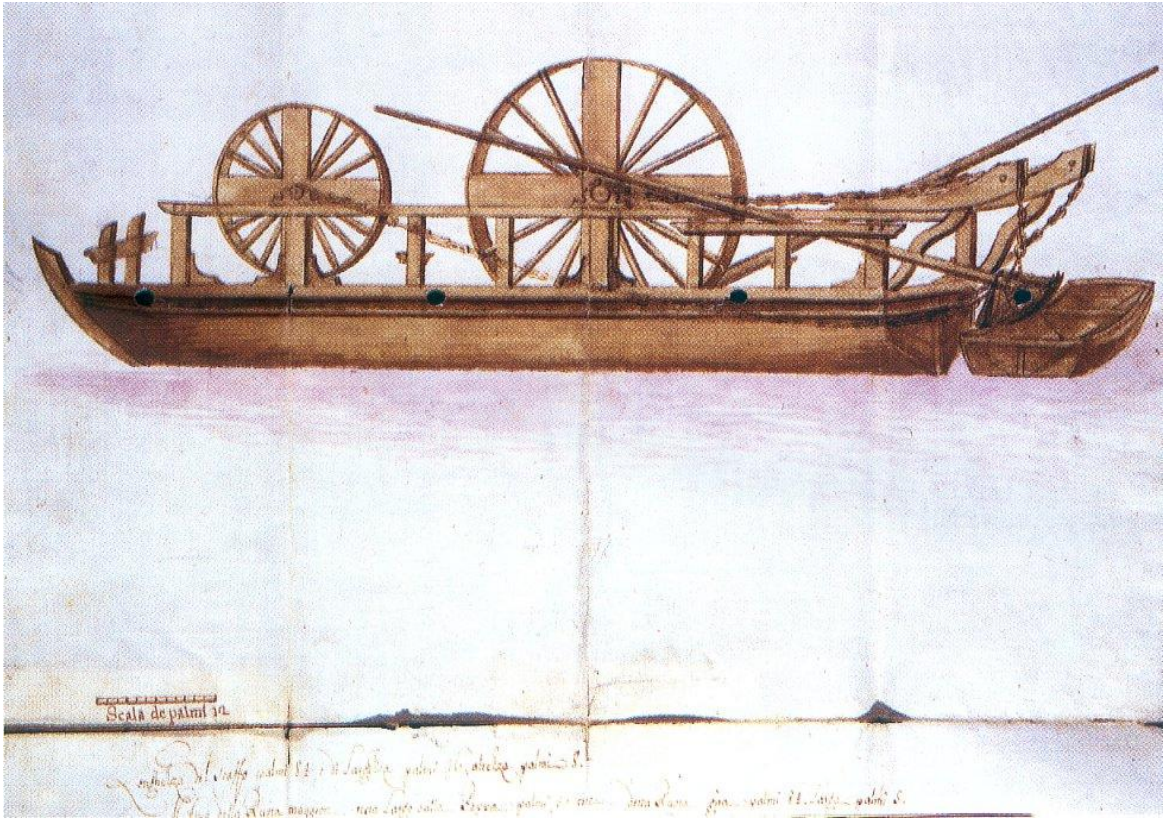


Calata di San Lazzaro (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 222/2, doc. 520, 4 marzo 1615)



Nota di ripartizione delle spese per la costruzione della calata di San Lazzaro da parte di privati (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 222/2, doc. 520, 4 marzo 1615)

Tav. IV



Pontone per lavori di escavazione (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 230, doc. 99, 1 giugno 1689)

Tav. V

Misura per grano – quarta (A.S.C.G., *Collezione pesi e misure*, secc. XVI – XVII)

Tav. VI

Terzarolo da vino per trasporto (A.S.C.G., *Collezione pesi e misure*, secc. XVI - XVII)

Tav. VII

Barile da vino (A.S.C.G., *Collezione pesi e misure*, secc. XVI - XVII)

Tav. VIII

Mezzo barile da olio – anno 1608 (A.S.C.G., *Collezione pesi e misure*, secc. XVI - XVII)

Capitolo I - L'assistenza ordinaria alle navi

1. *L'ingresso dei bastimenti nel bacino portuale. difficoltà e rischi*

a) La funzione della torre di Capo di Faro

> « Quando al ritorno il fuoco della punta di Capo di Faro nella notte si mostrava, o quando di giorno il lungo promontorio di Portofino, simile ad un mostruoso animale addormentato sulle acque, guidava i reduci lungo l'incantevole Riviera al porto di Genova, l'anima di quei mercanti, crociati, navigatori, esultava di gioia. Appena scesi a terra bisognava regolare i conti: sotto la volta il notaio, un po' più vecchio dell'altra volta era sempre là, pronto ancora a registrare non solo la chiusura dei conti, ma nuove imprese, nuove avventure, nuove speranze » [1].

Nulla o quasi si sa sulle origini della Torre di Capo di Faro, risalente probabilmente al XII secolo, ma abbastanza documentate sono le vicende della Lanterna attuale, costruita fra il 1543 e il 1544 da Francesco da Gandria (coadiuvato dai maestri antelami Donato da Balerna e Bernardino da Cabio) [2] ricalcando pressappoco il modello della torre precedente, andata distrutta nel 1512 durante l'assedio del forte di Codefà [3]. Nello spiazzo cir-

---

[1] G. BARNI, *Documenti e norme di diritto riguardanti il commercio e la navigazione genovese*, in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., pp. 40-41.

[2] L'indicazione dei nomi su citati come artefici della riedificazione della Lanterna non trova però il pieno accordo di tutti gli Autori che si sono occupati dell'argomento. Secondo alcuni, infatti, il nome dell'architetto resta sconosciuto; altri appoggiano la tesi riportata dalla tradizione popolare secondo la quale l'autore della costruzione della torre, una volta terminata l'opera, fu lanciato giù dalla cima della stessa affinché non ne costruisse una simile altrove; altri ancora (in particolare F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 351-356), basandosi sulle note dei pagamenti rinvenute nei cartulari della magistratura dei Padri del Comune, attribuiscono tale opera a Francesco da Gandria, anche se bisogna tenere presente che i suoi meriti sarebbero limitati solo all'aver ricostruito un edificio nelle forme che aveva precedentemente, spogliandolo dei merli che lo coronavano e abbellendolo con mensole, balaustre e cornici in pietra di Finale.

[3] La torre, avente un'altezza di circa 100 metri, fu eretta su un capo roccioso alto 50 metri sopra il livello del mare; per la sua costruzione furono impiegati duemila quintali di calce, 302 gradini di ardesia e 120 mila mattoni, 160 mq. di pietre riquadrate a scalpello in aggiunta a quelle recuperate dall'ex palazzo arcivescovile sul colle di Sarzano e dall'ex briglia

costante la torre, anteriormente all'installazione del primo sistema di lanterne a olio (risalente al 1326) [4], venivano accesi fuochi di segnalazione per i naviganti [5]. In seguito a ripetute scariche di fulmini, che producono danni alla Lanterna e feriscono i custodi, nel 1602 viene murata una lastra di marmo a ciascun lato dell'edificio portante la scritta *Iesus Christus rex venit in pace et Deus homo factus est*; per lo stesso motivo nel 1675 viene dipinta sulla Torre un'effigie di S. Cristoforo, ma ciò non serve a tenere lontane le tempeste: nel 1732 i danni causati alla costruzione da un forte temporale vengono stimati in circa mille lire [6]. La cupola del fanale viene interamente rifatta nel 1681, ma in seguito al bombardamento navale francese del 1684

---

della precedente torre: M. LUNGONELLI, *La Lanterna*, in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., p. 78; *Il porto visto dai fotografi. 1886-1969*, a cura di D. CABONA e M. G. GALLINO, Milano 1995, p. 138.

[4] « In quest'anno fu fatta una grande Lanterna sulla Torre del Molo e sulla Torre di Capo di Faro affinché, con le lampade in esse accese, nelle notti oscure, i naviganti conoscessero l'adito alla nostra città »: G. STELLA, *Annali genovesi dopo Caffaro e i suoi continuatori*, X, edizione italiana di G. MONLEONE, Genova 1941, p. 187.

[5] La prima attestazione di segnalazione con fuochi è riportata nel 1242 da Ansaldo De Mari, ammiraglio dell'armata pisana, che si espresse con queste parole: *Vidit ad partes Janue faros multos fieri cum fumis* (M. LUNGONELLI, *La Lanterna* cit., pp. 74-76). Riguardo alla funzione della Lanterna così si esprimevano i Padri del Comune nell'ambito delle istruzioni per il Deputato al porto: « La Lanterna serve non solamente per segnare i vascelli che sono in vicinanza del porto, mà altresì si accendono lumi nel fanale di essa per indicare à vascelli ove sia il porto » (A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 16.1. Si veda al riguardo l'Appendice I). Sulla Lanterna e, più in generale, sull'utilizzo dei fanali come strumenti di segnalazione per i naviganti, si veda D. ROSCELLI, *La Lanterna di Genova. Le torri del mare: le forme, le funzioni, la storia*, Genova 1991, pp. 11-290.

[6] Il 28 giugno 1732 i Padri del Comune dovettero procedere ad un'ispezione della Lanterna per verificare i danni causati dal forte temporale abbattutosi sulla città la notte precedente: « Noi infrascritti essendosi portati à riconoscere li danni cagionati nel fanale della Lanterna dalle saette che la colpirono ieri sera, abbiamo ritrovato essere stato rovinato il cornicione e la maggior parte della ringhiera di pietre di Finale posta sotto il copolino ove si pongono i segnali delle galee nella parte che guarda à ponente, et è forzoso rifarla tutta per intero. È stato fatto uno squarcio nella facciata che guarda sia à mezzo giorno et altre nella facciata che corrisponde à levante sotto il primo corniccione delle navi, con aver spezzato il lapide di marmo nel quale è scolpito il millesimo, avendo gettati in terra due pezzi di detto marmo ». Tale relazione prosegue elencando i danni subiti dalle strutture interne della torre, e si conclude effettuando una stima delle spese necessarie « ... per ristoro di suddetti lavori, da esseguirsi in tempo congruo, si calcola la spesa di £. 1000 per la difficoltà dé ponti e porto dé materiali, etc. »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 238, doc. 70.

l'edicola risulta danneggiata; lavori di rafforzamento per assicurare il fanale dalle scosse dei venti vengono effettuati nel 1791, mentre nel 1841 il faro alla Fresnel viene finalmente applicato sulla torre [7].

La normativa sul funzionamento e sulla manutenzione della Lanterna era alquanto varia e faceva riferimento a problematiche diverse: si andava, infatti, dalle previsioni di spesa per l'olio o per eventuali riparazioni, alle disposizioni, assai severe, affinché i guardiani accudissero diligentemente al loro ufficio. Il primo complesso organico di norme risale al 1586: in tale anno infatti i Padri del Comune emanano le *Istruzioni per il Lanternaro* (o Custode della Torre di Capo di Faro) [8], all'interno delle quali vengon puntualmente e minuziosamente specificate le mansioni e i doveri di quest'ultimo al fine di garantire la massima sicurezza dello scalo. L'impegno del custode risulta assai gravoso: egli doveva rimanere nella torre sia di giorno che di notte; se costretto ad allontanarsi per qualche motivo, doveva essere sua cura lasciare una persona in sua vece e farvi ritorno nel più breve tempo possibile [9]. Il suo compito principale era quello di avvistare l'arrivo di navi commerciali o da guerra, da levante o da ponente, e di segnalare tali eventi sia alle autorità che agli operatori portuali. La pena prevista in caso di ritardo o mancata esecuzione di queste rilevazioni era assai grave, consistendo nella rimozione dal servizio. Così, ad esempio, si scusa nel 1660 Michele Bianciardo « deputato alla custodia della Lanterna » e chiede di essere rein-

---

[7] Sui lavori di restauro subiti dalla torre si veda in particolare F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 324-326 e 356; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici* cit., pp. 100, 108-121. Per ulteriori notizie tecniche sul faro, l'ottica e il tipo di segnalazione luminosa in uso tra XVII e XIX secolo, si veda M. LUNGONELLI, *La Lanterna* cit., pp. 78-82.

[8] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 746, doc. 16 marzo 1586, *Instrutione di Domenico Cavallo della Torre di Capo di Faro*.

[9] In questa deliberazione i Padri del Comune si esprimono con un linguaggio alquanto autoritario, probabilmente per rammentare al custode l'importanza della sua funzione per il regolare svolgimento dei traffici all'interno del bacino portuale, tenendo anche conto del fatto che doveva operare da solo, mentre intorno alla fine del XIV i custodi erano due, uno per il giorno e uno per la notte (F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., p. 309): « Acciò che voi Domenico Cavallo custode della torre di Capo di Faro sapiate qual sii la cura vostra, e possiate attenderle con ogni diligenza, e appoggiata a voi solo che prima si soleva a doi, vi si fanno le infrascritte note, le quali vi serviranno per instrutione che doverete osservare intieramente, sotto ogni grave pena in nostro arbitrio » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 746 cit., doc. 16 marzo 1586, *Instrutione di Domenico Cavallo* cit.).

tegrato nelle sue funzioni, dalle quali era stato escluso per non avere segnalato l'arrivo di una galera:

> « ... poiché se esso non fù così pronto in esponer il coffino per la galea che venne non fu per colpa sua ma bensì del temporale, che per esser offuscatissimo non permetteva il poter scorgere detta galea, benché molto vicina, come ne possano haver piena cognitione VV. SS. Ill.me dà persone degne di fede, tanto più che alla catigione del tempo se vi accresce il buio della notte, essendo la detta galea entrata à trè ore di notte » [10].

Il sistema di segnalazione era semplice ma efficace: in caso di avvistamento di navi o vascelli il custode doveva appendere nel « revelino » [11] più basso della torre un « coffino » [12] per ogni imbarcazione in arrivo; quando tali navi fossero state a circa 20 miglia dal porto il coffino doveva essere posto in cima all'asta, per essere poi abbassato ed infine tolto all'ingresso dei bastimenti in porto:

> « Guardereti con diligenza se coparesse navi ò sia vascelli ... e quando le navi serano sopra il monte, o vero da parte di ponente lontane venti miglia circa, terete i coffini in cima, o sia nell'estremo dell'hasta, e quando a mezza hasta, et intrando in porto, subito levarete il coffino, e per che alle volte le navi respetto del vento di terra potrà essere che sorgessero fuori dal porto, in tal caso quando essa nave havesse datto fondo tra Calignano e la torre levarete li coffini » [13].

Se si trattava invece dell'arrivo di una o più galere (fino ad un massimo di quattro) il segnale (sempre uno per ogni imbarcazione) andava sistemato

---

[10] *Ibidem*, fl. n. 226, doc. 14 del 16 febbraio 1660.

[11] Questo termine indica dei piccoli fortilizi costruiti all'esterno dell'opera di difesa principale e, nel caso in questione, della Lanterna, dove erano due, costruiti entrambi nel 1323: D. ROSCELLI, *La Lanterna* cit., p. 142.

[12] Si tratta di una cesta di vimini (G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese-Italiano*, Genova 1851, p. 117) che veniva appesa con una corda alla Lanterna per avvisare dell'arrivo di qualche bastimento mercantile. Se il bastimento era da guerra il segnale era costituito da una bandiera. Le prime notizie sull'utilizzo dei coffini risalgono alla fine del XIV secolo, quando nei cartulari dei Padri del Comune si trova la nota delle spese per l'acquisto e la manifattura di questi. Nel 1412 due coffini *pro ponendo ad turrim Capitis Farii pro signo navium* costavano due lire, mentre nel 1544 ugual numero costava lire tre, soldi cinque e denari otto. Nel 1588 la spesa di fattura era di soldi quindici per ognuno, non tenendo conto del costo della pece con cui veniva spalmata la tela della quale erano rivestiti: F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 316-318.

[13] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 746, *Instrutione di Domenico Cavallo* cit.

nel revelino superiore, mentre se il numero di galere fosse stato superiore tali coffini venivano affiancati da una vela [14]:

N° galere in arrivo				Sistema di segnalazione
da	1	a	4	1 coffino per ogni galera
	5			1 vela + 1 coffino
da	6	a	10	1 vela + 2 coffini
da	11	a	15	1 vela + 3 coffini
da	16	a	20	1 vela + 4 coffini
oltre	20			nessun sistema di segnalazione e obbligo di avvisare immediatamente la Camera

Fonte: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 746, *Instrutione di Domenico Cavallo* cit.

Nel caso in cui il custode avesse avvistato un vascello a remi all'apparenza fermo in mare, abbandonato, o in qualche modo sospetto, doveva segnalare tale evento con fumo (di giorno) [15] o fuoco (di notte) acceso dal lato dal quale fosse stata notata tale imbarcazione, salvo poi recarsi immediatamente presso la magistratura a riferire dell'accaduto [16].

---

[14] Nel XV secolo si aggiunsero ai segnali già descritti anche le bandiere e le bandierette (cioè bandiere in legno colorate). Sull'utilizzo di queste ultime si veda F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 319-320.

[15] Le fumate venivano ottenute, in principio, con la brisca (cioè con steli di ginestra) inumidita, poi con la pece (1557), poi col catrame (1617). Per alcuni periodi si utilizzò anche la scopa o erica (brugo): M. LUNGONELLI, *La Lanterna* cit., p. 78.

[16] « Se per aventura vedeste vasselli da remo ancorché fusse qualsivogli hora del giorno che vi paresse stesse fermo in mare, che non andassero al loro camino, o fussero disaborati, o in qualsivogli modo si dimostrassero sospetti, in tal caso farete fumo da quella banda dove li vedrete, intendendo di giorno fumo e di notte fuoco, di poi verrete in Camera a refferire quanto havrete visto se di giorno, se di notte la mattina seguente » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 746, *Instrutione di Domenico Cavallo* cit.). Il fuoco « da farsi alla cima della Lanterna » veniva utilizzato anche per segnalare alle autorità l'arrivo di « Corsari Barbareschi » dalle due Riviere. In occasione però dell'emanazione di tale ordine, i Padri del Comune si interrogarono sull'opportunità e sui rischi che poteva comportare l'accensione di fuochi sulla torre a causa dei depositi di polveri che si trovavano ai piedi della stessa, e ordinarono al Deputato alla cura del porto di effettuare indagini al riguardo: *Ibidem*, fl. n. 236, doc. 119.

La preoccupazione dei Padri del Comune per l'arrivo di qualunque genere di imbarcazione che potesse creare disordini o violare in qualche modo le leggi della Repubblica appare chiara: come per l'eventualità dell'arrivo di un rilevante numero di galere, anche nel caso su citato gli obblighi di segnalazione e informazione assegnati al custode della Lanterna risultano quanto mai fondamentali per la prevenzione di situazioni potenzialmente pericolose. Queste potevano verificarsi specialmente di notte, e a questo proposito le *Instruzioni* raccomandavano appunto:

> « La sera nell'andare sotto il sole starete attento a vedere se si vedesse de simili vasselli da remo e farete li vostri segni che si sogliono fare ... accioché per la negligenza vostra non succedesse alcuno incomodo, o sinistro » [17].

Ogni giorno il custode doveva inoltre redigere una nota di tutti i movimenti di navi avvenuti in ambito portuale per poi consegnarla alla magistratura dei Conservatori del Mare alla quale, si ricorda, competevano tutte le questioni concernenti la navigazione; in tali documenti (dei quali si hanno alcuni esempi significativi per gli anni 1794, 1795, 1796) [18] venivano infatti riportati con puntigliosa diligenza, e per quanto era possibile in base alle condizioni di visibilità, il numero delle navi provenienti sia da levante che da ponente, il tipo di imbarcazione (e in particolare l'indicazione se fosse mercantile o da guerra) e, solo in alcuni casi, la nazionalità e il nome del comandante [19].

Ulteriore compito del « lanternaro » era quello di mantenere accesi i lumi della torre sia di notte che in condizioni di tempo avverse, in modo che « i vasselli che giungessero in questi mari possino ridursi in porto senza periglio di perdersi » [20]; per la stessa ragione i Conservatori stessi rinnovano più volte il divieto di accendere fuochi nottetempo nelle zone circostanti il

---

[17] *Ibidem*, reg. n. 746, *Instruzioni di Domenico Cavallo* cit.

[18] I documenti sono contenuti nell'unica filza che è stato possibile reperire al riguardo.

[19] Il custode della Lanterna nella sua relazione sui movimenti di imbarcazioni del 24 aprile 1796, ad esempio, riporta: « Nave Diadema da guerra inglese, Capitano Giorgio Enrico Townrij dal Corso, Pn. 500, cannoni 64 ». Cinque giorni dopo riferisce invece i seguenti movimenti: « Si fa parte come il custode della Lanterna ha rifferito che da Levante si vedono cinque navi mercantili e tre lattini, e da Ponente quattro lattini e una nave che sembra da guerra, et altra mercantile senz'altro di nuovo » (A.S.G., *Fondo Conservatori del Mare*, fl. n. 446, *Rapporti del Comandante della Lanterna, anni 1794,1795,1796*, doc. 24 e 29 aprile 1796).

[20] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 746, *Instruzioni di Domenico Cavallo* cit.

bacino portuale e stabiliscono pene sia pecuniarie che corporali per i contravventori. Il pericolo maggiore stava nella possibilità che i capitani delle navi scambiassero i fuochi accesi nei pressi del porto per i segnali di ingresso al porto stesso, rischiando quindi di andare ad infrangersi contro gli scogli:

> « ... per li fuochi ò sia lumi che si fanno di notte nella piazza di Sarzano e nella tratta delle muraglie da Sarzano sino al Molo, e nella Piazza di N.S. delle Grazie, et anche nelle parti che sono presso la malpaga, che son alle volte causa della perdita delle navi, pigliando errore li Capitani che vengono da parte longinque per entrare nel porto di questa città, in schivar detto porto et andar alla volta dove stanno detti fuochi ò sia lumi, imaginandosi che dove si fanno detti fuochi ò sia lumi ivi sia il porto » [21].

Nuove norme più severe sono riportate circa due secoli più tardi (1769) nelle *Istruzioni per il Deputato al porto* [22], quando viene stabilito il numero esatto di lumi che dovevano essere accesi nei diversi mesi dell'anno:

novembre, dicembre, gennaio, febbraio	30 lumi
marzo, aprile, maggio	12 lumi
giugno, luglio, agosto	nessuno
settembre, ottobre	18 lumi

In caso di necessità il custode manteneva comunque la facoltà di accrescere il numero dei lumi accesi anche nei tre mesi franchi di giugno, luglio e agosto, sempre fino ad un massimo di 30 e con l'obbligo di prendere nota dell'accaduto per poi riferire ai suoi superiori [23].

---

[21] Il 5 ottobre 1602 i Conservatori del Mare prendono nettamente posizione al riguardo: « ... si prohibisce ad ogni e qualonque persona di qualonque stato, grado e condizione, si sia niuna esclusa, che da ora inanzi non osa né presuma di notte far fuoco né lume di tutte le parti suddette sotto pena à contrafacienti di ogni pena corporale come pecuniaria arbitraria » (*Ibidem*, fl. n. 626, doc. 5 ottobre 1602, *Grida fatta per conto dell'arte delli Barbi et hoggi publicate*).

[22] *Ibidem*, reg. n. 756, *Instruzione per l'Ill.mo Sig. Deputato al Porto* cit., 17 febbraio 1769.

[23] *Ibidem*, capp. 16. 6. Lo stesso capitolo delle *Istruzioni* del 1715 si esprimeva invece in termini un po' meno perentori, lasciando maggior capacità discrezionale al custode della lanterna: « Si accenda nel fanale maggiore ò minore quantità di lumi secondo il bisogno ... Se il Lanternaro accenderà alle volte per caosa di tempo oscuro, ò borascoso, ò altro accidente, maggior quantità di lumi del consueto sia tenuto la mattina seguente darne parte all'ill.mo Diputato e sottosindico di mare » (A.S.C.G., *Instruzione*, capp. 16.3, 16.4). Alcuni anni prima i Serenissimi Collegi, su istanza dei Padri del Comune, deliberarono l'accrescimento del numero di lumi da accendersi nel fanale « per maggior sicurezza de' naviganti nell'ingresso in

Il rifornimento dell'olio necessario era a carico dei Padri del Comune e da questi demandato al Deputato al porto [24], il quale doveva procurarlo in tempo utile, ad un prezzo conveniente e « che sia di qualità tale che faccia buona durata e lume chiaro non fosco » [25]. Tale olio veniva addebitato al custode della Lanterna e questi doveva ogni mese fornire un rendiconto del consumato per uso straordinario, tenendo presente che il consumo medio giornaliero era di una « misuretta », per un totale di undici barili e mezzo all'anno (aumentati a dodici con decreto del 18 luglio 1719) [26]. Grazie ai dati che è possibile ricavare da alcune rapporti del lanternaro per gli anni 1608-1609, si può notare come l'illuminazione della Lanterna nei mesi estivi, ovvero al di fuori di quelli previsti dai regolamenti, non fosse un evento particolarmente eccezionale: tra il 18 giugno e il 12 settembre del 1608 viene accesa per un totale di quattordici giorni; tra il primo di giugno e il 25 settembre dell'anno successivo (come si può

---

questo porto », portandone il limite massimo a 40, ma non si ha alcun riscontro dell'effettiva applicazione di tale provvedimento: *Ibidem*, fl. n. 233, doc. 102.

[24] In precedenza, un decreto del 5 gennaio 1588 ordinava al cassiere della Camera di acquistare egli stesso l'olio per il fanale e di consegnarlo al custode nella quantità convenuta, allo scopo di evitare le frodi che aveva commesso quest'ultimo negli anni in cui era stato direttamente incaricato della provvista. Si veda F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 342-343.

[25] Da un'istanza presentata dai Padri del Comune, il 22 novembre 1678, affinché l'olio fornito dai Provvisori (per consumo del fanale della Lanterna e per i lumi accesi nella cattedrale e sotto la Loggia dei Banchi) venisse concesso al prezzo di costo, si apprende inoltre che per la quantità di 13 barili annui (in questo caso particolare provenienti dalla Corsica) vigeva un regime di franchigia, probabilmente dovuto alla destinazione per uso pubblico del combustibile (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 229, doc. 14). Il 29 novembre 1713, in occasione dell'aumento del numero massimo di lumi da poter accendere (passato da 30 a 40), il regime di franchigia venne esteso a 22 barili di olio annui: *Ibidem*, fl. n. 233, doc. 102.

[26] « Ogni mese se le darà credito del consumato per uso straordinario proporzionato alla longhezza delle notti al raguaglio della prova fatta, che ogni misuretta d'oglio duri in una lampada accesa con stoppino di fila trentaquattro di Bombace per ore sette come resta espresso né decreti e regolamento fatto in questa materia » (A.S.C.G., *Istruzioni* cit., cap. 16.5). Le istruzioni per il custode della Lanterna si rivelano piuttosto precise nel calcolo dell'olio necessario per tenere accesi i lumi. A tale proposito, il 5 novembre 1708 si studiò la possibilità di non accendere la Lanterna nei giorni di luna allo scopo di risparmiare il prezioso combustibile, l'olio di oliva. Per un'analoga e inopportuna economia però, nel 1712, alcune galee rischiarono di infrangersi contro gli scogli, essendo troppo scarsa la luce emessa dal fanale: M. LUNGONELLI, *La Lanterna* cit., p. 79.

vedere dalla *Nota* qui di seguito riportata) i giorni di accensione sono invece 22 [27].

Nota del consumo straordinario di olio di Giò Patuzzo, custode della Lanterna, dall'1/6 al 25/9/1609

Giorni	N° lumi accesi
1 giugno – aseso lo fanare de la Lanterna con tempo cativo lampe n.	12
10 giugno	12
11 giugno	12
13 giugno	12
16 giugno	12
27-28-29 giugno	36
29-30 luglio	24
27 agosto	12
3-4-5-6-7-8-9-10 settembre	96
22 settembre	12
24-25 settembre	24

Fonte: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 67, doc. 123.

Sull'effettivo utilizzo dell'olio per l'accensione straordinaria di lumi in caso di « notti oscure » da parte del custode della Lanterna vigeva un attento sistema di sorveglianza: è del 1701 un decreto attraverso il quale i Padri del Comune, su istanza del Deputato al porto, richiedono al Sergente Generale del posto militare della Lanterna di voler assumere l'incarico di fare effettuare da qualche ufficiale delle ispezioni improvvise per verificare l'effettiva accensione di tutte e trenta le lampade previste per le situazioni di scarsa visibilità [28].

---

[27] In entrambi i casi presentati il numero di lumi accesi per ogni « notte oscura » risulta pari a dodici, mentre il consumo giornaliero di olio consta sempre di una « misuretta » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 66, doc. 144 del 1608 ; *Ibidem*, fl. n. 67, doc. 123 del 1609).

[28] « Sopra quanto è stato nel Mag. Ill. de Sig. Padri del Commune discorso circa le notizie che si hanno che il Lanternaro non accenda al fanale della Lanterna nelle notti oscure tutte

b) Il servizio offerto dai « piloti pratici »

In seguito alla segnalazione dell'arrivo di un bastimento, il porto genovese era sempre pronto a mettere a disposizione i suoi uomini (appartenenti alle varie corporazioni di mestiere) per fornire tutta l'assistenza necessaria ai capitani per le operazioni di ingresso, ancoraggio, disbrigo delle formalità doganali e movimentazione dei carichi, analogamente a quello che ai giorni d'oggi viene offerto dal V.T.S. (Vessel Traffic Service), ovvero dal centro operativo a cui fanno capo tutti i servizi che vengono forniti alle navi, agli armatori, alle società di shipping, ecc. [29].

L'efficienza delle operazioni nello specchio portuale era all'epoca decisamente compromessa dai bassi fondali e dall'esposizione ai venti: ancora nel 1845 lo scalo genovese si presentava in arretrato di quattro secoli rispetto ad altre realtà europee; le calate erano strette e non transitabili dai carri, esposte alle onde e in non felice posizione; l'uso delle chiatte era generalizzato e reso indispensabile dal divieto di attracco per le navi con stazza superiore alle trenta tonnellate [30].

Per questi motivi non ci si deve stupire se a metà dell'Ottocento, quando il sistema corporativo era già stato demolito da alcuni decenni nel

---

le 30 lampadi secondo il suo obbligo, e vada sempre continuando a prender la provvigione d'oglio per tutte dette 30 lampade. È stato decretato che si preghi il Sig. Sergente Generale, in coherenza anche di quanto ha seco discorso l'Ill. Giò Francesco Raggi Diputato alla cura del porto, à volere prendersi l'incommodo di far fare all'improvviso per mezzo di qualche ufficiale del posto militare della Lanterna la visita in una delle notti oscure per averignare se veramente sussiste ch'esso Lanternaro non compisca alle parti del suo debito in accendere tutte le 30 lampade » (*Ibidem*, fl. n. 231, doc. 254). Compiti di vigilanza sull'opera del custode della Lanterna vengono attribuiti, nel 1715, al guardiano del porto: « Starà oculato che di notte tempo, cioè quelle notti che il Lanternaro suole accendere il fanale della Lanterna, si facci lume chiaro, e quando non accendesse dovrà subito la mattina seguente portarne notizia al detto ill.mo deputato » (*Ibidem*, reg. n. 755, *Instruzione per il Guardiano del porto*, art. 7).

[29] Sul V.T.S. e sui moderni sistemi di pilotaggio e di assistenza alle navi nello scalo genovese si veda S. GALLEANO, *Piloti della Lanterna. Breve storia del pilotaggio a Genova*, Genova 1997, pp. 67-98.

[30] Sull'inefficienza dello scalo ligure nella prima metà dell'Ottocento e sul ruolo ancora rilevante delle corporazioni operanti nell'ambito portuale si veda *Porto. Lavoro Portuale. Storia delle Compagnie e dei Gruppi portuali*, a cura di A. G. VELARDITA, Genova 1922; E. COSTA, *Cavour e la riforma delle corporazioni privilegiate del porto di Genova (La Relazione di Domenico Buffa del 1855)*, in *Miscellanea di Storia del Risorgimento in onore di Arturo Codignola*, Genova 1967, pp. 107-164; E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., pp. 327-337.

resto del paese, a Genova ci si interroga ancora sull'opportunità o meno di abolire le corporazioni operanti in ambito portuale, fermamente arroccate ai loro secolari privilegi e determinate a non abbandonare la loro situazione di monopolio. A questo riguardo, in una nota della Camera di Commercio, risalente probabilmente al 1851, viene fornita una interessante ripartizione funzionale delle arti stesse che rispecchia un consolidato e collaudato sistema organizzativo [31]:

> « Le persone contemplate nella circolare del 12 gennaio corrente, partendo dai luoghi in cui esercitano le loro arti o mestieri, si dividono in tre categorie, poiché di esse altre lavorano nel porto, altre nel portofranco et altre finalmente sugli scali, o ponti della città. ... Le corporazioni che vantano ancora antichi diritti sono, per il porto, le seguenti, cioè:
>
> – Barcajuoli
> – Calafati e Maestri d'ascia
> – Minoli
> – Cadrai
> – Linguisti
> – Compagnia del Salvataggio
> – Piloti Pratici
>
> Per il Portofranco
>
> – Caravana
> – Facchini di Dogana
> – I cosiddetti Camaletti nostrali
> – Cassari e Barilari
>
> Nella città lavorano:
>
> Le diverse categorie di facchini addetti ai ponti, frà le quali devono comprendere i piloti ed i Misuratori da grano e da carbone » [32].

Quando il lanternaro segnalava l'avvicinarsi di un bastimento in porto, appendendo il solito coffino, i primi a doversi fare trovare pronti, nel-

---

[31] A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Note*. Intorno alla metà del XIX secolo Cavour aveva infatti richiesto una relazione sullo stato delle Arti ancora attive nello scalo ligure e tale incarico era stato affidato all'Intendente Generale Domenico Buffa, nella cui relazione del 1855 è possibile rinvenire alcuni passi del tutto analoghi a quelli citati nella nota della Camera di Commercio, con la quale il Buffa intratteneva stretti rapporti di corrispondenza. A questo proposito si veda E. COSTA, *Cavour e la riforma delle corporazioni privilegiate* cit., pp. 107-164.

[32] In questo capitolo si farà riferimento solo ad alcune delle corporazioni operanti in porto (barcaioli, minolli, piloti pratici, linguisti, cadrai, Compagnia di Salvataggio). Per un'analisi dettagliata sull'attività svolta dalle altre corporazioni sopra citate si vedano i capitoli successivi.

l'eventualità di una richiesta di intervento da parte del comandante della nave in arrivo, erano i piloti; l'utilizzo di tale servizio era comunque facoltativo e veniva generalmente domandato dai capitani che giungevano nel porto ligure per la prima volta e che quindi preferivano affidare la loro imbarcazione per le difficili manovre di ingresso a mani esperte [33].

Le informazioni riguardanti le origini e la normativa statutaria interna dei « piloti pratici » come autonoma corporazione di mestiere sono alquanto scarse, mentre è sufficientemente documentata la loro attività nell'ambito dell'organizzazione portuale. Grazie ai dati disponibili, e in particolare sulla base del regolamento emanato al riguardo dalla magistratura dei Conservatori del Mare nel 1771 [34], si può ipotizzare che essi facessero originariamente parte della più importante e complessa organizzazione dei barcaioli [35], salvo poi staccarsi e divenire una compagnia indipendente intorno alla fine del secolo [36].

---

[33] « In primo loco che non vi sii raccomandasione alcuna e se venissero Capitani ché non vi fossero mai venuti in questo porto di Genova si possino servire quelli che saranno li primi, e che niuno non ve ne possi opporre, e faccino che li Capitani sijno del tutto bene sodisfatti » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 629, doc. 138, 18 settembre 1771). Da questo fatto si può dedurre che l'ingresso nel porto di Genova non presentava particolari problemi, almeno per i capitani più esperti. La situazione era alquanto differente a Venezia dove, a causa delle difficoltà di ingresso nella laguna, dovute all'interramento dei fondali, le autorità portuali avevano predisposto un servizio grazie al quale le navi venivano prese in consegna dai piloti già dall'Istria. Si veda F. C. LANE, *Storia di Venezia*, Venezia 1978, pp. 21-23. Da un rapporto della Camera di Commercio si apprende che Venezia non era la sola a prevedere l'obbligo di servirsi dei piloti per le manovre in porto: « ... Voi ben conoscete quali importanti attribuzioni si abbiano i Piloti, voi sapete che presso le nazioni più commercianti essi formano delle corporazioni con privilegi più o meno ampi, e che in Inghilterra per esempio è obbligatoria l'opera del Piloto, non poche sono le coste o i porti in cui per navigare od entrare è obbligatoria l'opera del Piloto. Presso di noi invece sotto un certo punto di vista puossi dire ammesso il principio della libertà, poiché i Capitani, sia che arrivino in porto, o che ne partano, sono autorizzati a chiamare i piloti o a rifiutarli » (A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del Porto*, senza data ma probabilmente risalente al 1851.

[34] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 629, doc. 138, 18 settembre 177.

[35] Sui barcaioli, una corporazione molto importante nell'economia portuale sia per il numero di iscritti che per la varietà delle attività svolte, si vedano, in questo stesso lavoro, i paragrafi successivi.

[36] Tale ipotesi si basa essenzialmente sul fatto che i barcaioli furono per molto tempo gli unici marinai autorizzati dal governo della Repubblica a circolare all'interno delle acque por-

Le procedure di ripartizione e assegnazione del lavoro ai venti piloti in attività [37] erano ben definite e rigorose, al fine di non creare disordini o provocare lamentele da parte dei comandanti richiedenti tale servizio. Ogni mattina, dopo aver ascoltato la Messa, dovevano recarsi prima del sorgere del sole nel luogo loro assegnato e restare lì, in attesa del loro turno di lavoro, fino alle undici di sera. In caso di assenza dal posto durante un giorno feriale si perdeva il diritto alla chiamata e ci si ritrovava nuovamente ultimi della fila [38]; lo stesso avveniva se non si ritornava alla propria postazione entro un'ora da quando il lanternaro avesse tolto per una qualunque ragione il coffino messo in precedenza. In caso di segnalazione dell'arrivo di una nave al di fuori dell'orario stabilito (cioè dalle undici di sera al sorgere del sole) ciascun pilota era libero di accorrere alla chiamata indipendentemente dai turni di lavoro, che restavano comunque invariati [39].

Con la caduta della Repubblica Ligure e l'annessione all'Impero Napoleonico viene finalmente istituito un sistema organico di pilotaggio basato sul modello francese, già in vigore dai tempi dell'*Ordonnance pour la Marine* di Colbert. Il nuovo regolamento prevede il mantenimento di tutti i piloti già in attività (nel frattempo ridotti a sedici) che vengono divisi in due squadre; fissa il numero di barche necessarie per recarsi a bordo delle navi

---

tuali con imbarcazioni proprie. Un altro elemento da tenere in considerazione è che essi venivano unanimemente considerati marinai molto esperti e, a conferma di ciò, per più di tre secoli venne loro affidato il servizio di soccorso in mare (su questo argomento si veda il par. 1.5). Questo quadro è condiviso, nelle sue linee essenziali, da D. DONDERO, *L'Arte dei barcaioli a Genova (dal sec. XV al sec. XIX)*, Genova 1996, pp. 115, 149, con il quale peraltro in diverse occasioni non si concorda nell'interpretazione dei testi, e da S. Galleano, *I piloti della Lanterna* cit., pp. 39-42.

[37] Il dato si riferisce al 1784: S. GALLEANO, *I piloti della Lanterna* cit., p. 101.

[38] La preoccupazione della perdita del « posto », cioè del turno di lavoro, da parte dei piloti risulta chiaramente nella supplica rivolta ai Conservatori, ovvero alla Magistratura preposta al controllo sull'Arte, riportata qui di seguito: « Noi ricoriamo a V.S. Ill. che come hora si costuma di poter osservare tutte le feste di precetto, e tutte le feste di crocetta, la vigilia del Santo Natale, tutta la settimana Santa, il giorno di Carnevale, e le feste di divozione, e quelle di S. Giorgio, e quelli che saranno li primi restino li primi di mano in mano ogniuno a suo loco, e se mancassero nelli giorni feriali habbino perso il suo posto, solo se non sijno citati in giudicio habbino di nuovo il suo posto, ma per rissie et altre simili cose lo debbino perdere, per che chi ben vive ben muore, e faccino che li Capitani sijno del tutto bene sodisfatti » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 629, doc. 138, 18 settembre 1771).

[39] *Ibidem.*

da pilotare al fine di non essere costretti ad utilizzare quelle del Magistrato di Sanità, come era già avvenuto in passato; la tariffa di pilotaggio viene calcolata sul pescaggio dell'imbarcazione e risulta intera in entrata e dimezzata in uscita, con marcate differenze di trattamento economico tra le navi francesi e quelle straniere; il servizio di pilotaggio continua infine ad essere considerato facoltativo, essendo il porto di Genova ritenuto poco pericoloso per l'assenza di scogli, bassi fondali o forti escursioni di marea [40].

Con l'avvento del governo piemontese la normativa sull'utilizzo del servizio di pilotaggio per accedere ai porti del dominio diviene più severa: secondo le Regie Patenti del 24 novembre 1827 la facoltà di affidare le manovre di ingresso nello scalo ad un pilota pratico spetta, oltre che ai comandanti delle navi, anche alla discrezionalità del Capitano di porto (chiamato a valutare giornalmente le condizioni sia meteorologiche che di traffico per determinare il grado di rischio di tali operazioni), il quale assume a tutti gli effetti il compito di supervisione sull'Arte.

> « Faranno i Capitani di porto osservare ogni mattina sul far del giorno se in alto mare, o nel proprio paraggio, vi fossero de' bastimenti diretti per i rispettivi loro porti, onde possano prestarsi dei soccorsi e somministrare ad essi quell'ajuto che dalla direzione e forza del vento e dallo stato del mare giudicheranno essere loro necessario » [41].

L'accesso alla professione di pilota viene inoltre riservato ai maggiori di anni ventiquattro, previo superamento di un esame riguardante le comuni nozioni nautiche, la conoscenza dei litorali e della profondità dei fondali (con riferimento alle località nelle quali avrebbero dovuto operare) [42].

Sia le Regie Patenti che la già citata relazione della Camera di Commercio pongono l'accento sull'importanza del servizio di pilotaggio, soprattutto in relazione al trasferimento dei rischi dal comandante della nave al

---

[40] S. GALLEANO, *I piloti della Lanterna* cit., pp. 104-107.

[41] Trattando poi del controllo sull'Arte da parte del capitano del porto, il regolamento prosegue con le seguenti parole: « I piloti pratici dipenderanno dal Capitano del porto, il quale dovrà vegliare affinché il servizio succeda con puntualità e buon ordine, e giusto il disposto dal regolamento per quest'arte e le determinazioni posteriormente prese, non permettendo che si percepisca più dello stabilito dalle tariffe in vigore, né si commetta specie alcuna di angheria o vessazione »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 754, *Regie Patenti* cit., artt. 65, 75).

[42] Gli esami venivano effettuati dal comandante del porto, mentre la nomina di pilota era concessa dall'Ammiragliato: *Ibidem*, art. 74.

pilota stesso nel momento in cui quest'ultimo assumeva il diretto controllo delle operazioni [43]:

> « L'esperienza dimostra continuamente l'importanza del servizio che fanno, poiché appena il piloto è a bordo di un bastimento cessa la responsabilità del Capitano, ed alla sua capacità rimangono affidate la vita degli equipaggi e dei passeggeri, e le sostanze dei commercianti » [44].

Vengono inoltre presi in considerazione i disagi che avrebbe comportato la soppressione della compagnia privilegiata e la conseguente liberalizzazione del mestiere, evidenziando il fatto che, in condizioni di tempo favorevole, il servizio fornito in un regime di concorrenza avrebbe avuto sicuramente un costo inferiore, mentre in situazioni atmosferiche avverse il rischio di doversi affidare a piloti sprovveduti e senza scrupoli sarebbe stato piuttosto elevato [45]. Oltre a ciò, ulteriori problemi derivavano dal pericolo di vedere ignorate le procedure sanitarie che, allo scopo di impedire qualunque contatto con l'esterno da parte dei bastimenti provenienti dall'estero (prima della loro ammissione « in libera pratica »), prevedevano l'obbligo per i piloti di recarsi presso la Casetta della Sanità, posta sul Ponte Spinola, per caricare a bordo una guardia avente il compito di vigilare sull'effettivo rispetto delle norme di sanità sia da parte della nave in arrivo, sia da parte del pilota stesso. Se tale professione fosse stata lasciata libera è quindi facile prevedere che in mezzo a tanta confusione molti avrebbero tralasciato di adempiere a questi

---

[43] Nelle Regie Patenti questo argomento viene trattato all'art. 76: « Il pilota pratico, nel servire di guida ai bastimenti per i quali venisse richiesto, dovrà osservare la maggior attenzione nel pilotare il legno, restando ad esso appoggiata ogni responsabilità nel caso che per imperizia o negligenza ne derivasse danno al bastimento alla di lui direzione affidato » (*Ibidem*, *Regie Patenti* cit.).

[44] A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Note* cit.

[45] Lo stesso problema si sarebbe potuto verificare anche per il servizio notturno: « per esempio, in che modo colla libertà del lavoro e colla soppressione del turno si assicurerà il servizio dei Piloti nella notte? Dovranno essi stare tutti pronti ad uscire coi loro battelli, oppure permettere che vi resti chi ne avrà il piacere, o finalmente mantenere il turno? » (*Ibidem*, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.). Il suggerimento dato dalla Camera di Commercio sull'argomento fu il seguente: « abbandonare questa professione a chiunque dasse prova di certe cognizioni sarebbe a senso mio un grave errore, per cui parmi piuttosto che sciogliere converrebbe fortificare questa compagnia, sia coll'ispettare il materiale, o col fornirla di barche capaci di uscire in tempo di burrasca, come pure di procurare che sia provveduta di tutti i necessari attrezzi » (*Ibidem*, *Note* cit.).

obblighi, contribuendo ad incrementare il già elevato rischio di diffusione di malattie e pestilenze [46].

Secondo la Camera di Commercio della città di Genova la soluzione migliore sarebbe stata quella di imitare il modello inglese, sulla base del quale i piloti, operanti in diversi punti del territorio, erano riuniti in altrettante corporazioni rette da statuti molto severi e particolareggiati. Questi, tra le altre norme, prescrivevano l'obbligo, per essere nominato pilota, di avere tre anni di esperienza come marinaio e un anno come comandante su un bastimento di almeno 80 tonnellate [47]; prevedevano la forma e le caratteristiche che dovevano avere le imbarcazioni usate per tale servizio; obbligavano al versamento di una cauzione di 100 sterline per lo svolgimento di tale attività; fissavano regole ben definite per l'applicazione delle tariffe:

> « In Inghilterra i Piloti in tutti i punti in cui sono stabiliti formano altrettante corporazioni, rette da Statuti minutissimi e assai severi, dei quali parmi doversi citare i seguenti articoli:

---

[46] Il legame tra piloti e norme di sanità viene più volte ribadito nella relazione della Camera di Commercio: « ... i piloti fanno un servigio che ha relazione con quello della Sanità marittima. Quantunque i sistemi vigenti in questa materia siano molto larghi, ed alle antiche, minute e vigenti precauzioni siasi sostituita una ragionevole correntezza, non è però meno vero che sono proibite le comunicazioni coi bastimenti provenienti dall'estero prima della loro ammissione in libera pratica. Onde avere una garanzia che queste comunicazioni non avranno luogo per mezzo dei piloti è prescritto a costoro di recarsi, ogni qualvolta devono sortire, alla Casetta della Sanità sul Ponte Spinola, per ivi imbarcare una Guardia del Magistrato » (*Ibidem*, *Note* cit.). Alcune norme essenziali in materia sanitaria sono riportate anche nelle Regie Patenti del 1827, all'interno delle quali si ribadisce il divieto di avere contatti con l'esterno, prima della dovuta ispezione, per i bastimenti provenienti dall'estero, limitando però tale regola alle sole navi 'sospette': « Quando nel seno de' porti, o sulle rade, o spiagge, saranno ancorati de' bastimenti che a motivo di patente tocca, sospetta, o brutta, verranno sottoposti ad una semplice osservazione o quarantena, i Capitani de' porti avranno anche incombenza di far vigilare acciocché sia interdetta loro ogni comunicazione, obbligandoli a rimanere al proprio bordo, e facendo che i battelli di vista adempiano a questo loro scrupoloso dovere, e perché in tutto sieno rigorosamente osservate le regole sanitarie » (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 754, *Regie Patenti* cit., art. 39). Sul legame tra porto e autorità sanitarie dal 1150 all'inizio dell'Ottocento si veda G. Pesce, *I servizi di sanità del porto attraverso i tempi*, in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., pp. 295-303. Per un confronto con le procedure sanitarie applicate nel porto di Livorno si veda C. Ciano, *La sanità marittima nell'età Medicea*, in *Collana storica* del « Bollettino Storico Pisano », n. 15, Pisa 1976, pp. 30-31.

[47] Il tonnellaggio minimo del bastimento saliva a 150 se il pilota avesse dovuto operare in « luoghi più difficili »: A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Note* cit.

1° La loro nomina spetta, a seconda dei luoghi, a diversi corpi politici e corporazioni, o a speciali persone, le quali però devono immediatamente darne avviso a Londra alla Trinity House, con tutte le più dettagliate indicazioni.

2° Il servizio dei Piloti così nominati è ristretto dentro certi confini, e diverse sono le qualità che si richiedono nel Piloto a seconda del luogo in cui esercita. A Londra per esempio niuno può essere Piloto se non ha servito per tre anni e non ha comandato per un anno un bastimento di una portata superiore ad 80 tonn., ed anche 150, se deve servire nei luoghi più difficili.

3° I diritti di pilotaggio sono in molti luoghi determinati dall'uso, in altri da tariffe, generalmente più alte a misura che il bastimento pesca di più. A Londra la corporazione della Trinity House è autorizzata a stabilire e variare a seconda delle circostanze i diritti dei Piloti: però una copia delle tariffe dev'essere sempre appesa nelle dogane che si trovano nella sua giurisdizione.

4° I batelli dei Piloti devono essere delle forme prescritte, e sempre in stato di stare in mare. I Piloti possono organizzarsi in Compagnie per la costruzione e il mantenimento dei batelli medesimi.

5° Ogni persona prima di essere nominata Piloto deve dare una cauzione di 100 Sterlini » [48].

In pratica, la soluzione proposta risulta essere la seguente:

1) suddivisione dei 24 membri della corporazione in due squadre uguali e con un capo ciascuna;
2) assegnazione dei lavori secondo un sistema di turni ;
3) soppressione dell'obbligo dei piloti di doversi recare alla Casetta di Sanità per caricare la guardia, e sostituzione di tale procedura con una semplice dichiarazione da parte del pilota stesso nella quale egli affermava che la nave in questione non aveva avuto contatti con l'esterno[49];

---

[48] Questa lunga disquisizione sulle caratteristiche del servizio di pilotaggio inglese si conclude poi con la seguente affermazione: « Queste ed altre numerose disposizioni formano un corpo assai più compatto e ristretto che non è quello esistente nel nostro porto, per il servizio del quale parmi che possa servire di una buona norma il regolamento del 3 settembre 1818 » (*Ibidem*).

[49] Si richiedeva l'abolizione di questa procedura poiché « è causa molte volte di ritardi che possono riuscire dannosi ai bastimenti che chiedono il Piloto ». La nuova prassi, sicuramente più semplice ma anche meno sicura, veniva ritenuta sufficiente, in quanto « ... poiché nello stesso modo che si ammette la testimonianza del Capitano per riconoscere se durante il viaggio ha comunicato con altri bastimenti, non vi ha ragione per rifiutare uguale fede alle deposizioni dei Piloti, che saranno poi confrontate con quelle del Capitano » (*Ibidem*, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.). Della dichiarazione che doveva fornire il Capitano si parla nelle Regie Patenti del 1827 all'art. 49: « All'arrivo di un bastimento, di

4) riforma della tariffa precedentemente in vigore (calcolata in proporzione ai piedi marcati sulla ruota di poppa, e quindi indipendente dal fatto che la nave fosse carica o meno) con una basata sull'effettivo pescaggio del bastimento nel momento in cui veniva pilotato [50].

c) Le norme di sicurezza

La regolamentazione dell'ingresso di bastimenti nel porto di Genova non si esaurisce con le sole prescrizioni sanitarie o con le norme per l'utilizzo del servizio di pilotaggio, ma prevede anche una serie di procedure burocratiche e operazioni complementari che diventano sempre più complesse con il passare dei secoli. Infatti, se il regolamento emanato a tale riguardo dai Conservatori del Mare nel 1692 consiste in soli sei articoli, le Regie Patenti del 1827 ne dedicano allo stesso argomento più di quaranta.

Una parte consistente delle disposizioni riguarda la definizione dei criteri di assegnazione dei luoghi di attracco alle navi in arrivo, al fine di limitare gli intasamenti dello specchio acqueo portuale e di agevolare un rapido ed efficiente lavoro di movimentazione dei carichi: già la normativa più antica stabiliva che tutti i vascelli al loro ingresso nel bacino dovevano porsi ai loro posti in « andana » (ovvero affiancati gli uni agli altri in posizione perpendicolare rispetto alla banchina) e « ormeggiarsi tanto di terra che di mare » [51]; nel 1811 il Governo francese (e in particolare il Capitano di

---

qualunque nazione esso sia, tosto che sia ormeggiata la nave, e che lo permetta lo stato del mare, dovrà il Comandante del porto obligare il Capitano o Patrone a costituirsi alla casa di sanità prima che comunichi colla terra o con altri legni, essendo solleciti gli uffiziali e guardiani de' porti di impiegare ogni mezzo per ovviare a tutti gl'inconvenienti che potessero recare pregiudizio alla pubblica salute » (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 754, *Regie Patenti* cit., art. 49).

[50] La normativa precedentemente in vigore era infatti causa di numerosi litigi, in quanto sovente accadeva che i bastimenti fossero costretti a pagare una tariffa non corrispondente al loro effettivo pescaggio che, in assenza di carico, era minore di quello marcato sulla poppa dell'imbarcazione. « Non è ragionevole che si paghi la stessa mercede per un bastimento carico, mezzo carico, o vuoto, così si troverebbe più giusto stabilire il diritto da pagarsi sui piedi che realmente pesca nell'atto che è pilotato »: *Ibidem*.

[51] « Tutti e singoli li vasselli, quali alla giornata entreranno in questo porto di Genova, debbano subito ponersi al Molo in andana alli loro posti, cioè a quei luoghi conforme richiedono le di essi portate, et ormeggiarsi tanto di terra che di mare, con ponere li andari velli in terra e li gavittelli alle ancore in mare »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. 19 aprile 1692, *Conservatori del Mare per la Ser.ma Repubblica di Genova*, art. 1.

prima classe del porto di Genova) decreta per ogni comandante o padrone di nave, appena giunto in rada (e una volta esplicate le formalità sanitarie), l'obbligo di presentarsi presso l'ufficiale di porto al fine di ottenere l'indicazione scritta del luogo dove ormeggiare per effettuare le operazioni di carico e scarico; la designazione dei posti veniva effettuata rigorosamente secondo l'ordine di arrivo, tenendo conto della portata, della natura dei carichi e degli usi correnti [52]. Le Regie Patenti infine, specificano che gli ufficiali di porto, nel momento dell'assegnazione del luogo di approdo alle navi mercantili, dovevano fare in modo che queste non si ostacolassero a vicenda a causa della troppa vicinanza o cattiva disposizione nel previsto sistema di linee parallele (andane) [53]. Grande attenzione viene inoltre posta nel caso di arrivo in porto di navi cariche di zolfo, paglia, fieno, canne, carbone, legna ed altri generi facilmente infiammabili: questi bastimenti dovevano essere tenuti lontani dagli altri e dai magazzini e potevano effettuare le operazioni di carico e scarico esclusivamente in luoghi appartati [54].

---

[52] Il regolamento, uno dei pochi esistenti per quanto riguarda il periodo di dominazione francese sulla Repubblica, riporta la normativa riguardante l'ingresso in porto delle navi all'art. 4: « Chaque Capitaine, Patron, ecc. remplira de suite les formalités ordonnées par le reglemens de Santé, et après avoir été admis par l'administration, il se presentera à l'officier du port qui lui indiquera par écrit la place qu'il devra prendre dans les lignes, ou le long des ponts ou des quais, pour y operer son chargement ou déchargement: la dessignation des places sera faite par l'officier du port par ordre d'arrivée des bâtimens, la nature de leur cargaison et leur portée, conformement à l'usage » (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo francese*, fl. n. 324, doc. 7 ottobre 1811, *Le Capitaine de première classe du port de Gênes a M.I. Ch. Serra Comte ecc., Maire de la ville de Gênes*). Le Regie Patenti specificano ancora meglio la procedura allo scopo di evitare ogni possibile motivo di disordine o malcontento da parte dei capitani: « Tra i bastimenti che approderanno nell'istesso giorno, quello il di cui Capitano avrà il primo fatta la relazione alla Casa di Sanità, ed ottenuta la libera pratica, avrà il diritto d'anteriorità sugli altri per collocarsi al molo di scarico, in cui non dovrà però rimanere oltre il debito tempo » (*Ibidem*, *Governo piemontese*, reg. n. 754, *Regie Patenti* cit., art. 112).

[53] Il pericolo riguardava soprattutto le ancore e gli ormeggi che, in condizioni di vento forte o mare agitato, potevano danneggiarsi rischiando quindi di rompersi: *Ibidem*, art. 80.

[54] « Allorché vi saranno nei porti de' legni carichi di zolfo, paglia, fieno, canne, carbone, legna ed altri generi combustibili, il Capitano del porto obbligherà i Patroni a tenerli lontani dal resto de' bastimenti e dai magazzeni in modo che non possano comunicare con essi col mezzo degli ormeggi, ed ove questi venissero a scaricare, ne preverranno il Capitano del porto, il quale avrà cura di farli situare in luogo separato, ove non possano cagionare alcun sinistro accidente »: *Ibidem*, art. 103.

Il buon andamento della vita portuale è inoltre assicurato dalla presenza di numerose altre prescrizioni (emanate tra il 1629 e il 1827) di natura alquanto varia, rivolte sia ai comandanti delle navi che ai lavoratori dello scalo:

1) se qualche padrone o marinaio decideva di lasciare la sua imbarcazione di notte ormeggiata in porto incustodita doveva portarsi via tutti gli attrezzi in essa contenuti, e in particolare i remi e le vele in modo da renderla inabile alla navigazione [55];
2) i marinai stranieri avevano l'obbligo di dormire sulla nave e le osterie e le taverne il divieto assoluto di ospitarli, « specialmente se fiamminghi e olandesi » [56];
3) i proprietari di bastimenti logori e non più in grado di reggere il mare dovevano demolirli, sia per non tenere inutilmente un posto di attracco occupato, sia per evitare di arrecare danni alle strutture portuali nel caso in cui dovessero affondare [57];
4) i comandanti e padroni dei bastimenti, su richiesta del capitano del porto, dovevano fornire una fedele relazione delle notizie che fossero loro pervenute nel corso del viaggio e che avrebbero potuto giovare al commercio o alla sicurezza della navigazione; in queste missioni informative il capitano doveva essere accompagnato da un ufficiale di sanità, e se fosse venuto a conoscenza di fatti particolarmente importanti doveva immediatamente interrompere gli accertamenti sanitari, assicurarsi del silenzio dell'ufficiale incaricato e impedire ai marinai della nave di comunicare con l'esterno [58];

---

[55] « Che qualsivoglia patrone ò marinaro di filuca, gozzo, fregatina, schiffo, o altro piccolo vassello, che di notte tempo si suole lasciare ormeggiato nel porto o nella Darsina senza custodia alcuna debba alla sera prima dell'ormeggio levare dalla fregatina, filuca, gozzo, o altro piccolo vascello tutti li attrezzi di quella et esso, specialmente li remi e vele, in maniera tale che resti innavigabile, sotto pena in caso di inosservanza di quanto sopra di lire 10 moneta di Genova corrente per ciascheduno che trasgredirà »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. 19 aprile 1692, *Conservatori del Mare per la Ser.ma Repubblica* cit., art. 3.

[56] *Ibidem*, art. 5.

[57] Il sito destinato alla demolizione dei bastimenti veniva indicato, a seconda delle circostanze, dal capitano di porto (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo piemontese* cit., reg. n. 754, *Regie Patenti* cit., art. 123).

[58] Le Regie Patenti del 1827 mettono molto in risalto l'importanza delle informazioni che i comandanti delle navi erano in grado di raccogliere durante i loro viaggi, e per questo motivo predispongono un adeguato sistema per evitare inopportune fughe di notizie:

5) durante la notte si dovevano eseguire ronde di controllo da parte dei guardiani o altri impiegati del porto allo scopo di « prevenire ogni furto, sfroso, scandalosa pratica, od altro disordine qualunque a bordo de' legni o ne' casamenti vicini agli ancoraggi » [59].

Particolari norme sono infine previste per regolamentare i movimenti all'interno delle Darsene (del vino e delle galere), dove i bastimenti non possono entrare se non con un permesso scritto, rilasciato dal capitano del porto solo dopo l'avvenuto pagamento del diritto di ancoraggio (da effettuarsi immediatamente dopo aver terminato le operazioni di ormeggio) [60]; tale permesso non veniva concesso alle imbarcazioni cariche di

---

« I Capitani de' porti nel prender voce dai Comandanti dei bastimenti avranno sempre seco un uffiziale di sanità, sia che stimi il detto Capitano di recarsi in vicinanza od all'incontro del bastimento, o che voglia parlamentare ne' luoghi a ciò destinati, avvertendo di far allontanare ogni altra persona prima di fare veruna interrogazione, ed in caso venisse ad iscoprire qualche novità che dovesse rimanere secreta, prenderà le più prudenti ed efficaci misure per impedire li marinari di comunicare con chicchessia, imponendo al suddetto uffiziale di sanità di tenere il tutto in secreto, di sospendere la pratica ed anche l'esame sino ad ulteriore avviso del Comandante della provincia, del Capo d'Ammiragliato, se in Genova, o del Magistrato di sanità, secondo che le notizie suddette interesseranno la tranquillità delle popolazioni, la navigazione, o la salute pubblica » (*Ibidem*, art. 51).

[59] *Ibidem*, art. 127.

[60] « Il diritto d'ancoraggio sarà dovuto al momento in cui il legno, sì nazionale che estero, verrà ad ancorarsi od ormeggiarsi nel porto, o nell'atto che getterà l'ancora nella rada o spiaggia, quand'anche non vi restasse per il corso di ventiquattro ore » (*Ibidem*, art. 146). Sempre riguardo al pagamento della tassa di ancoraggio, è stato possibile reperire alcune norme anche nel regolamento emanato a favore del Custode del porto nel 1586, ovvero più di due secoli prima di quelle precedentemente riportate: « ... all'arrivo che fanno tutti i vasselli, o grossi, o piccoli, che pagano ancoragio di primo lancio nell'arrivo, si hanno da visitare notificandoli li ordini di sopra, pigliar i nomi e cognomi loro et insieme il pegno per l'ancoraggio, e quello istesso giorno denuntiarlo e farlo portar in Camera affinché, occorrendo partirsi, resti cauta la Camera per quanto li danno » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 746, doc. 16 marzo 1586, *Instrucioni di Domenico Riva custode del porto*). Secondo quanto riportato dalle Istruzioni per il deputato al porto del 1715 (modificate nel 1753), il pagamento del diritto di ancoraggio non riguardava solo i bastimenti che gettavano le ancore in porto ma anche quelli che intendevano sostare nelle acque della Repubblica, delineate dalla stampa pubblicata il 1° dicembre 1687: « Et acciocché si sappi quali siano li vascelli soggetti à detta contributione, si notifica che per decreto del 1538, 3 ottobre, è stato dichiarato essere quelli li quali approderanno e getteranno le ancore dentro l'infrascritti limiti, cioè de i lidi de Capitaneati di Bisagno e Voltri, overo in qualonque modo daranno le ancore in alto mare frà li detti limiti, e per spazio di miglie quattro » (*Instruzione*, decreto 5

materiali combustibili o facilmente infiammabili per il timore del verificarsi di incendi [61]. Era inoltre proibito occupare parte dei moli o darsene con merci, ancore, cannoni, fusti di vino, legnami, alberi e altri oggetti ingombranti [62] a causa della ben nota carenza di spazi per la movimentazione e il deposito delle merci che condizionava negativamente il porto ligure.

2. *Il monopolio dei barcaioli. L'organizzazione interna dell'arte e le diverse specializzazioni operative*

a) Il contrasto tra barche « numerate » e barche « tollerate »

> « Il dire Barcarolo è lo stesso che il dire un individuo la cui professione gli dà il diritto di fare per mare, mediante una barca, tutte le operazioni che puonno comunque esser comode od utili alla persone, o alle sostanze altrui » [63].

Una volta giunte in porto, le navi necessitavano di ulteriori servizi di assistenza (oltre al già descritto servizio di pilotaggio), sia per effettuare le operazioni di carico e scarico delle merci, che per comunicare con l'esterno (nel caso di problemi di incomprensioni linguistiche), o per rifornirsi di quanto era indispensabile per la vita a bordo. A tale proposito operavano all'interno delle acque portuali centinaia di piccole imbarcazioni, comunemente denominate liuti, guidate da uomini appartenenti in massima parte all'arte dei barcaioli (o « barbi »), i quali erano gli unici autorizzati, fin dai

---

giugno 1753, art. 4). Sulla tassa di ancoraggio si veda in particolare P. Massa Piergiovanni, *Fattori tecnici ed economici* cit., pp. 108-121; G. Doria, *La gestione del porto di Genova* cit., pp. 173-183.

[61] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 754, *Regie Patenti* cit., art. 135, 139. Il timore del verificarsi di incendi nello specchio acqueo delle darsene è chiaramente presente anche nella normativa prevista dall'art. 144: « Anche per entrare nelle Darsene i bastimenti dovranno avere effettuato lo sbarco delle polveri, e pendente la notte, sarà loro intieramente vietato l'uso del fuoco a bordo, ed essendovi cucina in terra sarà vietato il fuoco a bordo anche di giorno, e non potrà tenersi il lume che rinchiuso in un fanale, e non mai dopo le ore nove pomeridiane » (*Ibidem*, art. 144).

[62] Solo il comandante del porto aveva la facoltà di permettere temporaneamente, e in casi eccezionali, il deposito di materiali sulle banchine. In caso di mancato rispetto delle norme la pena per i contravventori era di lire 50: *Ibidem*, art. 143.

[63] *Ibidem*, reg. n. 495, doc. 158 del 1802, *Esposizione à cittadini senatori componenti il Magistrato delle Finanze relativa ai diritti ed all'esistenza dell'arte de Barcaruoli*.

tempi più antichi, a muoversi liberamente in questa parte di mare, anche se nelle ore comprese tra l'alba e l'Ave Maria [64]:

> « ... per parti di loro Signorie si ordina e comanda che non sia persona alcuna che ardisca o presuma in modo alcuno barcheggiare così dal Molo e ponti alle navi e luoghi circonvicini come fuori, ne in modo alcuno fare l'essercitio de barbi e portitori, eccetto tutti coloro che sono stati sino a qui da loro Magnifici e saranno giornalmente approvati » [65].

Le prime notizie certe sull'esistenza di questa corporazione risalgono al 1403, anno in cui in un elenco delle Arti operanti a Genova all'inizio del secolo (riportato nelle Leggi del Boucicault) si parla di *Ars Barchaliorum sive Barborum* [66], mentre è del 1465 un intervento del Consiglio degli Anziani sulla disputa insorta tra i consoli dell'Arte dei barcaioli e il collettore della gabella del ripatico per il pagamento della tassa nel caso di trasporto di

---

[64] Il divieto di « barcheggiare » nelle ore notturne (salvo casi particolari di arrivi o partenze di navi) viene sovente ripetuto dalla magistratura dei Padri del Comune, incaricata della supervisione sulla corporazione, allo scopo di limitare i danni subiti dagli ormeggi delle navi a causa dell'oscurità: « Che non sia licito à detti barbi ò qual si voglia di loro barchegiare nel porto, ne apresso le nave, salvo dall'alba del giorno sino all'Ave Maria di notte, sotto quella pena che parerà à detti consoli, donde però non ecceda la somma predetta de libre cinque, salvo in caso di necessità in partenza di vasselli ò altra causa de la quale necessità se ne debba dare a giudicio di detti consoli » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. 6 maggio 1592; *Ibidem*, doc. 5 ottobre 1602, G*rida fatta per conto dell'arte delli Barbi et hoggi pubblicate*, art. 4. Per la trascrizione completa del documento, in cui sono riportati anche i Capitoli dell'Arte, si veda l'Appendice II). Questo divieto venne ribadito, più o meno negli stessi termini, anche nel 1620 (*Ibidem*, doc. 27 aprile 1620), mentre nel 1631 i Conservatori del Mare divennero decisamente più severi, prevedendo, in caso di contravvenzione alla norma, l'incendio dell'imbarcazione 'colpevole': *Ibidem*, doc. 7 febbraio 1631.

[65] *Ibidem*, doc. 16 maggio 1576. Il monopolio dei barcaioli iscritti all'arte, per quanto concerne i movimenti nelle acque portuali, era già stato però proclamato dai Padri del Comune nel 1524: « ... non sia alcuno barcarolo o sia barba da qui avanti ardisca ne presuma da qui avanti barchezare ne fare l'arte del barba se prima non venga a la camera del deto officio a farsi scrivere » (*Ibidem*, fl. n. 11, doc. 190 del 15 marzo 1524, *Proclama*). Dall'applicazione di tale divieto erano comunque esclusi i cittadini che dovevano attraversare il porto con la propria imbarcazione per mettersi in viaggio, e coloro che giungevano in città dal Passo Nuovo della Lanterna: *Ibidem*, fl. n. 626, doc. 7 febbraio 1650.

[66] D. Dondero, *L'arte dei Barcaioli* cit., pp. 29, 157. Sull'opera di J. Le Maingre Boucicault governatore di Genova per il re di Francia, e sugli influssi della sua politica sulle corporazioni di mestiere, si veda T.O. De Negri, *Storia di Genova* cit., p. 533; J. Heers, *Gênes au XV siècle* cit., p. 563 e sgg.; per qualche nuovo elemento A. Pacini, *La tirannia delle fazioni e la repubblica dei ceti* cit., pp. 57-119.

uomini sulle navi ferme in porto [67]; nel 1548, invece, i Conservatori del Mare vennero ufficialmente deputati alla supervisione sulla corporazione:

> « ... providendi super negotio de quo in supplicatione, et ordinandi exercitium ipsum dictorum cum suis cimbis per portum videlit a molo seu pontibus ad naves vel ad arquiana littora intra et extra portum prout sibi visum fuerit pro publico honore et utilitate et securitate navium » [68].

Per quanto concerne l'entità numerica degli iscritti all'Arte non esistono indicazioni precise fino alla prima metà del XVIII secolo, anche se, sulla base del numero dei partecipanti alle elezioni dei consoli (ma si tratta comunque di una serie di dati non continui) [69] e su quanto specificato dai Capitoli dell'Arte a proposito della validità delle stesse, è possibile ipotizzare che per tutto il XVI e per buona parte del XVII secolo essi si aggirassero su 60-70 unità [70].

---

[67] « Cum hodie audissent Christoforum de Gregorio de Camulio et Ieronymum de Valletari, consules artis lembusculorum defferentium viros ad naves in portu Ianue existentes, appellatos barcairolos, dicentes a certis diebus citra molestari a Michaele de Luciano, collectore cabelle rivatici, indebite ac iniuste, eo maxime quod ullo unquam tempore ab ipsis barcairolis non modo huiusmodi cabella exacta est, videlicet non petita, propterea requirentes liberari ab huiusmodi solutione cabelle quam solvi consuetum non est »: A.S.C.G. *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 1, doc. 154 del 9 agosto 1465, *Pro barcharoliis appellatis barba*.

[68] Il documento originale, risalente al 1548, è riportato interamente in una relazione del Comitato degli Edili del 1803: A.S.G., *Fondo Repubblica Ligure,* fl. n. 60, doc. febbraio 1803, *Rapporto del Comitato Edili*.

[69] Per quanto riguarda il XVI secolo gli unici dati disponibili riguardano la partecipazione alle elezioni per gli anni 1578 e 1582-85, nei quali si registra una presenza media di 40 iscritti.

[70] I Capitoli dell'Arte, risalenti al 1602, stabiliscono infatti che per la validità dell'elezione dei due consoli (uno per il quartiere del Molo e uno per la Darsena) era necessaria la presenza in assemblea di 40 barcaioli, ovvero presumibilmente dei due terzi degli iscritti all'arte: « ... de doi consoli uno de li habitanti al mole e circonstancia e un altro de li habitanti in la darsena e circostanze e sei consiglieri del numero di essi, e la ellettione predetta debba essere fatta nella chiesa di S.Marco, nella quale ellettione ci debba concorrere doe tercie parte de le voci del numero di 40 di loro, ne tale ellettione de consoli e conseglieri possa essere fatta quando non ci intervenga il numero di 40 di loro » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. 5 ottobre 1602, *Capitula artis portutorum*, art. 1. Per la trascrizione completa dei Capitoli dell'arte si veda l'Appendice II).

Anno	N° presenti all'elezione	Anno	N° presenti all'elezione	Anno	N° presenti all'elezione
1650	46	1673	54	1689	68
1653	48	1674	47	1690	56
1658	43	1676	44	1693	68
1659	47	1677	51	1695	78
1660	43	1678	44	1698	143
1663	48	1681	71		
1666	54	1683	49		

Fonte: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune* cit. fl. n. 626

I dati riguardanti la prima metà del XVIII secolo, basati su alcune note di riscossione dei « Giulii » (una tassa annuale pari a 12 soldi dovuta da ogni iscritto all'Arte), evidenziano 216 barcaioli per il 1723 [71], 208 nel 1726 [72] e 168 nel 1737 [73], un numero di presenze, cioè, quasi triplicato rispetto ai decenni precedenti. La crescita dell'Arte prosegue anche nella seconda metà del secolo: secondo il Ruolo del 1751 i barcaioli sono infatti 260 (di cui 93 non risultano però ufficialmente immatricolati) [74], mentre il loro numero è di 233 dieci anni dopo [75].

---

[71] La registrazione del cassiere per l'anno 1723 riporta due annotazioni di riscossione « per la solita contributione del Giulio per testa »: una per £ 120 e l'altra per £ 9.8 che, sommate e poi ripartite per la quota individuale di 12 soldi, permettono di conoscere il numero effettivo dei contribuenti, ovvero 216: *Ibidem*, fl. n. 627, doc. 22 giugno 1723, *Conti del Console dell'arte de Barbi presentati hoggi li 22 giugno 1723 da Bernardo Brignardello Console*.

[72] *Ibidem*, anno 1726, *Del ricevuto da Patrone Angelo Mallato cassiere di S. Erasmo*.

[73] Per l'anno 1737 il cassiere prese addirittura diligentemente nota di tutti coloro che versarono il contributo, indicando in alcuni casi il nome completo, mentre in altri solo il soprannome o la paternità: *Ibidem*, doc. 21 giugno 1737, *Nota de Giuli scossi per l'anno 1737*.

[74] L'11 giugno 1751 i consoli del Molo e della Darsena presentarono la nota dei barcaioli sotto la loro giurisdizione, includendo in tali elenchi anche i non iscritti all'Arte, i quali possono essere distinti dagli altri solo da un segno posto accanto al loro nome: *Ibidem*, fl. n. 628, doc. 11 giugno 1751, *Nota de marinai presentati dal Console del Molo* e *Nota de marinai presentata dal Console della Darsina*.

[75] Secondo il Ruolo del 1761 i marinai del Molo erano 84 (più tre « capi »), di cui 26 non matricolati, mentre per la Darsena erano 146 (più tre « capi »), dei quali 49 non regolarmente

In relazione alla provenienza degli iscritti, sia i Capitoli dell'Arte che alcuni decreti successivi sanciscono il divieto di immatricolare persone che non siano native della città di Genova o del suo dominio [76], rivelando quindi (a differenza di altre corporazioni operanti in ambito portuale) una pressoché totale chiusura nei confronti dei forestieri. Dallo studio della Matricola dell'Arte, riportante i nomi di tutti i barcaioli ammessi all'esercizio del mestiere tra il 1550 e il 1710, è possibile effettuare due importanti osservazioni: almeno fino all'inizio del XVII secolo la chiusura nei confronti degli stranieri non appare così categorica (non mancano infatti cognomi come Milanus, Brescia, Napoli) [77]; la frequenza dei rapporti di parentela tra gli iscritti appare numericamente rilevante, ad indicare una certa ereditarietà del mestiere.

Quest'ultima particolarità risulta chiaramente dalle registrazioni effettuate nella Matricola dopo il 1689 [78], dalle quali si può notare che mediamente i figli di maestri rappresentavano il 55% dei nuovi ammessi, cifra sicuramente notevole se paragonata ai dati relativi alle altre corporazioni legate direttamente o indirettamente al sistema portuale. Così, ad esempio, nel periodo compreso tra la seconda metà del XVII e i primi decenni del XVIII secolo [79] i

---

iscritti, anche se in entrambi i casi la dicitura dei documenti parla di marinai « ascritti nella matricola »: *Ibidem*, anno 1761, *Rollo de marinai del Mole che si trovano ascritti nella matricola et abili al giorno d'hoggi al serviggio* e *Rollo de marinai della Darsina*.

[76] I capitoli dell'Arte stabiliscono inoltre che per essere iscritti è necessario avere almeno 40 anni, ridotti a 20 per i figli di maestri (*Ibidem*, fl. n. 626, *Capitula artis portutorum* cit., art. 8). Il divieto di ammissione per i forestieri viene ribadito nel 1685 insieme all'abbassamento del limite di età a 25 anni: « Che in l'avenire non si possano scrivere né matricolare in essa arte de barbi persone che non siano oriondi dalla questa città di Genova e dominio e che siano minori d'anni 25 e che non habbino il loro biglietto criminale netto » (*Ibidem*, doc. 15 luglio 1685).

[77] Si veda D. DONDERO, *L'arte dei Barcaioli* cit., p. 73.

[78] Dopo il 1689 viene infatti preso nota, oltre che dei cognomi e nomi de nuovi iscritti, anche del fatto che siano stati o meno sottoposti al pagamento della quota di ammissione, dalla quale erano esentati i figli dei maestri. In quest'ultimo caso la registrazione, che ricalca quella in uso presso altre corporazioni, è del tipo seguente: « 1689, à 24 ottobre. Domenico Cresta d'oro, figlio di Giuseppe, ascritto come figlio di maestro, e ciò d'ordine di detti consoli, senza pagamento » (B.B.G., *Conservazione*, m.s. rari, *Matriculae Artis Barborum. Copia anno MDCCI*).

[79] In particolare, le uniche matricole complete che sono state reperite riguardano i seguenti periodi: minolli 1688-1726; ligaballe 1656-1716; maestri d'ascia 1663-1716; calafati 1664-1727.

rapporti di parentela padre-figlio rappresentano il 46,5% per i minolli, il 45,6% per i ligaballe, il 35,5% per i maestri d'ascia e solo il 28,5% per i calafati [80].

Anni	Figli di maestri	Estranei	Totale nuovi iscritti	% Figli di maestri
1689	3	–	3	100
1690	9	6	15	60
1691	2	2	4	50
1692	16	2	18	89
1693	3	9	12	25
1694	2	8	10	20
…..				
1696	4	5	9	44
1697	–	4	4	–
1698	38	8	46	83
1699	–	1	1	–
1700	14	3	17	82
1701	6	7	13	46
1702	7	–	7	100
1703	5	2	7	71
1704	14	8	22	64
1705	14	5	19	74
1706	12	7	19	63
1707	9	10	19	47
1708	2	2	4	50
1709	6	11	17	35
1710	8	5	13	62

Fonte: B.B.G., *Conservazione*, m.s. rari, *Matriculae Artis Barborum. Copia anno MDCCI*.

[80] Considerando anche le corporazioni operanti al di fuori dell'ambito portuale, l'unica che presenta una percentuale di rapporti di parentela padre-figlio (tra i nuovi iscritti) superiore a quella rilevata per i barcaioli è l'Arte dei mulattieri (62% tra il 1669 e il 1727, unico periodo per il quale si ha la matricola completa). A tale proposito si veda G. ARNALDO, *Corporazioni a Genova: aspetti quantitativi e qualitativi del reclutamento nelle "Arti" tra XVI e XVII secolo*, tesi di laurea discussa nell'a.a. 1988-89 presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università degli Studi di Genova, pp. 714-723. Sulle altre corporazioni operanti all'interno del porto di Genova si vedano, in questo lavoro, i capitoli seguenti.

Un altro fenomeno degno di attenzione per la sua atipicità nel panorama corporativo è l'esistenza di marinai che esercitavano il mestiere di barcaiolo anche se non regolarmente iscritti: la questione risulta affrontata dai Conservatori del Mare in un decreto emanato il 21 ottobre 1730, con il quale a partire da quella data viene sancito che tutti coloro che esercitavano abusivamente il mestiere potevano continuare in tale attività solo dietro pagamento di soldi 6 e denari 8 al mese, e previa registrazione dei loro nomi presso la cancelleria della magistratura [81]. Questa rilevante particolarità dell'Arte dei barcaioli viene sottolineata nuovamente dalla Camera di Commercio nel 1851 in un rapporto sulla situazione dell'Arte [82]:

> « Le barche o battelli di proprietà dei Barcajuoli sono 372 tutte numerate al Comando del porto (frequentemente i Barcajuoli cancellano i numeri delle barche), ma oltre a queste hannovene altre 296 barche cosidette tollerate, poiché non sono maneggiate da veri barcajuoli, ma da vecchi marinaj, calafati, pescatori, maestri d'ascia, pittori di bastimento, etc., ai quali si permette di guadagnarsi la sussistenza nel porto dove hanno sempre lavorato » [83].

L'apertura all'esercizio della professione anche a persone non iscritte appare in netto contrasto con il susseguirsi di decreti e regolamenti, emanati dai Conservatori del Mare a tutela dei privilegi dell'Arte stessa, con i quali si proibisce ai non matricolati di « barcheggiare » o addirittura di tenere barche ormeggiate in porto [84]; si vieta ai matricolati di affittare a chiunque i loro

---

[81] « A tutti quei vecchi che sinora hanno esercitato, benché abusivamente e non matricolati, l'arte de marinaio in questo porto per molti anni avanti si dà facoltà di barcheggiare ... purché paghino all'arte medesima in mani però del Sindico di detto ill. magistrato soldi 6 e denari 8 in ogni mese per tutto quel tempo che eserciteranno tal'arte, e purché tra il termine di giorni quindeci da questo della pubblicazione del presente decreto compaiano in questa cancelleria a far scrivere li loro nomi e cognomi »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 627, doc. 21 ottobre 1730.

[82] Come già evidenziato in precedenza, è stato possibile utilizzare tale tipo di documentazione nell'ambito del seguente studio in quanto le particolari condizioni di arretratezza dello scalo genovese favorirono il sussistere dei privilegi corporativi in ambito portuale fino alla metà del XIX secolo (si veda il cap. 1.1).

[83] A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.

[84] A causa dei continui disordini che si verificavano in porto per l'inosservanza del divieto di « barcheggiare » per i non iscritti all'arte, i Conservatori del Mare decisero di proibire anche l'ormeggio di barche « estranee » nelle acque portuali: « Sentendo li disordini che alla giornata occorrono, et l'inconvenienti che giornalmente vengono causati dall'inosservanza delli

leudi [85] e alle donne, che non siano state mogli o madri di barcaioli, il possesso di qualsiasi tipo di imbarcazione [86]. La spiegazione più plausibile che si può dare al fenomeno è che, nonostante il costante incremento degli appartenenti all'Arte nel corso dei secoli, il numero degli iscritti non fosse comunque sufficiente a soddisfare il crescente fabbisogno dei traffici marittimi, e le autorità portuali fossero quindi obbligate a tollerare un così elevato numero di abusivi rendendo istituzionalizzata una situazione già di fatto esistente. A questo proposito è inoltre necessario considerare la varietà e complessità dei compiti esclusivamente di competenza dei barcaioli, così numerosi da spingere a considerarli quasi come dei tassisti del mare. In parte con i loro gozzi e in parte con alcune imbarcazioni più grosse di proprietà dell'Arte, i cosiddetti « barbi » svolgono la loro attività in diversi settori operativi:

1) traghettano le merci dei negozianti dalle banchine a bordo dei bastimenti e viceversa;
2) caricano e scaricano qualunque genere di mercanzie dalle navi ad esclusione di sale, grano e altre vettovaglie che erano di competenza dell'appaltatore della gabella Piatte e Sacchi;
3) effettuano il trasporto delle merci dal Lazzaretto della Foce al porto e viceversa;
4) svolgono il servizio di « rumentari », ovvero di pulizia del porto, e di « cadrai » (cioè si occupano della vendita di frutta e commestibili alle navi);

---

decreti fatti intorno all'arte de barbi e volendo noi a questo provvedere ... si ordina e comanda ad ogni e qualunque persona sia chi vogli, che non ardisca ne presuma tener barchette in porto, ne fare l'essercitio del barcheggiare se non è descritto et arrolato nella matricola delli barbi di questa città » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. 30 aprile 1660).

[85] « Si ordina e comanda per parte di loro Signorie à tutti i padroni di barche, ò altre persone di qual sorte si vogli che non osino né presumano appigionar à persona alcuna né schiffi, né leudi, né fregatine, sotto pena di soldi vinticinque per ogni volta che contrafaranno »: *Ibidem*, doc. 16 maggio 1576 cit.; doc. 15 luglio 1685; *Ibidem*, fl. n. 628, doc. 13 marzo 1741.

[86] Nel 1637, oltre a ribadire il solito divieto per i barcaioli di affittare le loro barche ad estranei, i Conservatori proibirono anche « a qualsiasi donna che non habbi huomini in casa amessi dal Prest. Magistrato per barcheggiare a poter tenere ne schiffo, ne fregatina, ne vascello di qualunque altra sorte, sotto pena della perdita di esse, et altre pene arbitrarie, da applicarsi esse fregatine la mettà al Prest. Magistrato di loro Signorie e l'altra mettà al denontiante, ò catturante »: *Ibidem*, anno 1637.

5) viene a loro demandato il soccorso dei bastimenti in pericolo (fino al 1823, quando viene istituita la Compagnia dei Soccorsi Marittimi);
6) effettuano il trasporto di passeggeri per brevi distanze;
7) svolgono il servizio di guardie di sicurezza all'interno delle acque portuali [87].

I loro compiti non si esaurivano quindi con il semplice trasporto delle merci da e per il Lazzaretto o con le operazioni di carico e scarico dei bastimenti che rimanevano in rada [88], ma comprendevano anche numerose altre attività, generalmente però di competenza specifica di un numero limitato di iscritti all'Arte stessa. Questo fenomeno, come si vedrà in seguito, con il passare del tempo provoca il progressivo distaccamento dei lavoratori maggiormente specializzati, fino ad arrivare alla costituzione di autonomi gruppi di mestiere.

Per circa un secolo (dal 1576 al 1692) i barcaioli effettuano in regime di monopolio il servizio di trasporto dei commercianti addetti al rifornimento delle navi ancorate in rada [89], svolgendo anche un'attività di supervisione sulle transazioni che avevano luogo, ma in seguito ai continui disordini che si verificavano in tali occasioni (spesso questa attività era solo il parafulmine per coprire il trasporto clandestino di passeggeri diretti ai bastimenti da vino per ubriacarsi) questo privilegio viene loro sottratto con la solenne dichiarazione da parte dei Conservatori del divieto per « barbi e marinai di portare con le loro barche persone, stranieri, donne, alle navi o

---

[87] Per i servizi di trasporto dei passeggeri e soccorso in mare si vedano i paragrafi successivi.

[88] Il porto di Genova non era l'unico scalo della Repubblica a presentare problemi di carenza di approdi e di bassi fondali, rendendo necessario l'utilizzo di piccole imbarcazioni per scaricare le merci dalle navi rimaste in rada: una situazione analoga si verificava, per esempio, anche a Porto Maurizio, dove operava un rilevante numero di battellieri. Nel 1755 questo gruppo di lavoratori viene unito in un'unica corporazione con i facchini, i manovali e tutti gli uomini di fatica operanti presso lo scalo: sull'argomento si veda, per ulteriori approfondimenti, la ricca documentazione conservata presso l'Archivio di Stato di Imperia (A.S.I.), *Comune di Porto Maurizio*.

[89] L'obbligo per i commercianti di servirsi obbligatoriamente dei barcaioli per recarsi a bordo dei bastimenti venne istituito in quanto « alcuni che non sono scritti a detta arte de barbi andar barchegiando e rivendendo per il porto, il che in danno delle navi, perché essi tali baratano con mozzi e fanti di nave loro vettovaglie, e da essi mozzi e fanti pigliano robbe di nave robbate »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. 16 maggio 1576 cit.

vascelli che sono in porto, né vendere alle navi vino, acquavite, cibo (cucinato e non) »[90].

Ad ulteriore conferma dell'ampiezza delle attività svolte dall'Arte e della fiducia che nonostante tutto le autorità portuali riponevano in questi uomini, sta il fatto che ad essi venivano sovente assegnate le cosiddette guardie di sanità, ovvero la sorveglianza delle navi poste in quarantena, oltre che il monitoraggio intorno alle « batterie in serviggio publico » (cioè intorno alle postazioni dalle quali si sparava con i cannoni)[91]. Riguardo alle prime, è del 1760 una supplica con la quale i barcaioli lamentano l'utilizzo da parte del Governo per tale servizio di persone estranee all'Arte, quali « artisti, botteghai et altri vagabondi »[92], e auspicano l'immediato ritorno alle antiche consuetudini, chiedendo in particolare che siano utilizzati i marinai che per troppo poca esperienza (si rammenta infatti che per poter svolgere l'attività di pilota, o per essere inseriti nelle squadre di salvataggio, era necessario aver effettuato almeno tre viaggi con bastimenti a vela latina), o per età avanzata, non fossero in grado di svolgere altre attività[93].

---

[90] *Ibidem*, doc. 19 aprile 1692, art. 6. Il divieto venne nuovamente ribadito con il regolamento del 13 marzo 1745, il quale istituì inoltre una pena per i contravventori di £ 12, oltre al sequestro della roba trasportata (*Ibidem*, fl. n. 628, doc. 13 marzo 1745, *Proclama dei Conservatori del Mare*, art. 3). Secondo gli stessi barcaioli le maggiori cause di disordini erano dovute dall'attività svolta da alcuni non iscritti regolarmente all'Arte, in quanto c'erano « lancie Napolitane che in ogni giorno vengono per più volte à i ponti ed al Mole ed ivi imbarcano quantità di persone conducendole à bordo de loro bastimenti non solo per bevere, ma anche con far mercimonio de loro vini vendendoglielo à minuto per portarselo à terra, ove nuovamente le riconducono »: *Ibidem*, doc. 10 luglio 1755, n. 172.

[91] *Ibidem*, doc. 10 luglio 1755.

[92] « Anticamente per le guardie di Sanità sopra de bastimenti quarantenari che giongono in questo porto venivano prescielti solamente li huomini di detta arte come più capaci e propri per tale impiego, il che di conformità deve risultare da libri della Sanità; ora da qualche anni si è introdotto l'abuso di prendere per le guardie sudette tutt'altre persone cioè artisti, botteghari et altri vagabondi in pregiudizio totale de marinari sudetti, quali soli hanno il peso di dover servire nelle occasioni di serviggio publico di guarnizione sopra le galere et altri bastimenti anche per longhi tempi » (*Ibidem*, doc. 12 gennaio 1760, *Pro Consolibus et arte nautorum circa le guardie di Sanità*). Sulle leggi sanitarie in vigore a Genova a partire dal XVI secolo si veda G. PESCE, *I servizi di sanità del porto* cit., pp. 301-303.

[93] A tale proposito sono gli stessi Conservatori del Mare ad inoltrare la richiesta al Magistrato di Sanità: « ... si insinua al Prestantissimo Magistrato di Sanità à preferire nelle

Sulla base di quanto riportato, si può quindi affermare che la forza dei barcaioli nel mantenimento dei loro secolari privilegi, minati solo dall'affermazione a metà del XIX secolo della navigazione a vapore, era situata proprio negli innumerevoli servizi pubblici che venivano loro affidati, oltre che nella loro antica tradizione corporativa, tanto da poter dire che fra i padri dei moderni portuali vanno annoverati non solo i camalli ma anche i barcaioli [94].

b) La movimentazione delle merci e l'assistenza alle navi: dal frazionamento delle competenze alla nascita di nuovi gruppi di mestiere

Per poter essere presenti in tutte le attività precedentemente descritte i barcaioli non operavano come un corpo unico, ma erano generalmente suddivisi in squadre di lavoro specializzate nell'effettuazione di un particolare servizio, caratteristica che provoca poi il fiorire di movimenti separatisti all'interno della corporazione arrivando, in conseguenza anche delle mutate e crescenti esigenze dello scalo genovese, alla costituzione di nuovi e indipendenti gruppi di mestiere.

L'attività preponderante dell'Arte era comunque rappresentata dal trasporto delle merci che gli iscritti effettuavano con i loro gozzi direttamente in base alle chiamate dei negozianti, senza turni di lavoro né cassa comune [95]. Per i barcaioli non era facile riuscire ad esercitare pienamente tali diritti esclusivi, e le situazioni nelle quali i commercianti venivano sorpresi ad effettuare le operazioni di carico e scarico delle merci con gozzi di loro proprietà erano all'ordine del giorno, nonostante le severe pene previste [96]. D'altro canto, all'inizio del XIX secolo, cioè in un mo-

---

guardie solite apporsi sopra bastimenti in quarantena quei marinari vecchi i quali non puonno più viaggiare e procacciarsi il sostentamento colla giornale fatica ed industria di marinaro » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 628, doc. 22 maggio 1760, n. 230, *Prattica per li marinari che devono servire per le borasche, e per le galere, e per le guardie da Sanità*).

[94] E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 331.

[95] Come si vedrà in seguito, l'assenza di turni di lavoro era una particolarità limitata al trasporto delle merci, mentre per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri la ripartizione degli incarichi, oltre che dei guadagni, era alquanto più complessa: A.S.G., *Fondo Camera di Commercio* cit., fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle corporazioni del porto* cit.

[96] In diverse occasioni alcuni negozianti cercarono di ottenere l'autorizzazione a far trasportare le loro merci da garzoni alle loro dipendenze, sperando quindi di mettersi al riparo dal dover pagare delle pene pecuniarie, nel caso in cui fossero stati sorpresi dai consoli del-

mento in cui il monopolio del gruppo viene messo in pericolo dai cambiamenti di governo, sono i negozianti stessi ad intervenire a favore dei barcaioli, descrivendoli come elementi indispensabili per il buon andamento del commercio:

> « Noi infrascritti dichiariamo, ed attestiamo per la pura verità, qualmente l'Arte de' Barcaroli si trova nel possesso da tempo immemoriale, per quanto è a nostra notizia, di portare, ossia caricare esclusivamente ogni genere di mercanzie, meno le vettovaglie ed il sale, dai ponti di questo porto e dalla Darsina a bordo di qualunque bastimento, ... , per esserci indistintamente serviti dei Barcaroli, dei liuti e delle piatte per lo sbarco delle mercanzie portate dai bastimenti grossi, per aver veduto, e sapere che tutti i negozianti si valgono dell'opera di detti Barcaroli per le indicate operazioni » [97].

Lo stesso Governo Francese, dimostrandosi alquanto sensibile alle problematiche inerenti i privilegi spettanti all'Arte, interviene nel 1811 a favore di due battellieri allo scopo di confermarne il monopolio sul trasporto di merci dal Lazzareto della Foce al Portofranco e da quest'ultimo allo scalo di S. Lazaro, stabilendo inoltre un sistema di tariffe differenziate a seconda del tipo di merce movimentata ed emanando un insieme di norme a tutela sia della struttura portuale che dei proprietari dei carichi [98].

---

l'arte nell'effettuare tali operazioni, ma i Conservatori del Mare rigettarono sistematicamente tali richieste. A titolo puramente esemplificativo, il 27 maggio 1721, un negoziante si rivolse alla magistratura con le seguenti parole: « Lorenzo de Mari chiede che venga permesso al suo garzone di trasportare le sue merci con il suo gozzo anche se il garzone non è iscritto all'arte. Dice anche che il garzone non ha nessuna intenzione di barcheggiare o trasportare passeggeri » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 627, doc. 27 maggio 1721).

[97] Questa dichiarazione, sottoscritta da 41 negozianti, venne pubblicata nel 1795 e ripetuta negli stessi identici termini nel 1802: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 495, anno 1795, *Copia del ceritficato sottoscritto nel 1795 da' Cittadini Negozianti nella Piazza di Genova ad instanza de' rappresentanti l'Arte de' Barcaroli*.

[98] « Les batteliers Risso et Malatti sont mantenant dans le privilège exclusif de transporter les marchandises du Lazaret de la Foce au port franc de Gênes et S. Lazard et du port franc à S. Lazard. Les dits batteliers seront obligés d'entretenir un nombre de bateaux et de tentes propres à garantio pendant le mouvais temps les marchandises, et ils seront responsable des avaries qui pourraient provenir du mouvais état de leurs allèges et apparats, de leur négligence, ou du peu d'attention de leurs employés ... ils seront obligés de tenir un juornal regulier portant indication des dates, marques, numeros, poids, qualités et quantités des marchandises qui leur seront confiées, et l'inscription analogue sur les registres de la Douane ou l'emargement signé par le proprietaire »: *Ibidem*, *Governo francese*, fl. n. 324, doc. 14 agosto 1811.

« Droits à percevoir pour le transport des marchandises du port franc de Gênes à S. Lazard:

pour chaque balle de sucre pesant un quintal decimal	fr. – .12
pour une balle simple de coton	fr. – .18
pour une balle double de coton	fr. – .42
pour une balle cuir	fr. – .18
pour un tonneau sucre ou cacao pesant 6 à 8 quintaux métriques	fr. 1 .66
pour un quintal métrique bois vert ou brûlé	fr. – .12
pour une caisse sucre	fr. 2 .50
pour un tonneau saliques	fr. – .42
pour un baril thon salé ou poisson salé	fr. – .12
pour une balle merluche ou stohifise	fr. – .12
pour une balle soie	fr. – .30
pour une caisse indigo	fr. – .24
pour un role tabac de Brésil	fr. – .42
pour un sac sel pesant 80 à 90 kilogrammes	fr. – .12
pour une caisse courte de sucre	fr. – .50

Droit à percevoir pour le transport des marchandises du Lazaret de la Foce au port franc de Gênes et à S. Lazard:

pour chaque balle de coton pesant 1 quintal decimal	fr. 1 .12
pour une balle idem double	fr. 2 .12
pour une balle laine ...	fr. 2 .12
pour une balle laine lavée	fr. 1 .24
pour une balle poil chameau	fr. 1 .66
pour un cuir en poils	fr. – .12
pour un tonneau toile treilli de 6 à 7 quintaux decimals	fr. 3 .36
pour une balle tabac de 60 à 80 kilogrammes	fr. – .42
pour une balle idem de 1 quintal ½ à 2 quintaux	fr. 1 .24
pour une caisse toileries de 3 ½ à 5 quintaux	fr. 2 .50 » [99]

Nonostante il divieto posto dalla magistratura dei Conservatori del Mare di vendere commestibili in porto, esiste un ramo specifico dell'Arte dei barcaioli dedito a tale attività e, nell'aprile del 1759, sono gli stessi Consoli dell'Arte a chiedere l'emissione di una normativa che regoli la suddivisione del lavoro all'interno di questa categoria, al momento com-

[99] La tariffa, emanata il 6 giugno 1811, viene definitivamente approvata il 25 febbraio 1812: *Ibidem*, doc. 14 agosto 1811.

posta da sette individui [100]. Il 31 luglio dello stesso anno i Conservatori emanano il *Regolamento per imbussolamento fruttaroli* (o cadrai) secondo il quale, innanzi tutto, per motivi di sicurezza, restano escluse da tale servizio le navi da guerra; il diritto di precedenza per il rifornimento delle navi che giungevano in porto viene stabilito sulla base di un'estrazione appositamente effettuata tra i sette nomi degli iscritti, che non potevano farsi sostituire nelle loro mansioni né dai figli né da garzoni [101]; entro il giorno successivo all'arrivo della nave da rifornire il cadraio incaricato deve recarsi presso la Cancelleria a far registrare il nome del bastimento in questione e del suo capitano; viene tassativamente proibito di recarsi su navi assegnate ad altri, soprattutto allo scopo di vendere liquori [102].

Secondo quanto riportato circa un secolo più tardi dal rapporto più volte menzionato della Camera di Commercio sull'abolizione delle corporazioni portuali, sembra che, probabilmente con l'emanazione dei Capitoli del 1761, i cadrai (nel frattempo passati al numero di otto, di cui sette uomini e una donna) fossero divenuti una corporazione ormai pressoché indipendente rispetto all'Arte dei barcaioli, grazie a una tendenza separatista che, come si vedrà in seguito, coinvolgerà anche altri gruppi di lavoro interni a questa Arte. A conferma di ciò, il Governo emana una serie di norme specificamente rivolte al mantenimento del buon ordine all'interno del nuovo gruppo di mestiere, tra le quali assume notevole importanza il progetto di regolamento avente lo scopo di evitare i continui

---

[100] La motivazione addotta dai Consoli a tale proposito fu la seguente: « ... vi sono fra li marinari soggetti diversi che con la loro barchetta rivendono frutta e commestibili à bordo delle navi Inglesi, Olandesi, Svedesi, Danesi, quali fruttaroli, come di continuo si vede in esperienza, si fanno lecito nell'entrare di una nave in questo porto delle nazioni sudette di abbordarla tutti, ò la magior parte di essi, per cercar di far esito de loro commestibili » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 628, doc. 21 aprile 1759). Secondo quanto risulta dalla supplica e da altri documenti analoghi è inoltre possibile ipotizzare che l'attività dei barcaioli riguardasse solamente il rifornimento di navi straniere.

[101] « Che si imbussolino tutti li cadrai, e che se ne faccia l'estrazione, à tal che al primo estratto tochi la prima nave che giongerà in porto, seconda al secondo, e così di mano in mano, sino che si gionga al ultimo esatratto, e poi di nuovo ricominciare dal primo, senza che niun altro di detti cadrai possa andarvi, se non che quello a cui sarà toccata la sua nave. Ciò s'intende delle navi Inglesi, Olandesi, Svedesi, e Danesi, escluse le navi da guerra »: *Ibidem*, doc. 31 luglio 1759, *Regolamento per imbussolamento fruttaroli*.

[102] Questi ultimi due articoli vengono aggiunti l'anno seguente: *Ibidem*, doc. n. 217 del 1761.

episodi di furto che avvenivano a bordo delle navi, grazie alla complicità tra i rivenditori, gli equipaggi e le guardie di bordo [103]. In pratica, la soluzione proposta è la seguente:

1) ogni rivenditore dovrà essere munito di un battello di sua proprietà, con una numerazione speciale dall'uno sino al numero dell'ultimo rivenditore registrato;
2) non potranno i loro battelli andare nelle file volgarmente dette andane a girare nel porto che a giorno chiaro, ed alla sera tutti dovranno ancorare a mezza ora di notte nella stazione loro assegnata;
3) nessun rivenditore potrà ricevere in pagamento degli oggetti da esso smerciati, robbe o mercanzie;
4) è pure proibito ai rivenditori di fare compre o baratti nel porto, e chiunque sarà rinvenuto con merci al suo bordo sarà arrestato come sospetto di furto [104].

Le stesse navi che necessitavano di rifornimenti avevano sovente bisogno dell'assistenza di un interprete che collaborasse con il comandante nell'espletazione delle complesse formalità previste dalle autorità portuali per l'ingresso e la sosta nel porto genovese (pagamento delle tasse di ancoraggio, ispezioni sanitarie, ecc.) e, come risulta chiaramente dalle parole qui di seguito riportate, l'attività svolta dai cosiddetti « linguisti » non era certo di secondaria importanza:

> « I Linguisti sono non solamente interpreti ma benanco i provveditori dei bastimenti, e perciò occorrono uomini di esperimentata probità e capacità » [105]

Analogamente alla tendenza separatista che vede come protagonisti i cadrai, anche questa categoria di lavoratori, originariamente facente parte della

---

[103] « I rivenditori di commestibili hanno il massimo comodo sì di corrompere le guardie di bordo, come di trafugare gli oggetti ad essi consegnati, poiché accostandosi ai bastimenti sotto il pretesto di far delle vendite possono lungamente intrattenersi cogli equipaggi, e far passare la robba che da essi ricevono come prezzo delle fatte contrattazioni »: A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.

[104] *Ibidem*. Una soluzione analoga venne inoltre proposta in una nota nella quale la Camera di Commercio ribadiva la necessità di regolamentare l'esercizio dell'arte da parte dei cadrai « onde prevenire per quanto è possibile i furti »: *Ibidem*, *Note* cit.

[105] *Ibidem*.

complessa e articolata Arte dei barcaioli [106], assume una sua precisa identità relativamente tardi, in quanto viene eretta in corporazione indipendente solamente il 2 maggio del 1797 con un decreto dei Conservatori del Mare, ai quali spetta anche il loro controllo [107]. L'esigenza di una maggiore istituzionalizzazione del servizio, e la conseguente nascita di un nuovo gruppo di mestiere in un periodo in cui il sistema corporativo può ormai definirsi al tramonto, è certamente collegata al notevole incremento dei traffici internazionali che vedevano coinvolto lo scalo ligure: si ricorda, infatti, che intorno alla fine del XVIII secolo circa la metà delle navi che arrivavano a Genova provenivano dai porti dell'Atlantico, dal mare del Nord e dal Baltico [108].

Gli appartenenti all'Arte, fissati in numero fisso di quaranta e sorvegliati da due Consoli, dovevano trovarsi ogni mattina [109] al Molo Vecchio, prima del sorgere del sole, in attesa dell'arrivo di navi estere; il lavoro veniva assegnato secondo un sistema di turni ad eccezione del caso in cui una nave fosse già stata precedentemente nel porto ligure, in quanto, in tale situazione, l'opera di traduttore spettava di diritto al linguista che aveva servito il bastimento la prima volta o, in alternativa, al figlio di quest'ultimo [110].

---

[106] Anche per i linguisti è possibile ipotizzare infatti una precedente appartenenza all'Arte dei barcaioli, comprovata dal fatto che vi sono alcuni documenti riguardanti la regolamentazione dell'Arte stessa che contengono alcuni paragrafi appositamente dedicati all'attività degli interpreti. A titolo esemplificativo si riporta un capitolo relativo a un regolamento emanato nel 1771 a favore dell'Arte dei barcaioli al fine di limitari i disordini che si verificavano in porto in occasione dell'arrivo dei bastimenti. In questo caso gli interpreti vengono chiaramente considerati come un gruppo di lavoratori aventi una loro specificità, ma allo stesso tempo facenti parte dei barcaioli dai quali dipendevano: « In secondo loco quelli capitani che ogniuno li ha serviti siino serviti dal suo proprio interprete. In terzo loco, che se venissero capitani che prima erano piloti, e cercassero l'interprete che l'hanno serviti quando erano piloti li possino servire come si è sempre costumato tra di noi » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 629, doc. 18 settembre 1771).

[107] Il decreto viene in seguito totalmente riconfermato dal Consiglio d'Ammiragliato in data 3 settembre 1818: A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.

[108] Sull'argomento si veda il cap. 1.4 della Parte Prima.

[109] I linguisti erano però esentati dai loro compiti « tutti i giorni di festa, compresi quelli nei quali eravi soltanto obbligo di sentire la messa, tutti i giorni delle novene dei morti, della Concezione e del Natale, oltre a tutte quelle altre feste permesse dal Deputato di mese »: *Ibidem*.

[110] Il diritto di poter svolgere il servizio di interprete più volte per una stessa nave aveva certamente una funzione di garanzia anche nei confronti del comandante, il quale,

Come sovente avveniva per molte delle norme complesse e talora eccessivamente articolate che presiedevano alla organizzazione dei servizi portuali, anche la regolamentazione a favore dei linguisti veniva abitualmente disattesa: accadeva infatti che numerosi iscritti all'Arte non avessero la benché minima conoscenza di alcuna lingua estera, e di conseguenza l'unica loro attività era quella di recarsi ogni mattina al Molo al fine di vendere il turno di lavoro ad un altro iscritto per la metà del guadagno previsto [111].

Le notizie riguardanti l'attività dei barcaioli come « rumentari », ovvero come spazzini delle acque portuali, sono alquanto scarse e risalgono agli anni Trenta del XVIII secolo, allorquando all'interno dei nuovi Capitoli dell'Arte dei Marinari (ovvero dei barcaioli) viene decretato quanto segue:

> « che li rumentari ò alcuno di loro non possono, né debbano, né possa né debba imbarcare ne' loro gozzi passeggieri, né barcheggiare per il porto, né trasportare robbe, ma solamente debbano valersi de loro gozzi per le rumente e non altrimenti » [112].

Successivamente, all'interno del già citato *Regolamento per imbussolamento fruttaroli*, i Conservatori del Mare suggeriscono per la costituzione dell'Arte dei cadrai di imitare il modello precedentemente stabilito per « li Rumentari che vanno attorno alle navi a prender la rumenta per il porto » [113], il che lascia supporre che il destino di questa categoria di lavoratori sia stato del tutto analogo a quello precedentemente descritto per i piloti, per

---

vista la delicatezza del compito, instaurava necessariamente un rapporto di fiducia con il suo linguista: « ... le funzioni dell'interprete, che a prima vista possono parere senza molta importanza, sono invece assai delicate e molteplici, poiché generalmente diventano i provveditori dei bastimenti ed influiscono assai sulle deliberazioni dei Capitani » (*Ibidem*). La norma precedentemente citata era inoltre già in vigore prima che i linguisti fossero costituiti in corporazione indipendente: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 629, doc. 18 settembre 1771.

[111] « Alcuni degli interpreti nominati non sanno alcuna lingua, né mai recansi al bordo dei bastimenti, ma soltanto nel luogo delle riunioni dove cedono il loro turno, per la metà della somma che avrebbero guadagnata, ad altri dell'arte medesima »: A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.

[112] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 627, doc. 27 agosto 1730, *Alcuni Capitoli dell'Arte de Marinari*. La stessa norma venne ribadita nel 1732: per i contravventori era prevista la pena di venticinque lire oltre alla confisca della barca (*Ibidem*, doc. 29 ottobre 1732).

[113] *Ibidem*, fl. n. 628, doc. 31 luglio 1759.

i linguisti e per gli stessi cadrai, ovvero un'origine come semplice sezione dell'Arte dei barcaioli e una successiva trasformazione in corporazione indipendente, in funzione del preciso e costante affermarsi di una precisa specializzazione.

c) Un originale tentativo di cooperazione con la magistratura dei Conservatori del Mare

Nel 1640 l'Arte dei barcaioli decide di far costruire quattro liuti (o leudi) da destinarsi, oltre che ai soccorsi in mare, alla movimentazione delle merci (in alternativa alle piatte date in concessione all'appaltatore dell'omonima gabella) [114], ed emana i *Capitula circa lembos Sancti Therami*, con i quali si stabiliscono le norme principali relative all'utilizzo di tali imbarcazioni [115]. Contemporaneamente, i Conservatori del Mare stabiliscono di ricompensare l'Arte per l'assunzione di un impegno così gravoso concedendole ufficialmente il monopolio esclusivo dei trasporti di merce con gozzi di proprietà degli iscritti su diretta chiamata dei commercianti, anche se è necessario precisare che si tratta solo dell'istituzionalizzazione di una situazione di fatto esistente già da alcuni secoli. In cambio di questa privativa i barcaioli avrebbero dovuto però impiegare parte dei guadagni per

---

[114] La proprietà delle piatte (imbarcazioni dal fondo piatto destinate al trasporto di vettovaglie da un luogo all'altro del porto) era del Governo, il quale esigeva un diritto da coloro che volevano servirsene. Tale diritto, unitamente a quello che veniva riscosso per l'utilizzo dei sacchi necessari alla misurazione del grano, veniva generalmente ceduto in appalto. Sull'argomento si veda C. CUNEO, *Memorie sopra l'antico debito pubblico* cit., pp. 483-484.

[115] Nell'articolo I si stabilisce che i liuti devono avere una portata di 200 cantari (pari circa a 9 tonnellate) e devono essere forniti di remi e attrezzi, mentre il numero di marinai che possono imbarcare è di trenta unità (i Capitoli del 1640 sono riportati in A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 495, doc. n. 158 del 1802, *Esposizione à cittadini Senatori componenti il Magistrato delle Finanze relativi à diritti ed all'esistenza dell'arte e barcaruoli*). Gli articoli VI e VII, riguardanti l'utilizzo di queste imbarcazioni per il trasporto delle merci, decretano « che detti liuti in occasione del discarico delle merci et altro da vascelli in diffetto e mancamento delle piatte, possano andare a scarricarle con detti suoi liuti alli vascelli, intendendo però in occasione, quando le piatte non sono bastanti a scarricare, e questo senz'alcun pregiudizio s'intende delle dette piatte ... e debbano sino che ve ne sarà bisogno scarricar loro, e che altri liuti particolari non possano andarli, sotto pena arbitraria al detto molt'Ill. Magistrato »: B.B.G., *Conservazione*, m.s. rari, *Matriculae artis barborum* cit., *Capitula circa lembos Sancti Therami*. Sull'argomento si veda anche D. DONDERO, *L'arte dei Barcaioli* cit., p. 56.

soccorrere i poveri dell'Arte, per la dote delle figlie che si sposavano, per riscattare i barcaioli caduti schiavi dei Turchi, per la manutenzione della cappella di S. Erasmo eretta nella chiesa di S. Marco, ed infine per mantenere a loro spese le strutture necessarie (imbarcazioni, attrezzature, uomini) ad effettuare i soccorsi in mare [116].

Nel corso di tutto il XVII secolo, e per buona parte del XVIII, il loro impegno per il mantenimento dei quattro liuti è notevole: risale al 1653 un decreto con il quale i Conservatori ordinano la vendita di una delle quattro barche « al più offerente in utile dell'arte de barbi », in quanto ormai troppo vecchia, richiedendone la costruzione di una nuova [117]; nel 1659 i consoli spendono 144 lire per il rimessaggio completo delle imbarcazioni [118]; nel 1687 vengono nuovamente spese 16 lire per nuove « pedagne », « piccozzi », banchi e sartie [119], alcuni anni più tardi viene ordinata la costruzione di un magazzino dove riporre i remi e gli attrezzi [120].

---

[116] A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, R*apporto sull'abolizione delle corporazioni del porto* cit.

[117] L'ordine di costruzione del liuto viene affidato a Filippo Rapallo di Arenzano e le indicazioni che gli vengono date riguardo alle caratteristiche che avrebbe dovuto avere la nuova imbarcazione sono le seguenti: « ... liuto di legname nuovo di longhezza de palmi quarantasei e di larghezza de palmi dodeci di legname di rovere per due terze quarti e l'altra terza quarta di frasco con le stamanare a proportione, dovendo servire in tempi di fortune e scarrico di mercanzie, e che la fascia di esso liuto di rovere sino sopra aqua con il suo pogiolo e tavolone di poppa in rovere e l'arganello con i suoi banchi fra quali due grossi da chena et li altri proporzionali et di ogni perfettione, e che sij impernato per metà con chiodi da gogiola e l'altra mettà da milla cinquecento, e che detto vascello sia tondo e più lungo di fondo e di legname più grosso di quello che sono li altri con la poppa un poco tonda e forte, e che sij calafattato con due stoppe e l'intensa un poco più ferma del ordinario, e che le stamanare non siano serrate ». Il prezzo stabilito è di £ 400, di cui 200 anticipate e il resto alla consegna da farsi entro quattro mesi: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. 12 ottobre 1653.

[118] Di queste 144 lire, circa 80 sono destinate ai maestri d'ascia e loro garzoni, 36 per tirare in secco i liuti e poi vararli, 14 vengono date ad un uomo messo di guardia ai liuti, le restanti 14 per mettere nuovi banchi, per l'affitto di un calderone dove sciogliere la pece e per « nettarli » (ovvero pulirli): *Ibidem*, doc. 18 ottobre 1659, *Spesa fatta d'ordine dell'Ill.mo Sig. Leonardo Cattaneo per fare accomodare due liuti, e denaro sborsato da Marco Schiaffa Console di detto ordine*.

[119] *Ibidem*, doc. 17 aprile 1687, *Flotta di attrezzi abbisognano per armare li due leuti di S. Erasmo*.

[120] La costruzione del magazzino viene ordinata dai Conservatori del Mare, su istanza

Nel 1646, con l'emanazione di nuovi Capitoli per l'Arte, viene nel frattempo decretata la cessione in appalto dei liuti di S. Erasmo da farsi ogni anno il giorno di san Luca [121] per una cifra pari a 300 lire annue [122]. Secondo quanto è possibile constatare da alcuni documenti successivi a questa data, l'operazione riguarda solamente l'attività di trasporto delle merci in alternativa all'utilizzo delle piatte e non il servizio di soccorso né quello di trasporto da e per il Lazzaretto [123], che rimangono prerogativa esclusiva dell'Arte unitamente al diritto dei singoli barcaioli di effettuare le operazioni di trasbordo con i loro gozzi [124]. Grazie quindi al coincidere

---

dei consoli dell'arte, allo scopo di rendere più rapida l'uscita in mare dei liuti per operazioni di soccorso: *Ibidem*, fl. n. 627, doc. 28 agosto 1726.

121 « Che ogni anno il giorno di S. Luca si debbano vendere all'incanto li liuti di S. Theramo per un anno, da pagarsi il prezzo di tre in tre mesi da cui si prenderà anticipatamente, e per il restante dare idonea sigurtà di pagare »: *Ibidem*, fl. n. 626, doc. 28 giugno 1646, *Capitoli per barbis*, art. 1.

122 Tale cifra viene riportata in una nota delle spese e degli introiti dell'Arte relativamente agli anni 1679-1680: *Ibidem*, doc. 8 gennaio 1681.

123 All'inizio del XIX secolo risulta però che il trasporto delle merci da e per il Lazzareto era diventato prerogativa dell'appaltatore della gabella e solo in via sussidiaria di competenza dei barcaioli: « Nessuno potrà valersi nel caricare o discaricare navi o altri vasi navigabili, e nel fare travasi da medesimi, se non delle dette Piatte e Liuti, salvo le disotto enunciate disposizioni: particolarmente serviranno i Liuti a trasportare le mercanzie al Lazzaretto. Nel caso che non vi fossero Piatte e Liuti pronti e sufficienti al detto servizio potrà il suddetto Presidente accordare il permesso di valersi per le surrifferite operazioni di altri legni » (A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 493, doc. 24 dicembre 1802, *Regolamento per l'appalto delle Piatte e Liuti di S. Erasmo sostituito per decreto del Magistrato de' 17 dicembre 1802, in coerenza d'altro del Senato de' 15 Ottobre p.p., a quello pubblicato li 12 agosto pure p.p.*, art. 12). Sul Lazzaretto della Foce, un'opera sorta nel 1463 e strettamente connessa all'igiene navale e all'attività del Magistrato di Sanità, si veda G. Pesce, *I servizi di sanità del porto* cit., pp. 298-303.

124 Il diritto di trasporto con i liuti di S. Erasmo venne ceduto allo stesso appaltatore della gabella Piatte e Sacchi (che divenne quindi « Piatte, Liuti e Sacchi ») ma i barcaioli si preoccuparono di ottenere dai Padri del Comune un decreto secondo il quale potevano continuare ad operare liberamente all'interno del porto con i loro gozzi: « ... sia di bisogno di dichiarare che per l'avvenire sia lecito alla detta Università dei Barbi e Barcaruoli con loro gozzi di poter traghetar da terra a vascelli qualsivoglia sorte e generi di mercanzie, e da essi con li stessi loro gozzi di fare li sbarchi minuti e portarli in terra, conforme per avanti è sempre stato pratticato, e che l'impresario pro tempore di detto jus, custodia, gabella et affitto non possa in l'avvenire sotto qualsivoglia pretesto prohibire o interromperle essi carichi da terra a vascelli, e di detti sbarchi da vascelli in terra quando sia solamente detti sbarchi minuti, e con

degli interessi della corporazione, evidentemente desiderosa di rinunciare ai proventi aleatori della gestione in proprio di tale attività in cambio della rendita fissa costituita dal contratto di appalto, e della Magistratura, probabilmente favorevole alla creazione di un servizio pubblico che prescindesse dagli interessi privati dell'Arte stessa, prende avvio così un'attività di servizio ai traffici portuali parallela e allo stesso tempo indipendente rispetto alla corporazione che l'aveva avviata.

I Conservatori del Mare predispongono al riguardo un dettagliato sistema di tariffe da applicarsi nelle operazioni di movimentazione delle merci sia con le piatte che con i liuti di S. Erasmo:

> « E prima dal Molo nuovo e sue vicinanze scaricandosi con piatte da vascelli che non ponno venire al Molo vecchio per ogni cento mine da sbarcarsi in terra e portare ne' magazzini di quesa città, oltre li soldi 20 dovuti per la licenza delle piatte nel principio dello sbarco, lire 25.
>
> Sbarcandosi da vascelli con dette piatte nel presente porto per portarle ne' magazzini come sopra per ogni cento mine, oltre li detti soldi 20 per la licenza di dette piatte, lire 19.
>
> Sbarcandosi senza piatte e portandoli come sopra, per ogni cento mine lire 14.
>
> Travasandosi da un vascello ad un altro con detta piatta, oltre detti soldi 20 per la licenza delle piatte, lire 19.
>
> Travasandosi come sopra senza piatte, per ogni cento mine lire 10.
>
> Si pagheranno da chi prenderà liuti di S. Erasmo per servirsene in caricare, scaricare, o travasare grani, vettovaglie, o mercanzie, per ogni giorno lire 3 e soldi 12 » [125].

Sulla base di quanto decretato dai Capitoli i consoli dovevano prendere nota delle entrate e delle uscite relative alle attività svolte direttamente dall'Arte per farne poi rapporto ai Conservatori. Dalla lettura di una nota

---

tale dichiarazione verranno VV.SS. Ill.me senza discapito alcuno di detta impresa, e preservar alli detti barbi la forma de procaciarsi da vivere per loro e per la povera e numerosa loro famiglia »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, anno 1688.

[125] Il regolamento dei Conservatori del Mare (risalente al 27 ottobre 1688) prosegue poi con l'elencazione sia delle tariffe per l'utilizzo dei sacchi necessari al trasporto delle granaglie che delle mercedi dovute ai misuratori (a tale proposito si veda il cap. 5.1): A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 493, doc. 29 marzo 1762, *Tariffa di quello si deve pagare da chi sbarca, carica e travazza da navi, barche, o vascelli grani o vettovaglie à padroni di piatte, camalli, misuratori, e di ciò che si possa esigere dall'appaltatore per dette piatte e imprestito de' sacchi e liuti di S. Erasmo, con l'aggiunta del ripartimento della mercede tra detti appaltatore, padroni e camalli, fatto dall'Illustrissimo Magistrato de' Signori Conservatori del Mare e da essi approvato il 27 ottobre 1688*.

del 1647 (ma riferita all'anno precedente) [126] risulta che, a fronte delle solite spese per la manutenzione dei liuti, pari a circa 119 lire, gli introiti per il trasporto di merci da e per il Lazzareto risultano approssimativamente di 81 lire, mentre quelli relativi ad operazioni di soccorso a bastimenti in pericolo sono di circa 60 lire, evidenziando quindi un guadagno netto di 22 lire, cifra sicuramente non molto rilevante se paragonata a quella derivante dalla cessione in appalto del servizio di trasporto, che si rivela quindi come una delle principali voci di introito per la corporazione.

Circa un secolo più tardi però i barcaioli prendono l'importante decisione di cedere in via definitiva la gestione esclusiva dei quattro liuti di S. Erasmo ai Conservatori del Mare, ottenendo in cambio una rendita annua pari al 7% del valore di appalto della gabella Piatte, Liuti e Sacchi (che ammontava all'epoca a 10.050 lire) [127]; contemporaneamente deputano due membri dell'Arte al ruolo di procuratori aventi il preciso compito di occuparsi di tutto ciò che concerneva gli interessi del gruppo, con particolare riferimento alla riscossione dei diritti sui liuti [128]. Si porta così a compimento un particolare processo di trasferimento di un'attività esclusiva dell'Arte dei barcaioli alla Magistratura, che diviene quindi titolare a tutti gli effetti di un importante servizio dello scalo genovese.

---

[126] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. 10 gennaio 1647.

[127] Secondo questo accordo, siglato nel 1772, il destinatario dell'appalto dei liuti di S. Erasmo continuava infatti ad essere l'appaltatore della Gabella Piatte e Sacchi; la novità per l'Arte dei barcaioli consisteva in pratica solo in un cospicuo aumento della rendita derivante dai quattro liuti, che passava da 300 a 700 lire annue: A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 495, doc. n. 158.

[128] « Proposto che sia di parere di elleggere e deputare in procuratori dell'arte suddetta de Barcaroli Giò Batta Chiappe fu Giulio e Nicolò Risso fu Agostino con conferire facoltà alli medemi di poter in nome di tutto detta arte trattare, convenire, transigere l'interessi tutti dell'arte medema che verranno nanti l'Ill.mo Magistrato de Conservatori del Mare e particolarmente circa le gius che ha detta arte sopra li Liuti di S. Erasmo e qualonque altro interesse con i suoi annessi, connessi emergenti e dipendenti ... e con facoltà altresì à medemi di vedere, rinonciare all'Illustre Magistrato qualonque gius e privileggio che a detta arte compete o potesse competere e che le fosse stato conferto dal Serenissimo Senato, e di cedere altresì à favore come sopra tutti e qualonque loro gius, azioni e pretenzioni che detta arte potesse avere sopra li primi quattro liuti dalla stessa arte fabricati e costruiti, e ciò mediante quella annuale corresponsione che sarà convenuta ». La durata di questo primo mandato di procura viene fissata in sei mesi, al termine dei quali i due nominati avrebbero perso ogni facoltà di azione in nome dell'Arte: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 629, doc. 14 giugno 1772.

Negli anni immediatamente successivi alla transazione i Conservatori decidono infatti di avvalersi appieno dei diritti acquisiti sui liuti in questione (nel frattempo nuovamente ceduti in appalto) e ne aumentano il numero prima a otto e poi a dodici unità, deputandone gli oneri della costruzione allo stesso appaltatore della gabella Piatte, Liuti e Sacchi [129]. La risposta dei consoli dell'Arte a tali provvedimenti è pronta: innanzitutto domandano la riduzione delle imbarcazioni al numero originario; chiedono poi che l'appaltatore *pro tempore* della gabella sia tenuto ad imprestare le imbarcazioni, allorché non fossero state in esercizio, ai barcaioli stessi e ad una tariffa minore di quella normalmente prevista (pari a £ 3.12); domandano infine l'emanazione di un decreto secondo il quale l'appaltatore non avrebbe potuto ingerirsi nelle attività proprie dell'Arte [130].

---

[129] L'appaltatore della gabella era anche incaricato del mantenimento delle imbarcazioni « provvedute dei necessari attrezzi ed armamenti, e tale costruzione e manutenzione dovrà farla a proprie spese, né potrà pretendere cosa alcuna dalla Cassa Nazionale »: A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo piemontese*, reg. n. 493, doc. 24 dicembre 1802.

[130] *Ibidem*, reg. n. 495, doc. 158. Un'ulteriore complicazione in materia si verifica nel 1806 in seguito alla decisione da parte del Governo di destinare il reddito prodotto dalla gabella Piatte, Liuti e Sacchi al mantenimento del Collegio Militare dei Soldatini (sul quale si veda F. DELLEPIANE, *Il collegio militare di Genova*, in *Genova, 1746. una città di antico regime tra guerra e rivolta*, Convegno di Studi in occasione del 250° anniversario della rivolta genovese. Genova 3-5 dicembre 1996, Genova 1998), dalle casse del quale si sarebbe dovuta prelevare la rendita annua spettante all'Arte. La cassa del Collegio era a sua volta principalmente alimentata da quella degli Invalidi della Marina la quale, in caso di insufficienza delle entrate del Collegio dei Soldatini, avrebbe dovuto provvedere ai pagamenti a favore dei barcaioli (D. DONDERO, *L'Arte dei Barcaioli* cit., pp. 93-96). Il risultato di tale provvedimento è la quasi immediata sospensione dei pagamenti a causa delle inevitabili carenze di fondi: alcuni anni più tardi, nonostante il governo francese avesse più volte ribadito i diritti dei barcaioli, i consoli devono ricorrere per ottenere la corresponsione di tutti gli arretrati nel frattempo maturati. Il 6 giugno 1811 il Maire della città di Genova (ormai da alcuni anni sotto il dominio francese) ricevette una petizione allo scopo « d'empêcher la dilapidation des fonds destinés au soulagement de ceux des bateliers des ponts qui sont dans le besoin et à la dotation de leurs filles » nella quale il Commissario Generale di Polizia chiedeva che, sulla base di un decreto del Gran Maestro dell'Università di Parigi, il pagamento del 7% sulla gabella (nonché delle somme arretrate) venisse sospeso fino a che l'Arte medesima non fosse stata in grado di garantire che tali somme venissero effettivamente destinate a poveri dell'Arte e alle figlie dei maestri come sussidio dotale: A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo francese*, fl. n. 324, doc. 6 giugno 1811, *Le Commissaire Général de Police a Monsieur le Maire de la ville de Gênes*.

Nonostante il dettagliato sistema di norme predisposto dal Governo, le dispute tra appaltatore (cioè l'effettivo gestore dei liuti di S. Erasmo) e barcaioli erano all'ordine del giorno, e riguardavano sia il diritto dei negozianti di servirsi di questi ultimi in alternativa al noleggio di una piatta o di un liuto per un'intera giornata [131], sia il diritto di caricare e scaricare i bastimenti a vela latina; a questo proposito, infatti, i capitani delle navi usufruivano sovente della possibilità che gli veniva concessa dalle autorità portuali (contro ogni regolamento) di movimentare i carichi con le lance in loro possesso, agendo quindi a danno sia dell'appaltatore della gabella che dell'Arte stessa [132].

Ancora nel 1818 il Governo piemontese rinnova il diritto dei barcaioli di percepire il solito 7% sulla gabella Piatte, Liuti e Sacchi, ma la tassa intorno alla metà del secolo viene soppressa e i rappresentanti dell'Arte sono costretti a mendicare una qualche forma di sussidio a parziale indennizzo dei futuri mancati guadagni. La situazione viene analizzata da una commissione appositamente istituita nel marzo 1849, la quale stigmatizza il comportamento del Governo che, abolendo nell'anno precedente la gabella, non aveva assolutamente tenuto conto delle gravi conseguenze per i barcaioli e

---

[131] Secondo l'art. 12 del regolamento « per la percezione dei diritti su battelli, piatte e sacchi » i negozianti avevano il diritto di servirsi dei barcaioli tanto nell'imbarco che nello sbarco delle mercanzie, in quanto altrimenti « si vedrebbero obbligati anche al caso che non avessero di che caricare, non solo per un'intiera giornata, un liuto od una piatta, ma per un solo viaggio, a pagare agli appaltatori il fitto come se un'intera giornata avessero a servirsene, ciò che non ha voluto il Governo nell'appalto di detta gabella »: *Ibidem*, doc. ottobre 1811, *Appaltatori delli Liuti e Piatte e Barcaroli al Sig. Maire della città di Genova*.

[132] « ... toutes ces contestations venoient de ce que, malgré les reglemens qui le défendent, s'accordait des permissions au navire ayant esquif de s'approcher aux ponts et quais ... Les reglemens du port en activité ne défendent l'approche des bâtimens ayant esquif qu'au seul Pont Royal, et assignent même la place le long des autres quais et ponts du port à un'infinité des bâtimens ayant esquif dont la portée et la nature de leur commerce exige ce comode » (*Ibidem*, doc. 7 ottobre 1811). L'appaltatore della gabella si lamentava inoltre dell'impossibilità di versare al Collegio dei Soldatini le somme previste a causa del comportamento scorretto dei barcaioli che, a suo dire, gli sottraevano il lavoro illegalmente: « Les entrepeneurs du droit des Barques et Batteaux du port ont l'honneur de vous exposer M. le Maire que quelques batteliers se sont permis de faire approcher aux quais des navires pour y charger et décharger des marchandises, en s'appropriant un droit privatif qui leur est exclusivement devoulu » (*Ibidem*, doc. 23 settembre 1811, *A M. le Comte de l'Empire Maire de la ville de Gênes*).

non aveva quindi previsto alcuna forma di risarcimento a loro favore, quasi ad indicare un ormai inevitabile declino dell'Arte e una sua imminente scomparsa dalla scena portuale (almeno sotto la antica forma di corporazione di mestiere) [133].

d) Il trasporto dei passeggeri all'interno dello spazio portuale

Tra le molteplici attività svolte dai barcaioli con i loro gozzi una delle più diffuse era certamente quella del trasporto di passeggeri per distanze relativamente brevi all'interno delle acque portuali, a conferma di quanto fosse ancora difficile e dispendioso (almeno in termini di tempo) transitare per le vie di Genova. Le informazioni disponibili sulle procedure di effettuazione di questo servizio sono alquanto scarse e frammentarie, e riguardano in particolare il solo XVIII secolo, ma consentono comunque di fornirne un quadro generale e le principali caratteristiche organizzative.

Per lo svolgimento di tale attività gli appartenenti all'Arte erano ripartiti tra i diversi scali (S. Lazzaro, Lanterna, Darsena, ecc.) e la suddivisione del lavoro, a differenza di quanto previsto per il trasporto delle merci, avveniva secondo un sistema di turni stabiliti in base all'ordine d'arrivo giornaliero dei lavoratori presso il ponte di loro competenza. Ogni mattina, infatti, aveva luogo una vera e propria corsa per assicurarsi la postazione migliore nelle strade circostanti il luogo d'approdo dalla quale reclutare gli eventuali clienti [134], ma accadeva spesso che qualche barcaiolo pigro, invece che alzarsi presto alla mattina, mandasse in sua vece i figli o i nipoti ad occupare il posto per lui, provocando di conseguenza frequenti liti e costringendo i Conservatori del Mare, sempre attenti nella loro opera di

---

[133] Sull'abolizione della gabella Piatte, Liuti e Sacchi e sulla relazione della commissione istituita nel 1849 per esaminare la situazione dell'Arte dei barcaioli si veda D. DONDERO, *L'Arte dei Barcaioli* cit., pp. 103-110.

[134] A tale proposito il regolamento del 30 aprile 1763 per i barcaioli addetti al Ponte Spinola stabiliva quanto segue: « è convenuto fra tutti li barcaroli di detto ponte che sopra ogniuna delle quattro strade, ò sia vicoli, che corrispondono sopra la piazza di detto ponte vi possano stare quei di essi barcaroli che vorranno starvi affine di prender l'imbarco di quei passeggieri che ivi capitassero, con condizione che il primo di essi barcaroli che fosse gionto per il primo sopra uno di detti posti dovesse essere il primo à far l'invito à passaggeri che venissero di quel posto e poi successivamente al secondo, et all'altri, et il simile per tutti li altri di detti quattro posti ò sia vicoli »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 629, doc. 30 aprile 1763.

sorveglianza delle acque portuali, ad intervenire più volte per proibire tale prassi [135]. La normativa in vigore prevedeva inoltre che ciascun marinaio non potesse trasportare persone né merci a bordo delle navi (in quanto si trattava di un lavoro di competenza di altri iscritti all'Arte) [136], non potesse imbarcare passeggeri da uno scalo diverso da quello a lui assegnato (e non più di dieci per viaggio), e una volta raggiunto il pieno carico dovesse lasciare il posto al barcaiolo immediatamente successivo, sempre rispettando l'ordine di arrivo; la pena prevista in caso di contravvenzione alle norme poteva essere sia pecuniaria che corporale, a discrezione della magistratura competente [137].

A conferma della rigidità dei regolamenti che presiedevano allo svolgimento di questa attività, risale al 1731 un decreto con il quale le autorità

---

[135] « Succede ora che molti di detti barcaioli per guadagnarsi un poco di pane vanno alla mattina assai per tempo sopra detta piazza per prendersi li primi o quei migliori posti che puonno, ma ritrovano un abuso, cioè che qualcheduni altri barcaroli dello stesso ponte non si incomodano di levarsi per tempo ne di venire sopra detta piazza, ma in vece chi vi manda figli, ò nipoti piccoli di pochissimi anni, e che vi manda ragazzi parimenti piccoli di pochissimi anni, i quali vengono prima assai dell'alba, et altri di essi ve li fanno dormire, senza che ne meno siano in matricola ne possano essercitar l'arte e questi prendono sempre i primi et i migliori posti per quelli che li mandano »: *Ibidem*, docc. 30 aprile 1763 e 5 maggio 1763.

[136] A titolo puramente esemplificativo si noti come, secondo i Capitoli del 1730, i barcaioli dello scalo di S. Lazaro non potessero effettuare trasporti al di fuori della zona portuale di loro competenza: « che li marinari di S. Lazaro possano solamente imbarcare dal Lazaro e Lanterna passeggieri per il loro trasperto à questi ponti, e dà questi à S. Lazaro e Lanterna; non possano però dà questi ponti trasportare alcuno alle navi, ne imbarcare passeggieri ne robbe per il barcheggio in questo porto, il che potranno fare dà S. Lazaro e Lanterna solamente, alla pena di lire venticinque per ogn'uno e per ogni contravenzione »: *Ibidem*, fl. n. 627, doc. 27 agosto 1730, art. 5.

[137] « Che nessuno di detti possa al detto Passo della Lanterna aspettare l'imbarco di più di dieci passaggeri, à tal che quando volesse aspettare l'imbarco del detto numero di dieci passaggeri havuti questi non possa ne debba più aspettarne altri, ma se ne debba partire per dar luogo all'altri gozzi, et in caso di contravenzione à tutto quanto sopra detto ò ad alcuno dei precedenti nostri ordini saranno da noi puniti i contraventori con ogni pena corporale che pecuniaria à nostro arbitrio »: *Ibidem*, fl. n. 628, doc. n. 63 del 5 aprile 1746, *Proclama per li marinari che arrivando al Passo della Lanterna debbano porsi in righa prima di imbarcar passeggeri*). Secondo quanto si può dedurre dalla documentazione esaminata, questo regolamento, emanato a favore dei barcaioli di piazza al Passo Nuovo della Lanterna, veniva in realtà applicato anche presso gli altri scali dai quali si effettuava il trasporto dei passeggeri.

portuali intervengono contro Giò Batta Paganello, un barcaiolo dello scalo di S. Lazzaro, che in quanto abitante nei dintorni della Lanterna, si recava ogni mattina presso tale postazione ed effettuava il trasporto in città di tutti coloro che lo richiedevano, con evidente pregiudizio dei diritti dei barcaioli assegnati a quello scalo; il provvedimento preso in questa situazione consiste nell'assegnazione d'ufficio ai barcaioli della Lanterna dei primi cinque posti nella fila che si doveva formare ogni mattina per la ripartizione del lavoro, mentre a Giò Batta Paganello viene riservato solo il sesto posto.

In materia tariffaria, gli unici dati disponibili riguardano il trasporto di passeggeri tra lo scalo di S. Lazzaro e la Lanterna, in quanto il prezzo massimo esigibile per l'effettuazione di tale servizio venne stabilito all'interno dei *Capitoli dell'Arte de Marinari* emanati dal Magistrato dei Conservatori del Mare nel 1730: secondo l'art. 6 la mercede per ciascun passeggero non poteva eccedere una « parpagiola » (cioè due soldi) [138], e solo nel caso che quest'ultimo desiderasse essere trasportato da solo il prezzo poteva salire a due o tre « parpagiole » (ovvero quattro o sei soldi), oltre ad eventuali mance [139].

Un discorso a parte merita il trasporto dei pellegrini che aveva luogo ogni anno l'8 di settembre in occasione della festa di N. S. di Belvedere. Questa ricorrenza, nella quale ricadeva inoltre la Natività della Vergine, assumeva un'importanza particolare per la città in quanto nello stesso giorno del 1298 i Genovesi avevano riportato la celebre vittoria di Curzola contro i Veneziani; per ricordare questo giorno il Senato stabilì infatti che ogni anno, in occasione di tale festività, i Governatori di Genova dovessero deporre sull'altare della Madonna nella chiesa di S. Matteo un pallio

---

[138] La parpagiola (o parpajola) era un'antica moneta genovese del valore appunto di due soldi (E. MARTINORI, *La moneta*, Roma 1977, pp. 365-366). Tenendo conto del fatto che ogni « marinaio » non poteva trasportare più di dieci passeggeri per volta, il massimo guadagno che poteva conseguire per ogni viaggio era di 20 soldi, cioè di una lira, una cifra sicuramente non molto elevata se paragonata alle venticinque lire previste in caso di contravvenzione ad alcune norme analoghe.

[139] « Che la mercede del trasporto de passeggeri non possa, ne debba eccedere una parpagiola per ogni passeggiero di qui à S. Lazaro e Lanterna, e così di colà a questi ponti; solo nel caso vi fosse qualche d'uno che volesse esser trasportato solo sarà dovuta la mercede di due in trè parpagiole, e non più, oltre la cortesia del stesso passeggiero »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 627, doc. 27 agosto 1730, art. 6.

d'oro in segno di perenne ringraziamento [140], mentre nel 1563 il papa Pio IV concesse un'indulgenza perpetua a chiunque avesse visitato il Santuario in detta festa [141] e il Governo si impegnò a rilasciare speciali salvacondotti di sei giorni (dal 5 all'11 settembre) a coloro che intendessero partecipare al pellegrinaggio [142]. Ogni anno si verificava in pratica una vera e propria mobilitazione generale verso il santuario [143] che, essendo situato in cima ad una collina alle spalle di Sampierdarena e quindi in posizione decisamente decentrata rispetto alla città (intendendo con questo termine il nucleo urbano racchiuso all'interno della cinta muraria medievale), non era certamente agevole da raggiungere. L'intervento dei barcaioli, desiderosi di mettersi al servizio della Repubblica per una così nobile causa, ma anche sempre pronti a cogliere ogni possibile occasione di guadagno, si rivelava ancora una volta indispensabile: con i loro gozzi, infatti, si prendevano

---

[140] Si ricorda infatti che in occasione di questa battaglia i Genovesi distrussero completamente la flotta avversaria incendiando 67 galere, catturandone 18 e riducendo in prigionia più di settemila Veneziani. Si veda A. GIUSTINIANI, *Castigatissimi annali*, c. CXIII *v*.

[141] « A tutti i fedeli dell'uno e dell'altro sesso, che veramente pentiti e confessati, ovvero abbiano fermo proponimento di confessarsi nei tempi dalla legge determinati, i quali nel giorno dedicato alla Natività di Maria Vergine, dai primi Vespri fino al tramontar del sole della suddetta festa, ogni anno, divotamente visiteranno la suddetta Chiesa di S. Maria in Belvedere, ed ivi, secondo la loro divozione, pregheranno Iddio per Noi, per lo stato felice di S. Chiesa Romana, e per la conservazione ed esaltazione della Cattolica fede; ovvero offeriranno altre preghiere, secondo la loro divozione: quante volte faranno questo, concediamo la remissione di tutti i peccati in virtù di amplissimo Giubileo ». Per la trascrizione completa della bolla di concessione del giubileo e per ulteriori notizie riguardanti la celebrazione della festa di N.S. di Belvedere si veda D. CAMBIASO, *Il Santuario di N.S. di Belvedere*, Genova 1913, pp. 50-52 e dello stesso autore *L'anno ecclesiastico e le feste dei Santi di Genova nel loro svolgimento storico*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », XLVIII (1917), pp. 86-88.

[142] La concessione del salvacondotto era infatti un provvedimento di capitale importanza in tempi così difficili. Un editto del 27 agosto 1696 diceva: « Si propoga o sia nuovamente concede per altri cinque anni salvacondotto civile generale e personale per occasione della prossima Festa della Natività di Nostra Signora, che si celebra nella chiesa di Belvedere per il giorno di detta Festa e per tre giorni inanti e tre dopo immediati » (*Ibidem*, p. 54).

[143] Da questa disposizione delle Autorità ecclesiastiche e civili si può facilmente comprendere quanto fosse grande il concorso alla festa di Belvedere. A questo proposito è utile ricordare quanto riportava un testo della Curia Arcivescovile nel 1661: « Nel giorno della festa di N. Signora, 8 di settembre, vi concorre (al santuario) gran parte della città e luoghi circonvicini », e poiché la chiesa era troppo piccola « li convenuti non vi possono capire, e per entrarvi bisogna aspettare che eschino quelli che vi sono entrati » (*Ibidem*, pp. 54-55).

carico del trasporto dei pellegrini dai ponti Reale, Spinola e Mercanzia fino alla Lanterna, o a Sampierdarena, o comunque nei pressi dell'imboccatura della salita che dal fondo della valle saliva verso il Belvedere [144].

La regolamentazione emanata dai Conservatori del Mare a questo proposito consisteva in un insieme di norme atte, come di consueto, ad evitare possibili liti e disordini nelle strade immediatamente circostanti i ponti di imbarco sia tra i marinai stessi, che tra questi ed i passeggeri: i barcaioli del Ponte Reale, al fine di chiamare a bordo dei loro gozzi coloro che lo desiderassero, non potevano superare la catena posta sulla piazzetta « dove sono le rivendarole » che conduceva al ponte stesso; per gli addetti al Ponte della Mercanzia il limite era invece fissato presso la piazza « ove è il barchile », mentre quelli del Ponte Spinola non potevano superare « la piazzetta che resta di rimpetto alle porte di detto ponte »; nessun marinaio poteva infine recarsi a chiamare i passeggeri nei vicoli circostanti i ponti [145]. Inoltre, entro il 7 settembre di ogni anno, ovvero esattamente un giorno prima della festa, i « barbi » che desideravano partecipare con i loro gozzi al trasporto dei pellegrini dovevano iscrivere il loro nome in una delle liste dei tre ponti di partenza (ai quali si aggiungevano in alcune occasioni il Molo e la Darsena), nell'ambito delle quali i due Consoli (quello del Molo per i ponti Reale e Mercanzia e quello della Darsena per il Ponte Spinola), su incarico e sotto la sorveglianza del Deputato al porto, procedevano all'estrazione per determinare l'ordine di precedenza con il quale i marinai avrebbero dovuto imbarcare i passeggeri [146].

---

[144] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 628, doc. 7 settembre 1764. Prima che fosse aperta la moderna via carreggiabile che percorre il quartiere di Sampierdarena in tutta la sua lunghezza, l'unica via di comunicazione tra Genova e la Val Polcevera era costituita dalla salita detta della Pietra, che dal fondo della valle saliva verso le alture di Promontorio, passando appunto per la collina di Belvedere: D. CAMBIASO, *Il Santuario di N.S. di Belvedere* cit., p. 8; si veda inoltre *Strade di Genova*, I, Genova 1983, pp. 132-134.

[145] Le pene previste in caso di contravvenzione alle norme erano alquanto severe in quanto variavano da una multa di 100 lire (un importo quindi piuttosto cospicuo se paragonato ai guadagni dell'epoca), alla carcerazione (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 628, doc. 100 bis del settembre 1750). Questo decreto venne inoltre ribadito nel 1773: *Ibidem*, fl. n. 629, doc. 7 settembre 1773.

[146] Il 7 settembre del 1767 il Sig. Carlo Balbo Deputato ordinò la pubblicazione « in forma solita » del seguente proclama: « Che si faccia l'estrazione de barcaroli del ponte Reale e ponte della Mercanzia, e quall'ora non venghino presentate le liste già ordinate non sia lecito

Numero di imbarcazioni utilizzate per il trasporto di passeggeri in occasione della festa di N. S. di Belvedere

anno	P. Reale	P. Mercanzia	P. Spinola	Molo	Darsena	S. Lazzaro	totale
1760	90	45	–	–	–	–	135
….							
1764	80	46	–	20	–	–	146
1765	106	51	–	–	–	–	157
1766	99	53	–	–	–	–	160
1767	87	–	50	8	8	14	167
….							
1769	63	40	–	16	9	–	128
1770	75	44	55	17	10	–	201
1771	82	30	–	12	–	–	124
1772	104	55	43	28	–	–	230
1773	99	39	54	25	–	–	217
1774	91	46	43	37	6	–	223
1775	109	34	65	26	7	–	241
1776	99	46	56	31	–	–	232
1777	107	50	50	37	–	–	244
1778	109	47	–	37	–	–	193

Fonte: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 628, doc. 6 settembre 1760; fl. n. 629 doc. 7 settembre 1764-1767, 1769-1778.

Analizzando le liste relative al periodo 1760-1778 (pur se con qualche interruzione) [147] si può notare come il numero di imbarcazioni partecipanti

barcheggiare. Riguardo al ponte Spinola, che non si faccia estrazione quando tanto i barcaroli del Mole quanto quelli di detto ponte facciano à parte, ben inteso che siano presentate le liste. Assegna di quelli del Mole 8 al ponte Reale e 5 al ponte Spinola. Si mandino le solite istruzioni ai rispettivi Corpi di Guardia, ed occorrendo in contrario si renderà tutto inteso immediatamente » (*Ibidem*, doc. 7 settembre 1767).

[147] Questo è l'unico periodo infatti per il quale è stato possibile reperire tale tipo di documentazione.

al trasporto dei fedeli fosse piuttosto consistente, andando da un minimo di 124 nel 1771 ad un massimo di 244 per il 1778, con una media quindi di 186 barcaioli che ogni volta si dedicavano a questa attività; per quanto concerne i luoghi di partenza, il Ponte Reale era certamente il più utilizzato, mentre la Darsena e S. Lazzaro, forse perché in posizione più decentrata, venivano sfruttati solo occasionalmente.

Le notizie riguardanti la movimentazione dei passeggeri da parte degli iscritti all'Arte dei barcaioli si interrompono nel 1778 e riprendono solo quasi un secolo più tardi con uno scenario ormai notevolmente cambiato, in seguito all'affermazione della navigazione a vapore: il loro nuovo ed esclusivo compito è ormai quello di recarsi a bordo dei bastimenti per effettuare il trasbordo a terra dei passeggeri ivi imbarcati e dei loro effetti personali [148], ricevendo in cambio una mercede fissa stabilita dalle autorità portuali. A tal fine i barcaioli risultano suddivisi in 12 squadre (composte da 40-50 uomini ognuna) che operano secondo un sistema di turni prestabilito, per un totale di circa 500 uomini impiegati. A questo proposito la commissione istituita dalla Camera di Commercio per valutare l'abolizione delle corporazioni operanti in ambito portuale così si esprime:

> « I barcaioli anche non iscritti fanno parte di queste squadre che suo malgrado la Commissione è obbligata a proporvi di conservare, come misura d'ordine, poiché diversamente recandosi una folla di battelli al bordo dei bastimenti si avrebbero da temere dei gravi disordini non solo per le baruffe dei barcajuoli, ma ancora per la sicurezza dei passeggieri » [149].

3. *I compiti dell'arte dei minolli e la difficile tutela dei fondali del porto*

I bastimenti che partivano dal porto di Genova diretti verso gli scali spagnoli e del nord Europa, dove caricavano panni, legname, pesce secco e salato [150], effettuavano il viaggio di andata generalmente vuoti e necessita-

---

[148] Si ricorda infatti che a causa dei noti problemi di interramento dei fondali ancora nella seconda metà del XIX secolo i piroscafi sovente non potevano attraccare in porto, e si doveva così ricorrere all'utilizzo di chiatte si per lo sbarco dei passeggeri che per la movimentazione delle merci.

[149] A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.

[150] Sulla composizione merceologica delle importazioni via mare della città ligure si veda il cap. 1.4 della Parte Prima.

vano quindi del rifornimento della zavorra indispensabile a garantirne l'assetto e l'equilibrio in mare per una corretta e sicura navigazione. Tale compito fu per quasi tre secoli prerogativa esclusiva dei « minolli », una corporazione sorta nel 1585, grazie ad un'ordinanza dei Padri del Comune, su istanza di alcuni Capitani, i quali, lamentandosi del fatto che le zavorre raccolte in porto erano diventate troppo terrose e quindi inservibili, domandano che « Antonio Garibaldi e suoi colleghi » ottengano il privilegio di potersi recare a raccogliere il materiale « sulle spiaggie lontane » per poi fornirlo ai bastimenti che ne avessero avuto bisogno [151].

Inizialmente l'Arte era sprovvista di un vero e proprio Statuto e le norme che presiedevano allo svolgimento dell' attività erano contenute all'interno del regolamento per il Guardiano del porto, al quale erano inoltre affidati importanti compiti di vigilanza. La sua abitazione era infatti situata presso un magazzino situato sul Molo Vecchio [152], ovvero in posizione ottimale per avere una visione globale dello specchio acqueo portuale e controllare quindi che nel maneggio delle zavorre venissero rispettate le norme predisposte dalla Magistratura al fine di evitare possibili spargimenti di terra, sabbia e pietre che, se gettate in mare, avrebbero notevolmente contribuito al già elevato rischio di interramento dei fondali. In particolare, secondo la normativa del 1586, ogni minollo poteva trasportare zavorra solo con un'apposita licenza e dietro versamento di una cauzione di £ 150; il materiale doveva essere prelevato per un terzo dalla spiaggia di Sampierdarena e per due terzi dai gabbioli [153] del porto, svolgendo quindi anche una funzione di pulizia utile alla struttura portuale; quello eccedente, ovvero rimasto invenduto, doveva essere scaricato oltre la Torre di Capo di Faro; per evitare che nelle operazioni di trasbordo una parte della zavorra finisse in mare era necessario utilizzare « velloni, stole, o cose simili » da sistemarsi

---

[151] A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.

[152] « Primieramente la vostra abitazione ha da essere in quel magazeno sotto la cima del Mole, acciò che possiate a bona hora e la notte, bisognando in tempi quieti che si sogliono maneggiare saorre, ritrovarvi pronto e non consentire che si facino contrafationi »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 746, doc. 16 marzo 1586, *Instrucioni di Domenico Riva custode del porto* cit.

[153] Sulla funzione e l'utilizzo dei gabbioli si veda il cap. 2.3 della Parte Prima.

tra un'imbarcazione e l'altra [154]; ogni trasbordo di materiale doveva avvenire infine sotto la stretta sorveglianza del Guardiano del porto [155].

La prima vera regolamentazione completa dell'Arte dei minolli (almeno per quanto concerne i rapporti del gruppo con l'esterno) risale al 1611 (ovvero più di vent'anni dopo l'organizzazione del mestiere), quando vengono emanati i primi sette articoli dello Statuto, che esordisce con le seguenti parole:

> « Non possa alcuno Marinaro, ò altro che si voglia, mettersi a fare nel presente porto l'ufficio di Minollo, con tragetar getti, savora, arene, et altre cose simili, che prima non sii approvato dall'Illustrissimo Magistrato de Signori Padri del Commune » [156].

Una volta riconosciuto il completo monopolio dell'Arte nell'esercizio di tale attività, si rendeva necessaria anche la fissazione di norme di comportamento nell'esercizio del mestiere (peraltro già esistenti ma non formalmente codificate in modo unitario) che tutelassero la struttura portuale dai rischi di spargimento della zavorra in mare e dal conseguente interramento dei fondali. Viene così ribadito l'obbligo di utilizzare dei teli protettivi nel travaso della zavorra e si stabilisce che tale operazione possa essere effettuata solamente durante il giorno; il luogo di scarico del materiale viene fissato tassativamente presso la « Casa del Comune » (ovvero oltre la Lanterna in direzione Sampierdarena), in quanto se fatto altrove avrebbe potuto danneggiare le reti dei pescatori; viene decretato infine che i minolli non possano

---

[154] L'obbligo di utilizzo dei « velloni » viene più volte ribadito dai Padri del Comune, i quali arrivano addirittura a stabilire la larghezza che avrebbero dovuto avere questi teloni protettivi, fissandola in dodici palmi: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 231, doc. 121 del 7 dicembre 1699.

[155] « Non si ponno maneggiare saorre ne introdurne da qualsivogli parte nel porto senza espressa sicurtà nostra, e le navi, o altri vasselli da gabia, ottenuta la licenza e datto i pegni in Camera, non puonno esse saorre ricevere se non in presentia nostra, affinché si veda che osservino li ordeni, così per la terza parte che ponno pigliare da San Pier di Arena, come per li doi terzi che denno pigliar nel porto, avertendo che quella parte che si ha da levar di dentro del porto si pigli et si attenda evacuar li gabioli di S. Lazaro, ed il mal passo che a tal effetto se li sono construtti dai moli. Avertirete che nel ricevere le saorre si ponghino i loro velloni, stole, o cose simili, acciò che non possino cascare le saorre in mare a danno del porto »: *Ibidem*, reg. n. 746, doc. 16 marzo 1586, *Instrucioni di Domenico Riva custode del porto* cit.

[156] *Ibidem*, reg. n. 798, doc. 8 giugno 1611, *Capitoli per i minolli*. Per la trascizione completa dello Statuto si veda l'Appendice II.

tenere zavorra sulle loro barche durante la notte e, per questo motivo, andandone a caricare della nuova durante il giorno, dovevano assicurarsi di potersene interamente liberare prima del tramonto [157].

Ulteriori regole vengono emanate nel 1620 (questa volta con un fine differente, ovvero quello di rendere più rapido ed efficiente il servizio), in seguito ad una relazione presentata ai Padri del Comune dal Deputato al porto, sulla base di quanto riferito da Enrico Vulman « Console della natione dei Fiamenghi », il quale lamentava i continui ritardi e disordini che si verificavano nei rifornimenti di zavorra alle navi, che provocavano costose dilazioni nella partenza dei bastimenti stessi. Sembra infatti che, in un evidente periodo di confusione e probabile disorganizzazione nell'effettuazione delle operazioni di rifornimento di zavorra alle navi, vi sia stata una vera e propria riunione tecnica tra i fornitori del servizio (ovvero i minolli), gli utenti (in questo caso rappresentati dal console fiammingo) e le autorità (cioè il Deputato al porto) per tentare di risolvere i problemi che si erano presentati [158]: viene fissato innanzi tutto il prezzo della zavorra in quindici pezzi da otto reali ogni mille salme (ovvero £ 60 ogni 190 tonnellate) [159], da pagarsi per la metà prima dell'inizio delle operazioni di

---

[157] In caso di trasgressione alle norme le pene previste erano le seguenti: « ... da scuti sei sino in dieci, ò vero di uno in due tratti di corda ad arbitrio del Magistrato ... applicate per la terza parte le pene pecuniarie all'accusatore, et per l'altre due terze parti alla Camera di Consiglieria ». Problemi ben più consistenti erano però previsti per coloro che avessero trasgredito alle norme per almeno tre volte: « ... colui quale sarà per tre volte stato condannato per delinquente e contrafaciente in qualsivoglia maniera a sudetti ordini resterà privo del detto essercitio ne potrà esservi ammesso se non passati dieci anni dal giorno della terza condanna fattale come sopra »: *Ibidem*.

[158] « Il Molt'Illustre Magistrato de Padri del Commune in pieno numero congregato, havendo udito la relatione fatta dal Molt'Illustre Sig. Giulio Cesare Lomellino deputato alla cura del porto, quale havendo havuto discorso con Enrico Vulman Console della natione dei Fiamenghi, e molti minolli, ha conosciuto per utile publico e del porto in tutto come in apresso al che anche detto Enrico a nome di detta natione, a detti Minolli si sono spontaneamente convenuti alla presenza e per mezzo di detto Sig. Giulio Cesare, havuto sopra tutto matura consideratione, hanno a palle fatto gl'infrascritti Capitoli »: *Ibidem*, fl. n. 222, doc. 204 del 21 febbraio 1620.

[159] Ottenuto sulla base della quotazione del pezzo da otto reali fornita dal Giacchero relativamente al periodo considerato, pari a £ 4 (G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., p. 694). Il Felloni (*Profilo economico della moneta genovese* cit., p. 315) fornisce una quotazione analoga (£ 4.16).

carico e per la restante parte alla fine; viene decretato inoltre che, una volta iniziato il rifornimento di zavorra ad un bastimento, il minollo incaricato non possa interrompere tale operazione né per recarsi presso un'altra imbarcazione, né per altri motivi [160]; d'altra parte, una volta che il padrone o il capitano di una nave si fosse accordato con un minollo in particolare per tale rifornimento non poteva più accettare zavorra da nessun altro, e se per qualche motivo avesse trasgredito a questa prescrizione era tenuto a pagare il minollo 'tradito' come se questi avesse effettivamente fornito la quantità pattuita di materiale [161]. Risulta in questo caso evidente il tentativo della Magistratura di favorire, per quanto possibile, una certa rapidità nelle operazioni di carico della zavorra sui bastimenti che si apprestavano a lasciare il porto genovese, senza però danneggiare coloro che fornivano tale servizio, ovvero gli appartenenti all'Arte.

Il progressivo e costante processo di regolamentazione della corporazione dei minolli prosegue anche negli anni successivi, e nuove e più dettagliate norme si vanno ad affiancare a quelle già esistenti. Nel 1688, su esplicita richiesta degli appartenenti al gruppo, desiderosi di porre un freno all'esercizio abusivo del mestiere, viene decisa la costituzione di una Matricola nella quale si sarebbero dovuti iscrivere entro il termine di un mese tutti i minolli del Capitanato di Polcevera e di Sestri [162]; contemporaneamente si procede all'emanazione di un nuovo Statuto dell'Arte.

Per quanto riguarda l'entità numerica degli iscritti, la nuova Matricola riporta i nomi di 24 Maestri, tutti provenienti da Sampierdarena [163], tra i quali risulta un rapporto di parentela padre/figlio solo in due casi, mentre sono del tutto assenti altri tipi di legami familiari. È da rilevare peraltro che

---

[160] « Che havendo accordato e comminciato a dare savorre ad un vascello non possino essi Minolli dare savorra alcuna ad altro vascello senza il consenso di quello con quale havesse accordato, sino a tanto che detto primo vascello non habbi la detta savorra »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 222, doc. 204 del 21 febbraio 1620, art. 2.

[161] « Che li Patroni dei vascelli, doppo che haveranno accordato con detti Minolli per detta savorra, non possano prendere ne accettare savorra alcuna da altri che si voglia, solo da quelli con quali haveranno accordato, et volendo detti Patroni per loro maggiore speditione prendere savorra da altri minolli sijno niente di meno essi Patroni obligati pagare detti Minolli con quali haveranno accordato come se da loro havessero ricevuta tutta la savorra »: *Ibidem*, art. 4.

[162] Facente parte all'epoca del Capitanato di Polcevera e Sestri.

[163] A questo proposito si veda l'Appendice II.

questa situazione è destinata a mutare radicalmente con il passare degli anni, in quanto nel successivo periodo 1688-1726 (con una media annua di nuovi iscritti pari all'1,7%) i rapporti di parentela salgono al 26,2% per quanto riguarda il legame di fratellanza, mentre si rileva addirittura una percentuale di rapporti padre/figlio pari al 47,7% [164]. Un ulteriore cambiamento si verifica circa un secolo più tardi, quando, nel 1815, a fronte di 45 iscritti nei Ruoli dell'Arte, si rileva una presenza di rapporti di fratellanza del 37,8% e solo del 22,2% di legami padre/figlio [165].

Con l'emanazione dello Statuto del 1688 e con le successive integrazioni e modifiche, è possibile evidenziare una doppia linea di tendenza per quanto concerne la regolamentazione dell'Arte: da un lato, si fissano una serie di norme concernenti sia la tutela del monopolio del mestiere, sia il funzionamento interno della struttura corporativa; dall'altro, si rinnovano e si incrementano progressivamente (in seguito anche all'aggravarsi del problema) le prescrizioni tecniche da rispettarsi nello svolgimento dell'attività al fine di preservare i fondali dello scalo. Quanto alla prima questione, vengono stabilite innanzi tutto le norme per l'elezione dei due Consoli [166]; si fissa la quota da versarsi per l'ingresso nell'Arte per coloro che si fossero iscritti oltre il termine fissato (dalla quale sono esclusi i figli dei Maestri) a due scudi d'argento [167], e si stabilisce altresì l'età minima di sedici anno per poter essere ammessi a svolgere il mestiere; la durata del contratto di « accartazione » (o apprendistato) è fissata in quattro anni; gli obblighi di obbedienza nei confronti dei Consoli sono del tutto analoghi a quelli pre-

---

[164] G. ARNALDO, *Corporazioni a Genova* cit., pp. 591-594.

[165] Oltre a questo fatto è da rilevare inoltre la consistente presenza tra gli appartenenti all'Arte di due gruppi familiari: i Fossati con 14 iscritti e i Bertorello con 10: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 761, doc. 16 luglio 1815, *Ruolo dei Minolli*; per la trascrizione completa del Ruolo si veda l'Appendice II.

[166] In particolare, per rendere valida l'assemblea convocata ai fini dell'elezione era necessaria la presenza dei due terzi degli iscritti, mentre restavano eletti i due minolli che avevano ottenuto almeno il 50% dei voti dei presenti. Al termine del mandato di un anno i due Consoli rimanevano infine in carica come Consiglieri: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 798, doc. 19 luglio 1688, *Nuovi Capitoli per i minolli*, artt. 3, 4, 5; per la trascrizione completa si veda l'Appendice II.

[167] Pari a circa 15 lire, considerando una quotazione dello scudo d'argento di £ 7.12: G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., p. 462; cfr. G. FELLONI, *Profilo economico della moneta genovese* cit. p. 313.

senti negli Statuti di qualunque altra corporazione, mentre la pena in caso di contravvenzione è di soldi quaranta (che poteva salire però fino a cinquanta lire in caso di esercizio abusivo dell'Arte) [168]. Alcuni anni più tardi, con l'aggiunta di due nuovi articoli, viene inoltre deciso il nome del Santo protettore dell'Arte (S. Francesco da Paola) e si sancisce il divieto per i Maestri di accettare di svolgere attività a « scarso » (ovvero a cottimo), in quanto il lavoro doveva essere ripartito dai Consoli tra tutti gli iscritti secondo un criterio di equità [169].

Per quanto concerne l'esercizio del mestiere in regime di monopolio, lo Statuto del 1688 contiene sette nuovi articoli, che si vanno ad aggiungere a quelli precedentemente emanati nel 1611 e nel 1620, riguardanti principalmente il diritto di precedenza di cui godevano i Consoli dell'Arte dei mulattieri nell'acquisto della zavorra (in particolare della sabbia) [170] trasportata dai minolli, al prezzo convenuto di £3.16 per barcata [171]. Secondo tale normativa, infatti, una volta giunti in porto con il loro leudo carico, i minolli dovevano denunciare la quantità di materiale trasportato ed offrirlo innanzi tutto ai rappresentanti dei mulattieri; se questi non si presentavano entro il termine di un'ora perdevano il diritto di precedenza e i minolli restavano liberi di vendere il loro carico a chiunque lo avesse richiesto [172].

---

[168] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 798, doc. 19 luglio 1688, artt. 7-9.

[169] « Ad effetto che tutti li Maestri sudetti possino sentire e partecipare de benefici di dett'arte come si pratica anche in quasi tutte le altre, e che il tutto camini con buon ordine »: *Ibidem*, doc. 6 novembre 1688.

[170] Secondo quanto riportato dallo Statuto dell'Arte, risalente al 1575, l'attività principale dei mulattieri era costituita dal trasporto con muli di « calcina, mattoni, chiappe, zetti, arena, attratti et altre cose pertinenti a fabriche et anche legne, tavole et simili cose dentro della città e sotto borghi » (A.S.C.G., *Capitula Artium*, III, *0431*, *Mulatieri*, doc. 3 giugno 1575); si può inoltre supporre che i suoi iscritti non si dedicassero al solo trasporto delle merci ma anche alla loro commercializzazione. Era però tassativamente loro proibito commerciare partite *goaldorum, lanorum, aromatum, cere aut cotonorum*: L. GATTI, *Un catalogo di mestieri* cit., p. 111.

[171] Tenendo conto del fatto che, secondo quanto riportato da un decreto del 4 novembre 1688, una barcata era pari a 40 some (cioè 106 cantari e quindi circa cinque tonnellate) il prezzo per ogni tonnellata era di circa 15 soldi, ovvero più del doppio di quello in vigore nel 1620, quando si pagavano quindici pezzi da otto reali ogni mille salme di zavorra (cioè 6 soldi circa per ogni tonnellata).

[172] « Che l'arena che detti minolli porteranno con li loro leudi debbano prima denonciarla e venderla alli Consoli de Mulatieri, quando la voglino mediante il pagamento, i quali se frà il termine di un'hora dalla detta denoncia non rissolveranno comprarla, possano venderla a

Alcuni mesi più tardi però, in seguito alle interminabili dispute che continuamente insorgevano tra mulattieri e minolli a causa delle continue attese e perdite di tempo alle quali erano sottoposti questi ultimi, i Padri del Comune decidono di abolire il diritto di precedenza a favore dei mulattieri, che vengono così equiparati a qualsiasi altro possibile compratore [173].

Sempre per quanto riguarda il trasporto di sabbia, l'ambito territoriale entro il quale l'Arte poteva operare era limitato entro confini ben delineati:

> « Che possano detti Minolli portar et introdurre le arene nella città da non avanzarsi però oltre il Stile antico, cioè la Strada di Fossello comminciando per linea retta a Banchi, piazza di S. Giorgio, seguittando da Santi Cosmo e Damiano dalla parte della Marina e prosseguendo l'istessa strada alla piazza del Molo e S. Marco, con tutta la parte inclusiva dalli luoghi sudetti alla Marina » [174].

Nell'ambito delle norme mirate ad evitare per quanto possibile l'interramento dei fondali, ciascun iscritto all'Arte era gravato dell'onere di trasportare gratuitamente ogni anno quattro barcate di terra, pietre e altro materiale dalle spiagge o ponti indicati dalla Magistratura fino al luogo di scarico prefissato (cioè oltre al Lanterna); una volta terminato il traspor-

---

chi vorranno ». Nel caso in cui parte della zavorra fosse rimasta invenduta, doveva essere riposta nel « gabbiolo » posto sopra il ponte dei Cattanei « in modo tale che non possano riponerne quantità benché minima fuori del detto recinto ò in altri ponti »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 798, doc. 19 luglio 1688, artt. 12, 13.

[173] « Per li Capitoli nuovamente connessi all'arte de Minolli vengono obligati a denonciare tutte le arene che trasporteranno alli ponti della presente città a Consoli de Mulatieri con trattenervisi per un'hora a loro dispositione doppo saranno state denonciate, dovendo essere ogni barcata some quaranta per il prezzo di £ 3.16 per ogn'una, e se saranno più ò meno alla rata, e perché ciò resta di gran pregiudicio de medemi minolli, li quali oltre il tempo che perderanno in cercare detti Consoli de Mulatieri, può darsi il caso che non si trovino ò che non si lascino vedere, e ne rissulteranno continue dispute e liti,per ciò supplicano humilmente VV.SS. Ill. moderare detta obligatione con ridurre le some quaranta a trentacinque » (*Ibidem*, doc. 4 novembre 1688). Secondo quanto risulta dalla supplica, i Padri del Comune non solo accettarono le richieste avanzate dai minolli, ma andarono ben oltre le loro aspettative eliminando del tutto il diritto di prelazione a favore dei mulattieri, che evidentemente era causa di non pochi disagi e ritardi nel rifornimento della zavorra alle navi: *Ibidem*, doc. 6 novembre 1688.

[174] Il divieto valeva anche per il trasporto in città degli altri tipi di zavorra, ma in questo caso, a differenza di quanto avveniva per il trasporto di sabbia, era possibile derogare a tale prescrizione con apposita licenza rilasciata dal Magistrato dei Padri del Comune: *Ibidem*, doc. 19 luglio 1688, artt. 11, 14.

to, ciascun lavoratore doveva inoltre farsi rilasciare dal Deputato una nota firmata comprovante l'avvenuto adempimento dell'obbligo, in quanto tale documento era poi indispensabile per ottenere il rinnovo annuale del permesso di svolgere il mestiere [175]. Quindi, analogamente a quanto si era già verificato per i barcaioli, incaricati dell'onere del servizio di salvataggio in cambio dell'ottenimento della privativa del trasporto di merci nelle acque portuali, anche l'Arte dei minolli viene obbligata dalla Magistratura ad una prestazione utile alla comunità in cambio dei benefici risultanti dalla concessione del monopolio relativo alla movimentazione della zavorra.

In aggiunta al divieto di trasportare zavorre durante la notte, già in vigore da alcuni anni, viene deciso inoltre di impedire tale attività anche nelle giornate di tempo burrascoso per il chiaro pericolo di rovesciamento delle imbarcazioni e conseguente dispersione dei carichi in mare, e si stabilisce che, nel caso in cui un minollo si trovasse nella malaugurata situazione di avere già il carico di « getto » a bordo e si verificasse un peggioramento repentino delle condizioni meteorologiche, questi avrebbe dovuto recarsi immediatamente all'interno della calata presso il Molo Nuovo per scaricare la zavorra con le coffe [176] e depositarla nella spiaggia situata al di là di questo ponte [177].

---

[175] « Che ognuno di detti Minolli resti obligato per il beneficio che loro rissulta dalle concessioni sudette estraere dalle spiaggiette ò dalli ponti, ò dove le sarà ordinato, con loro propri liuti, respettivamente barcate n. quattro ogn'anno per ciascheduno delle matterie saranno in detti luoghi senza verun pagamento e portarle al luogo solito passato la Lanterna in quel le sarà prescritto dal Sig. Deputato, e per assicurarsi che così debbano esseguire doverà esser carrico d'ogni uno di detti Minolli di riportare una fede firmata dal detto Sig. Deputato d'haver estratto le sudette barcate quattro di sodisfattione dell'istesso » (*Ibidem*, art. 15). La stessa prescrizione viene ribadita circa un secolo più tardi, sottolineandosi ancora una volta l'importanza che aveva questa operazione di svuotamento dei gabbioli e pulizia dei fondali: « Ciò fatto porterà molti vantaggi non solo al Magistrato Ill.mo ma ancora à Patroni ò Capitani de bastimenti che trafficano in detto porto » (*Ibidem*, fl. n. 245, doc 37 del 13 gennaio 1780).

[176] Si trattava di panieri di vimini, fatti a campana, utilizzati in particolare per il trasporto di zavorra, calce, sabbia e cose simili: G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese-Italiano* cit., p. 117.

[177] Prima di effettuare lo sbarco della zavorra sulla spiaggia era però necessario ottenere il permesso del Deputato al porto, il quale aveva il compito di vigilare attentamente affinché nulla venisse gettato nelle acque del porto (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 798, doc. 19 luglio 1688, art. 16). Per quanto riguarda le pene per i contravventori, l'art. 17 dello Statuto riporta quanto segue: « Che li transgressori in qualsivoglia modo di presenti ordini restino soggetti a quella pena pecuniaria ad arbitrio del Magistrato a rissalva sempre delle corpo-

Nel corso di tutto il XVIII secolo le norme emanate dai Padri del Comune nel tentativo, probabilmente vano, di controllare per quanto possibile l'attività del gruppo, si susseguono incessantemente, ma altrettanto regolarmente vengono disattese, tanto che, a metà del XIX secolo, la Commissione costituita per verificare la situazione delle Arti operanti nello spazio portuale espresse il suo disappunto sia per il continuo verificarsi di furti e frodi nella vendita della zavorra, che per il mancato rispetto delle norme di sicurezza nel maneggio della stessa [178].

Proprio per l'importanza dell'attività dell'Arte, soprattutto in relazione alla funzionalità dello scalo, sia in termini di agibilità dei fondali, che in termini di servizi offerti alle imbarcazioni in partenza dal porto genovese, anche l'*Instruzione per il Deputato al porto*, emanata nel 1715 e rinnovata nel 1769, aveva dedicato numerosi capitoli alla materia. Venivano infatti affidati rilevanti compiti di vigilanza al Deputato stesso e ai suoi subalterni (Guardiano del porto e Sottosindaco di mare in particolare), affinché si facessero carico di sorvegliare:

1) l'obbligo di iscrizione all'Arte e versamento della cauzione prevista per esercitare il mestiere [179];
2) l'obbligo per ciascun minollo, che avesse voluto recarsi presso un qualunque ponte o una delle due Darsene a caricare « gettiti », di presentare al Custode un biglietto firmato dal cassiere della magistratura portuale

---

rali di già imposte per ordini antichi a chi getterà matterie nel porto, ò in qualsivoglia modo cagionerà pregiudici al detto porto » (*Ibidem*, art. 17).

[178] « Innumerevoli sono le modificazioni, le aggiunte e le interpretazioni di questo primo regolamento, ora per impedire il deterioramento del porto per il gettito delle zavorre nel medesimo, ora per ovviare ai furti, e perché la quantità di zavorra provvista fosse realmente quella portata dai regolamenti, e finalmente per la disciplina. Queste riforme, per quanto è a conoscenza della Commissione, ammontano a nove per il solo secolo XVIII ed a sette per la prima metà del XIX. Eppure questa arte è una di quelle che danno maggiori motivi di lagnanze, le quali si possono dire proporzionate ai numeri dei regolamenti »: A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.

[179] Le istruzioni per il Sottosindaco di Mare riferiscono a questo proposito: « Farà denonciare, condannare et esseguire tutti i minolli che esercitano l'arte senza essere approvati e senz'haver fatto la promessa e data la sigortà come dispongono i decreti del Magistrato Ill.mo, et assisterà che siano compitamente osservati gli ordini dell'Ill.mo Diputato e Magistrato, e siano denonciati tutti i delinquenti » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 755, *Instruzione per il Sottosindico di Mare e deputato à carattare li vascelli per l'ancoraggio*, art. 13).

comprovante l'avvenuto pagamento di 40 soldi per ogni barcata di zavorra da trasportare; tale biglietto doveva poi essere controfirmato dal Custode della Lanterna al momento dello scarico del materiale nel luogo destinato e andava nuovamente presentato al momento di effettuare il carico successivo [180];

3) un sistema di turni secondo il quale ogni mese solo quattro minolli potevano ormeggiare i loro leudi presso la Darsena delle Galee (ad eccezione però delle situazioni di brutto tempo, nelle quali tale permesso veniva esteso a tutti per ovvi motivi di sicurezza) [181];
4) il pagamento di 40 soldi a barcata da parte dei bastimenti che, dovendo carenare, necessitavano di travasare temporaneamente la zavorra su di un'altra imbarcazione [182];
5) l'obbligo per i bastimenti con portata inferiore a 300 salme (cioè 57 tonnellate) di utilizzare la zavorra depositata nei gabbioli dei pontili di attracco; se però i capitani delle navi avessero voluto rifornirsi di zavorre « nette » (ovvero di migliore qualità), con l'intervento quindi dell'Arte, avrebbero dovuto preventivamente pagare una somma pari alla metà della tassa di ancoraggio al fine di ottenere la licenza necessaria ad effettuare tale operazione [183].

---

[180] *Ibidem*, *Instruzione per il Guardiano del Porto*, art. 24. La norma viene nuovamente ribadita nel 1780, in quanto « ... delli Minolli nel carricar gettiti alli ponti e nelle due Darsine del Vino e Galee non andando poi à scaricarli alli luoghi destinati ma bensì spesse volte si sono veduti gettarne alla porta de Moli ò pure fuori de medemi, e forse qualche volta nel porto come in ultimo luogo è succeduto, non portandolo di la della Batteria à fior d'acqua passata la Lanterna, come prescrivono li ordini »: *Ibidem*, fl. n. 245, doc. 37 del 13 gennaio 1780.

[181] « Uditi i Consoli di detta Arte, quali interpellati circa la regola e metodo da tenersi per l'esecuzione di detto decreto, hanno questi progettato a SS. Ill. di fare il bussolo di tutti li minolli e dallo stesso estrarre quattro per ogni mese, quali abbiano il comodo di stare in detta Darsina, e così profitarne tutti indistintamente »: *Ibidem*, reg. n. 756, doc. 22 agosto 1789, *Regolamento per minolli*.

[182] Per effettuare le operazioni di travaso, ovviamente con la collaborazione dei minolli, era necessaria infatti un'autorizzazione, che veniva concessa dal Deputato solo dietro presentazione della ricevuta comprovante l'avvenuto pagamento: A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 19.1.

[183] « Tutti i bastimenti che sono di minor portata di salme trecento sono tenuti di prendere le saore brutte che sono ne gabbioli sopra li ponti, e se à Padroni di essi bastimenti non accomoda il prender dette savorre brutte, loro si permetta il far savorre nette da minolli, precedente però il pagamento della metà di ciò che pagano per l'ancoraggio, qual pagamento si noterà à piedi della stessa permissione in Cancellaria ex officio, e senza detto

Un problema che sovente si verificava nello svolgimento dell'attività da parte dei minolli era costituito dalla pratica di truffare gli acquirenti all'atto della vendita delle «barcate» di zavorra cedendo loro una quantità di materiale inferiore a quella pattuita. Questo tipo di frode veniva attuato sia in occasione di trasporti di pietre «da scogliara o da canella»[184] eseguiti su incarico della magistratura dei Padri del Comune, sia nella consegna della zavorra ai bastimenti, in quanto entrambe le vendite avevano luogo sulla base di un prezzo prefissato per ogni barcata[185] di materiale.

Al fine di porre rimedio a questo tipo di situazioni, e in seguito alla crescente esigenza da parte dell'Autorità portuale di porre in atto una serie di strumenti di controllo sull'attività del gruppo che, nonostante la sua importanza, diveniva sempre più problematica, nel 1745 il Deputato al porto ordina a tutti gli iscritti all'Arte di apporre un chiodo sui propri leudi indicante la giusta portata di zavorra (150 cantari), e incarica altresì il Sottosindaco di verificare ogni tre mesi la presenza di tale segno sulle imbarcazioni[186]. Ancora una volta però i minolli trovano il modo di eludere i

---

pagamento non se le permetta dall'Ill.mo Diputato di far savorra da Minolli» (*Ibidem*, cap. 19.2). L'8 luglio 1741 però, sulla base di quanto riportato dal Deputato al porto, i Padri del Comune abolirono la prescrizione, e contemporaneamente eliminarono l'obbligo di pagare 40 soldi per effettuare il travaso temporaneo di zavorra al fine di carenare la nave: *Ibidem*, doc. 8 luglio 1741.

[184] Si trattava di pietre acquistate dai Padri del Comune presso le cave della Lanterna e della Foce, sulla base di contratti stipulati tra la Magistratura e gli «impresari» delle cave stesse, da utilizzarsi per la costruzione e il restauro di ponti e moli e per la creazione di barriere protettive contro la furia del mare.

[185] È da rilevare, però, che mentre secondo i decreti emanati nel corso del XVII secolo una barcata era pari a 40 some, e quindi a 106 cantari, nel corso del Settecento con lo stesso termine si intende una portata di 150 cantari (200 a fine secolo), ovvero circa sette tonnellate contro le cinque del secolo precedente. Il prezzo per ogni barcata di zavorra era di £ 3.16.

[186] Secondo quanto è possibile dedurre dalla documentazione esaminata, la pratica di apporre un chiodo indicante la giusta portata delle imbarcazioni dei minolli era già in vigore negli anni precedenti, ma accadeva altresì piuttosto frequentemente che tale chiodo venisse spostato dalla sua giusta collocazione o addirittura rimosso. A questo proposito il 6 aprile del 1745 il Sig. Agostino Lomellino, Deputato alla cura del porto, ordinò quanto segue: «... che il Sottosindico di Mare faccia nuovamente rinfrescare ò sia rinnovare il segno di cinopro à respettivi liuti de minolli visibile à tutti, con l'apposizione di un chiodo, ò sia ferro inamovibile indicante la giusta portata d'essi liuti à cantara 150 di savora ... In oltre ha ordinato, et ordina ch'ogni patrone di liuto sia tenuto in ogni trimestre far condurre al ponte della Legna il suo respettivo liuto et avisare il Sottosindico di Mare acciò riconosca se sia seguita innovazione

regolamenti e continuare a truffare gli acquirenti di zavorra grazie ad un sistema di tavole che, se sistemate al di sotto del carico, facevano apparire quest'ultimo più alto (e quindi maggiore) di quanto fosse in realtà, tanto che il Deputato, in una sconsolata memoria, riporta quanto segue:

> « I minolli destinati al maneggio delle savorre hanno trovato la maniera di far comparire i loro liuti carichi quando infatti non lo sono; a ciò effettuare si sono fatti lecito di chiavare molti legni e tavole alla mettà del loro liuto attaccati alla bancassa, così volgarmente detta, sino alla larghezza di palmi cinque e mezzo, di maniera che tutta la savorra restando sopra detti legni e tavole comparisce carico il liuto, quando al disotto è vacante, in tal maniera le savorre restando più alte del bordo de liuti, ne vengono due gravissimi pregiudizi, uno al pubblico e l'altro al privato. Il primo con il vento fresco e poca maretta cadono le savorre in porto. Il secondo i Capitani e patroni de bastimenti credono di avere le loro barcate di savorra al peso di cantara 200 come portano gli ordini di VV.SS. Ill.me e invece se le trovano di cantara 100 in 120 e da ciò ne vengono molte doglianze » [187].

Nonostante i furti e le pratiche illegali, il mestiere di minollo non può essere certamente considerato particolarmente remunerativo, in quanto i guadagni per gli appartenenti all'Arte erano generalmente alquanto miseri. La situazione peggiora ulteriormente nel momento in cui i Padri del Comune emanano un decreto secondo il quale i minolli si sarebbero dovuti recare a prelevare la zavorra fino ai pilastri apposti alla bocca della Fiumara di Polcevera, limitando quindi di fatto i viaggi per caricare il materiale ad uno solo per giornata vista la lunghezza del tragitto, e provocando un'evidente riduzione dei profitti per questa categoria di lavoratori [188].

---

alcuna ne i segni sudetti » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 239, doc. 212 del 6 aprile 1745, *Per li minolli in riguardo à segni indicanti la loro giusta portata di saora*).

[187] *Ibidem*, fl. n. 251, doc. 39 del 29 marzo 1792.

[188] A questo proposito i minolli domandano più volte un aumento del prezzo fissato per ogni barcata di zavorra, ma da quanto risulta le loro suppliche non vengono ascoltate: « Essendo per ordine di VV.SS. Ill.ma obligati li minolli di San Pier d'Arena il doversi portare à prendere le savorre dentro i due pillastri stati per ordine di VV.SS. Ill.ma ultimamente apposti dalla bocca della Spiumara di Polcevera, e così in doppia lontananza da dove la prendevano prima. Non puonno pertanto detti minolli particolarmente nel tempo d'inverno non solo farvi con detti suoi bastimenti, o sia minolli, se non che un carico al giorno, et in tempo di maretta, e ne giorni ventosi e freddi andarvi con detti suoi bastimenti. Per tanto se ne ricorrono detti minolli dalla somma clemenza di VV.SS. Ill.me umilmente supplicandole degnarsi accrescerle il prezzo alla barcata di savora che anderanno in avvenire facendo sino in quella somma à VV.SS. Ill.me meglio vista, acciò possino guadagnarsi tanto da potersi sostenere con

Ad ulteriore conferma della situazione precaria nella quale versava l'Arte nel corso del XVIII secolo, nel 1763 le autorità decidono di ridurre il numero degli iscritti (nel frattempo salito a 35 unità in seguito alla compera dell'Arte da parte di alcuni « mercadanti ») [189] alla quota originaria di 24 uomini; per attuare tale restrizione viene proibita ai maestri d'ascia di Sampierdarena la costruzione di nuovi leudi, e si ordina ai minolli che necessitano di sostituire le loro imbarcazioni perché troppo logore, di rilevare quelle in possesso dei « mercadanti » (che erano così obbligati a cederle), fino al raggiungimento del limite fissato di 24 unità [190]. Secondo quanto risulta da una lista datata 1789, con l'elenco dei minolli iscritti all'Arte, il sistema predisposto dalla Magistratura al fine di ridurre il numero degli immaricolati ebbe effettivamente successo, in quanto su 36 nomi elencati nove si riferiscono a Maestri non più in attività, tre vengono indicati come di servizio in appoggio ai pontoni utilizzati per la pulizia dei fondali [191], e solo i restanti 24 svolgono regolare attività secondo quanto previsto dai regolamenti [192].

Lo stato dell'Arte peggiora però nuovamente nei primi decenni del XIX secolo con l'avvento del Governo Piemontese, quando a fronte di solo 22 liuti in servizio, esistono ben 45 Maestri iscritti, 180 marinai e 45 garzoni, per un totale quindi di 270 individui che dovevano sopravvivere e

---

le loro famiglie, altrimente restano obligati portarsi altrove per procacciarsi il vitto »: *Ibidem*, fl. n. 243, doc. 2 del 7 febbraio 1761.

[189] Era accaduto infatti che alcuni « mercadanti » di Sampierdarena, in contrasto con la normativa emanata nel 1761, secondo la quale era tassativamente proibito accrescere il numero degli iscritti all'Arte oltre le 24 unità, si erano costruiti (o più probabilmente si erano fatti costruire) i leudi necessari a svolgere l'attività di minollo ed avevano poi acquistato il diritto a svolgere il mestiere da qualche Console troppo permissivo: *Ibidem*, doc. 56 dell'1 dicembre 1763, *Per l'Arte de Minolli*.

[190] « Dovendo qualche de Maestri cambiare il suo liuto per essere vecchio, debba comprarne altro di quelli che già presentemente sono stati fatti dalli mercadanti di San Pier d'Arena, quali siano tenuti a venderglieli in tutto alla forma del detto decreto dell'anno 1761, con espressa proibizione di non potersene in avenire da chi che sia construirsene de nuovi, ma che di mano in mano si debbano valere di quelli già fatti, sino a che sarà ristretto il detto numero di 24 »: *Ibidem*.

[191] Sulle pratiche di manutenzione delle strutture portuali e, in particolare, sulle tecniche di pulizia dei fondali si veda il cap. 2.4 della Parte Prima.

[192] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 249, doc. 361 del 22 agosto 1789.

mantenere le loro famiglie con i miseri proventi derivanti dal trasporto della zavorra [193].

Di conseguenza, intorno alla metà dell'Ottocento le autorità iniziano a prendere in considerazione l'ipotesi di sciogliere la corporazione, anche in seguito alle continue truffe e ritardi nella consegna della zavorra subiti passivamente dai Capitani delle navi. Il problema che si pone agli organi competenti non è però di facile soluzione, in quanto il servizio di rifornimento di zavorra era comunque indispensabile e i minolli erano gli unici a possedere le imbarcazioni adatte ad effettuarlo; il lavoro era faticoso e poco redditizio, e quindi non sarebbe stato facile reperire altre persone disposte a svolgerlo; nell'eventualità di uno scioglimento della corporazione si sarebbe inoltre potuto verificare, almeno in principio, un consistente rialzo dei prezzi della zavorra [194]; i problemi di rifornimento non dipendevano infine solo dalla scarsa professionalità degli appartenenti all'Arte, ma bensì anche da obiettive difficoltà logistiche nella collocazione dei siti presso i quali prelevare la zavorra stessa, e dalla mancanza di un deposito nel quale immagazzinare il materiale da utilizzarsi in situazioni di emergenza [195]. Ancora una volta,

---

[193] La Commissione istituita nel 1851 per verificare la situazione delle corporazioni ancora operanti nel porto ligure così fotografa la situazione dell'Arte dei minolli: « Essa è retta dal regolamento del 26 agosto 1814, confermato dalle Regie Patenti del 31 luglio 1815, e consta di 260 circa individui, cioè: Padroni 45, Marinai 180, Garzoni 45. I liuti coi quali lavorano sono 22, e si calcola che nelle belle giornate ogni padrone faccia quattro viaggi, in ognuno dei quali dovrebbe portare sette tonnellate di zavorra, ed in tutto circa 2000 tonnellate all'anno. Questa costa 1 franco e 60 per tonnellata a tenore di ordini recenti, nel mentre prima era portata a bordo per 40 centesimi di meno. Tutti i componenti la corporazione sono nativi di San Pier d'Arena e lavorano per turno e distribuiscono fra di loro i guadagni in parti uguali »: A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.

[194] A questo proposito la Commissione istituita dalla Camera di Commercio paragona la situazione dei minolli ad un caso analogo che si era verificato alcuni anni prima, ovvero quello dei venditori di carbone: « L'esempio dei venditori di carbone non è molto lontano, né il Municipio altro mezzo ritrovò per ovviare al rialzo artificiale di questo genere che tenne dietro all'abolizione delle mete, che di stabilire dei vasti depositi di carbone in diverse parti della città, e coll'apertura di botteghe normali »: *Ibidem*.

[195] « Lo scioglimento di questo corpo privilegiato sarebbe vero benefizio alla navigazione nazionale che estera, ma nello stesso tempo sarebbe necessario provvedere ad un inconveniente che è pure cagione di molto pregiudizio. Come sopra si è detto i danni derivanti alla navigazione per questo motivo dipendono non solamente dai privilegi di questa casta, ma ben anco e più dai ritardi che cagiona l'impossibilità di far zavorra ogni qualvolta ne

come era già avvenuto nel caso dei piloti, la Commissione istituita per verificare la condizione delle corporazioni operanti nel porto suggerì una soluzione che prendeva come modello il sistema inglese, della cui effettiva applicazione nella città ligure non si sa nulla:

> « A Londra è stabilito un Uffizio apposito dipendente dall'Amministrazione chiamata Trinity House, al quale chiunque abbisogna di zavorra deve farne la domanda, e questi la provvede per mezzo d'inservienti particolari al prezzo tariffato. La zavorra che devono scaricare i bastimenti entrati nel Tamigi è ricevuta nelle piatte della stessa Amministrazione mediante un pagamento da farsi dal Capitano, e severe multe sono stabilite tanto contro coloro che versassero la zavorra nel fiume, come contro coloro che le portassero al bordo dei bastimenti senza il permesso della Trinity House » [196].

In realtà l'organizzazione londinese non risulta essere nei suoi tratti essenziali così diversa dal sistema attuato presso lo scalo genovese, e la reale efficienza del servizio può essere quindi ricondotta più che altro alla correttezza e professionalità degli operatori e all'efficacia degli strumenti di controllo.

4. *L'evoluzione organizzativa dei soccorsi in mare: dall'opera secolare dei barcaioli alla ottocentesca compagnia dei soccorsi marittimi*

L'attività di salvataggio e di soccorso alle navi in difficoltà aveva necessariamente un ruolo fondamentale nell'ambito dei servizi predisposti dalla magistratura dei Conservatori del Mare, preposta alla tutela della navigazione all'interno delle acque portuali: ancora una volta, per lungo tempo si ricorre per questo scopo all'opera dei barcaioli, ovvero alla corporazione più importante e meglio organizzata tra i gruppi di mestiere operanti nelle acque del porto ligure, sebbene non dotata di una professionalità specifica. Come si è già ricordato, a partire dal 1653 essi vengono gravati dai Conservatori del Mare dell'onere del mantenimento delle attrezzature necessarie ad effettua-

---

abbisogna. La causa di siffatti ritardo non stà tanto nella corporazione, quanto nella mancanza di un deposito di zavorra nel porto, per cui i minolli sono obbligati a recarsi sulla spiaggia di San Pier d'Arena, ed anche più lontano, e ciò spesse volte e per molti giorni successivi non è permesso dal tempo cattivo » (*Ibidem* fl. n. 9, *Note* cit.). Per ovviare a questi inconvenienti viene proposto di costruire un deposito per la zavorra in una zona del porto accessibile anche ai bastimenti di grossa portata ove si sarebbero potute stivare scorte di materiale da utilizzarsi nelle giornate di brutto tempo: *Ibidem*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto* cit.

[196] *Ibidem*, fl. n. 9, *Note* cit.

re i soccorsi in mare (imbarcazioni, cordami, ancore) [197], e dell'assunzione dei rischi che le operazioni di salvataggio comportavano, in cambio del privilegio esclusivo riguardante il trasporto di merci con i loro gozzi nelle acque portuali [198]. Precedentemente, sembra che tale attività venisse svolta direttamente dalla Magistratura stessa [199], anche se è lecito ipotizzare che la collaborazione dei barcaioli avesse comunque un ruolo fondamentale.

Le norme che presiedono alle operazioni di soccorso nel XVII secolo risultano vaghe e frammentarie, tanto da lasciare supporre che il livello di efficienza di questo tipo di intervento non fosse tra i più elevati. Nel momento in cui i barcaioli udivano il tipico sparo di cannone proveniente da un'imbarcazione in difficoltà, dovevano immediatamente recarsi presso il magazzino situato al Molo Vecchio nel quale erano depositati gli attrezzi, prendere tutto ciò che avrebbe potuto essere loro utile, salire a bordo di uno dei leudi di S. Erasmo e recarsi presso il bastimento in pericolo per effettuare l'intervento necessario: a volte si trattava solamente di sostituire gli ormeggi che si erano rotti, mentre in altri casi uno dei marinai doveva addirittura salire a bordo per condurre lui stesso in porto l'imbarcazione in difficoltà, in quanto il capitano non ne era in grado, o comunque non voleva assumersi il rischio dell'operazione [200]. Per l'effet-

---

[197] Si ricorda infatti che nel 1653 i barcaioli ordinarono la costruzione di uno dei « liuti di S. Erasmo » specificando in modo alquanto preciso le caratteristiche che la suddetta imbarcazione avrebbe dovuto avere, in quanto sarebbe dovuta servire non solo per il trasporto di merci (in alternativa alle chiatte), ma anche per le operazioni di soccorso (si veda, in questo capitolo, il par. 2).

[198] Gli appartenenti all'Arte intervengono sovente presso la Magistratura al fine di tutelare i loro privilegi, non mancando di evidenziare i pericoli ai quali sono sottoposti durante le operazioni di salvataggio che, si ricorda, venivano effettuate con i « liuti di S. Erasmo »: « S'è introdotto che moltissime persone non scritte in detta arte, massime nel tempo d'estate, si fanno lecito barcheggiare in grave pregiudizio delli poveri cittadini scritti nella medesima, quali in ogni occasione di tempeste di mare, senza ponto far stima della propria vita, si portano sopra li liuti di S. Erasmo a socorrere li vascelli che dimandano aiuto » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. senza data ma probabilmente risalente al 1682, *Pro Consolibus artis barborum*).

[199] Si veda il cap. 2.1 della Parte Prima.

[200] A titolo esemplificativo, una nota dei Conservatori del Mare datata 4 novembre 1615 riporta una descrizione sommaria di tutti gli interventi di soccorso effettuati alcuni giorni prima in occasione di una tempesta, e riferendosi alla nave Gallo Bruxato parla di un'operazione di salvataggio fatta da una barca con cinque marinai, di cui uno è appunto

tuazione degli intervento in aiuto ai bastimenti in difficoltà i barcaioli erano suddivisi in tredici squadre, composte ciascuna da un capo più due o tre aiutanti, che operavano secondo un sistema di turni; bisogna però tenere presente che ciascun barcaiolo faceva generalmente parte di tre, a volte quattro, squadre diverse, agendo talvolta come capitano ed altre come semplice membro dell'equipaggio, causando quindi una situazione di confusione generale che provocava spesso pericolosi ritardi nell'organizzazione dei soccorsi [201].

Una volta effettuata un intervento di salvataggio, coloro che avevano preso parte all'azione dovevano recarsi presso i Conservatori del Mare e fare un rapporto dettagliato sull'accaduto. Questi ultimi, dopo aver sentito i comandanti delle navi e dopo aver quindi confrontato le due relazioni, stabilivano la somma da versarsi nelle mani dei consoli dell'Arte, che si preoccupavano poi di ripartirla tra gli intervenuti [202].

Gli introiti derivanti da questa attività sono alquanto variabili [203], perché dipendenti dall'entità dell'intervento e dal numero di mezzi e di uomini impiegati, ma rappresentano comunque una percentuale consistente delle entrate complessive della corporazione, come si può notare da alcuni esempi:

---

dovuto salire a bordo per condurre l'imbarcazione in acque sicure: *Ibidem*, doc. 4 novembre 1615.

[201] *Ibidem*, doc. 16 gennaio 1664.

[202] A questo proposito, nell'ambito di un'assemblea degli iscritti all'Arte del 1716, viene decretato che « da oggi in avanti in occasione d'aiuto à navi e bastimenti in tempo di borrasche si debbano assegnare à consoli tre parti per ognuno senza che possino pretendere spese, ne altra recognizione, e che il denaro delle mercedi da esigersi si debba pagarsi da debitori al sindico per farne riparto à detto tenore, et in caso di contraventione à quanto sopra e che detti consoli prendessero qualche recognizione, o mercede, cadino in pena di lire cinquanta per ognuno, oltre la restituzione del ricevuto, che si dovrà ripartire come sopra »: *Ibidem*, doc. 18 ottobre 1716.

[203] Si passa infatti dai 30 scudi d'argento complessivamente pagati in occasione del soccorso del 30 ottobre 1615 dalle navi Leon Rosso e Gallo Bruxato (¾ la prima nave e ¼ la seconda), pari a £ 144, contro i cinque pezzi da otto reali (ovvero £ 20) versati dallo stesso bastimento Gallo Bruxato solo alcuni giorni più tardi per una nuova operazione di salvataggio: *Ibidem*, docc. 30 ottobre 1615 e 4 novembre 1615.

Data	Introiti salvataggi	% su tot. entrate
giugno 1694	£ 25.16	8,68
giugno 1698	£ 92	34,78
ottobre 1712	£ 71. 8	40,34

Fonte: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. giugno 1694, 1698; fl. n. 627, doc. ottobre 1712.

In un tentativo di generale riordino dei servizi offerti dallo scalo genovese, che prende avvio con l'emanazione della *Instruzione per il Deputato al porto* nel 1715, inizia una sistematica riorganizzazione dell'attività di salvataggio per renderla più funzionale alle crescenti esigenze dello scalo: il controllo sullo svolgimento delle operazioni di salvataggio diventa duplice, in quanto, alla già operante supervisione da parte dei Conservatori del Mare, si aggiunge quella del Deputato al porto (facente parte dei Padri del Comune), direttamente incaricato in casi di naufragi di provvedere all'immediata estrazione del relitto, poiché « acciò rimanendo ivi per qualche tempo non riesca più difficile » [204]. Ancora una volta, quindi, si attua quella suddivisione di competenze tra le due magistrature, già più volte verificata, secondo la quale la prima gode del potere di supervisione su tutte le questioni strettamente concernenti la navigazione (e i soccorsi in mare rientrano certamente in tale ambito), mentre la seconda si occupa della gestione delle strutture portuali e della loro manutenzione (e per tale motivo ricade tra le sue competenze la rimozione dei relitti dai fondali).

Contemporaneamente, le nuove norme in vigore diventano più precise e dettagliate e il controllo dei Conservatori si fa sempre più pressante e attento, soprattutto per quanto riguarda la determinazione delle somme da pagarsi da parte dei Capitani delle navi che usufruiscono del servizio di soccorso: viene così decretato che al momento dell'organizzazione delle operazioni di salvataggio il capo di ogni leudo utilizzato a tal fine non possa imbarcare più di trenta marinai, e nell'eventualità che tale prescrizione

[204] A.S.C.G., *Instruzione*, cap. 17.1. In particolare, il Deputato doveva ordinare al Comandante della nave naufragata di estrarla dalle acque portuali, e se questi non avesse adempiuto ai suoi obblighi il Magistrato stesso si sarebbe dovuto prendere carico dell'operazione, addebitando però le spese necessarie al Comandante stesso: *Ibidem*, cap. 17.2.

venga trasgredita la retribuzione degli uomini in eccesso resti a carico dei capi stessi e non più dei capitani dei bastimenti soccorsi [205].

L'emanazione di regolamenti aventi questo tenore rispecchia però il persistere di una confusione che non era ancora stata sanata e dalla quale cercavano di trarre profitto i poveri barcaioli, i quali probabilmente vedevano il verificarsi di una situazione di emergenza come una possibile fonte di guadagno, sicuri delle loro capacità marinaresche e sprezzanti dei pericoli ai quali andavano incontro, ma rendevano altresì ancora più evidente la necessità di un intervento più radicale da parte delle autorità portuali, e l'istituzione di un servizio regolare non dipendente dagli umori e dal desiderio di guadagno dei membri dell'Arte.

Accadeva infatti sovente che nel momento in cui si rendeva necessario l'intervento dei marinai per far fronte ad una richiesta di soccorso, questi non si facessero trovare pronti all'appello, oppure mancassero le attrezzature necessarie (remi, ancore, gomene), o infine vi fossero più marinai di quelli effettivamente necessari che volevano prendere parte all'evento, con conseguenti liti e disordini.

Un ulteriore tentativo di porre rimedio a questo stato di cose viene fatto nel 1721: i consoli dell'Arte ottengono infatti l'incarico di nominare tre marinai « ad essi ben visti » che, in occasione di burrasche, si sarebbero dovuti far trovare in porto pronti ad organizzare la formazione delle squadre di soccorso e l'armamento dei leudi [206]. Con l'emanazione di un ulteriore

---

[205] « Decretato che in l'avenire in occasione di borrasche non possano detti capi imbarcare sopra de liudi più di trenta marinari per ognuno de medesimi liudi, e caso che n'imbarcassero di più non siano tenuti li Capitani e mercanti che ne havessero havuto il bisogno pagarne più di trenta ... che restino li sopra più di detti trenta à carrico e spese di sudetti capi e non di spesa alcuna à suddetti Capitani ò mercanti »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 627, doc. 18 ottobre 1716.

[206] « Su l'inconvenienti che vanno succedendo nell'armamento de liuti di S. Ierasmo in tempo delle borrasche, non trovandosi mai pronto li marinari dell'arte che devono quasi immediatamente armarli per ritrovarsi pronti à ricorrere in essa quell'anchore, ò sia agumene che abbisognassero portarsi per il ristoro di quelle navi ò sia bastimenti che le richiedessero ... Ha decretato si come decreta che da oggi in l'avenire debbasi da Consoli di detta arte pro tempore ellegere ò sia nominare in principio d'ogni anno, seguita la sua elettione, trè de marinari ad essi ben visti quali in ogni cogiontura di borrascha che seguissero nel porto, e che in simili occasioni si dovessero armare li detti liuti, debbano questi servire per capi di essi e così si possino ritrovarsi pronti al detto serviggio »: *Ibidem*, doc. 8 novembre 1721.

regolamento, nel 1727, l'organizzazione dei soccorsi sembra migliorare ulteriormente: viene infatti stabilito che, nel caso in cui si fosse udito uno sparo di cannone proveniente da un'imbarcazione in pericolo, i consoli dell'Arte o i capi dei liuti di S. Erasmo avrebbero dovuto inviare immediatamente una o più persone a bordo del bastimento in difficoltà al fine di verificare l'esistenza di una effettiva situazione di rischio [207]; successivamente, e dopo aver avvisato il Deputato al porto e ascoltato le sue direttive, si sarebbe dovuto fare uno sparo di « pedriere » [208] o « mascolo » [209] per avvisare tutti i marinai di recarsi presso il magazzino degli attrezzi [210]; a questo punto, la normale procedura prevedeva la registrazione dei nomi di tutti i marinai presenti e componenti le squadre di soccorso, e la consegna a ciascuno di uno « sterlino », ovvero di un contrassegno, da riconsegnarsi alla fine delle operazioni di salvataggio con la chiusura del magazzino per determinare la ripartizione dei guadagni [211].

---

[207] « Che facendosi di giorno in questo porto dà navi ò bastimenti, ò da alcuni di essi, qualche sparo dal quale venga dinotato haver bisogno di socorso, debbano li Consoli dell'arte de Marinari, Consiglieri e capi di liudi di S. Erasmo immediatamente mandare persona, ò persone, al di lui bordo per riconoscere il bisogno »: *Ibidem*, doc. 3 dicembre 1727, *Grida*, art. 1.

[208] Si tratta di un piccolo cannone di ferro o bronzo utile per sparare a breve distanza o per abbordaggi: G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese-Italiano* cit., p. 379.

[209] Piccolo cannone utilizzato generalmente in occasione di solennità, conosciuto anche con il nome di mortaretto: *Ibidem*, p. 301.

[210] Con l'effettuazione degli spari di cannone, segnalanti l'apertura del magazzino, nessun marinaio poteva inoltre accampare scuse o pretendere l'ignoranza del fatto per giustificare la sua assenza dal luogo di ritrovo: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 627, doc. 13 dicembre 1727, art. 2.

[211] « Che per riconoscere il n. di quei marinari che si saranno portati al detto magazzeno debbasi dare ad ogn'uno di essi un sterlino di quei a tal effetto formati, da riconsignarsi nel tempo che si riserrerà detto magazzeno, con far notare il suo nome e cognome, nella conformità già ordinata gl'anni addietro » (*Ibidem*, art. 3). La consegna dello « sterlino » aveva il preciso scopo di individuare con sicurezza coloro che avessero effettivamente partecipato ai soccorsi ai fini di una corretta ripartizione dei proventi, e l'utilizzo di questo strumento venne più volte ribadito dalla Magistratura: « Visto quanto e stato invece fatto presente al Magistrato Ill. de Conservatori del Mare in ragione degl'inconvenienti e disordini nati in la distributione delle mercedi alla marinaria nell'ultima borrasca di mare. per l'avenire si rinovi l'uso de sterlini alla marinaria in occasione di dar aiuto à bastimenti in porto ne temporali e borrasche che occorressero, e si facci intendere il presente decreto à nuovi Consoli e sucessori, e che non venendosi alla distribuzione di sudetti sterlini non potrà la marinaria pretendere mercede alcuna »: *Ibidem*, doc. 14 ottobre 1737.

Una riorganizzazione più funzionale del sistema di salvataggio, certamente fino a quel momento macchinoso e poco efficiente, si ha però solo nel 1761 [212] con la suddivisione dei marinai iscritti all'Arte e « abili al serviggio » in squadre di 40 uomini per il Molo e 50 per la Darsena, comandate ognuna da un capo, che, in caso di bisogno, si dovevano far trovare pronte ad intervenire a turni di due per volta (cioè una squadra per ogni sezione). Come si può notare qui di seguito però, al momento della composizione delle squadre lo schema organizzativo previsto non viene rispettato completamente, probabilmente a causa dell'esclusione di alcuni marinai dal servizio perché troppo anziani o comunque incapaci a svolgere un lavoro così impegnativo [213]:

> « Rolli delle squadriglie de marinari composte cioè quelle del Mole di 30, e quelle della Darsina di 50, destinate per il magazzeno in tempo di borasche per ordinare il giro con loro respettivi capi ».

	PRIMA MUTA	SQUADRA
Capi	Nicolò Risso del Molo	30 uomini
	Paolo Costa Darsina	49 »
	SECONDA MUTA	
Capi	Ignazio Gandolfo del Molo	26 »
	Goffredo Delfino Darsina	50 »
	TERZA MUTA	
Capi	Antonio Russo del Molo	29 »
	Bartolomeo Bordigone	39 »

[212] Viene infatti emanato un decreto costituito da sei sezioni differenti che sono: « Prattica per li marinari che devono servire per le borasche, e per le galee, e per le Guardie di Sanità », « Matricola iscritti all'Arte », « Rolli delle squadriglie de marinari », regolamento 22 maggio 1760, regolamento per Guardie di Sanità, « decreto de Serenissimi Collegi »: *Ibidem*, fl. n. 628, anno 1761.

[213] A fronte infatti di 233 iscritti nei Ruoli dell'Arte solo 223 marinai fanno parte delle squadre di soccorso, di cui 85 del Molo e 138 della Darsena: *Ibidem*, doc. 2 ottobre 1761, *Rolli delle squadriglie de marinari* cit.

Oltre alle due squadre di turno, avevano l'obbligo di presentarsi al magazzino anche i capi delle altre squadre, i quali, nel caso in cui la situazione di pericolo fosse stata più grave del previsto, dovevano richiamare in servizio i loro uomini nel più breve tempo possibile; in caso di trasgressione alle norme la pena prevista per ogni capo assente era di £ 50, da ripartirsi per metà tra i marinai intervenuti nel soccorso, per un quarto alla cappella di S. Erasmo, e per la parte restante al capo intervenuto in sostituzione di quello assente [214].

Viene inoltre finalmente affrontata con chiarezza la questione della ripartizione delle somme pagate dai capitani delle navi tratte in salvo, in quanto accadeva assai di frequente che un numero maggiore di marinai rispetto a quello effettivamente impiegato si presentasse ai consoli al termine delle operazioni per ottenere il compenso, arrecando quindi un danno a tutti coloro che avevano realmente rischiato la vita durante il soccorso [215]. Oltre ad essere ribadito l'utilizzo dello sterlino come segnale di riconoscimento per coloro che avessero preso parte alle operazioni, la Magistratura opta per un criterio di suddivisione dei guadagni piuttosto semplice per non dare adito a incomprensioni o imbrogli: l'ammontare totale della somma versata per ogni singolo soccorso viene suddivisa in tante parti uguali quanti sono i marinai che sono intervenuti nell'operazione, tenendo

---

[214] Anche per richiamare le squadre in occasione di situazioni di particolare emergenza si seguiva lo stesso sistema di turni applicato in condizioni normali, quando cioè due squadre per volta (una del Molo e una della Darsena) venivano assegnate alle operazioni di soccorso: « Che in occasione di qualche sbarro di cannone, ò altro come sopra, che sortisse da bastimenti nel porto per dimandare aiuto, oltre le due squadre à quali per giro spetterà acorrere prontamente à detto maghazzeno, debbano pure accorrervi tutti i capi delle altre squadre affinché apprendendo i Prest. Ill. Nostro Diputato che la borasca, o fortuna di mare richiede un maggior numero di marinari, possa ordinare à primi capi à quali spettasse il serviggio della successiva borrascha di prontamente avisare le loro respettive squadre per potersi impiegare nel maggior bisogno d'aiuto a bastimenti » (*Ibidem*, anno 1761, *Regolamento per li marinari in tempo di borasche*).

[215] « Ed avendo dovuto osservare frà gl'altri inconvenienti che calmata la borrasca si trova sempre un numero di marinari più forte di quello che in tal occasione sono accorsi à detto maghazzeno; che perciò oltre il pregiudicio che ne risulta a quei che veramente hanno prestato il loro serviggio, mentre per il maggior numero di essi vengono ad essere minorate le parti del denaro che dà Capitani e padroni viene sborsato per l'aiuto ottenuto, e così ne restano defraudati quelli che veramente erano impiegati nel medesimo »: *Ibidem*.

conto però che i capi delle squadre intervenute ricevono paga doppia [216], così come gli stessi consoli, il cassiere e i rappresentanti della Magistratura portuale intervenuti [217].

Dallo spoglio dell'ampia documentazione relativa all'Arte dei barcaioli, è stato possibile ricavare alcune informazioni riguardanti ciò che accadde effettivamente durante le violente tempeste abbattutesi sul porto genovese nel periodo compreso tra il 1760 e il 1770, al fine di poter trarre alcune conclusioni sulla reale efficacia ed efficienza del servizio di soccorso fornito.

I casi presi in esame sono cinque e comprendono sia singole richieste di soccorso (pur se con un elevato numero di marinai impiegati), sia giornate di burrasca nelle quali le richieste di aiuto furono anche venticinque o cinquanta nell'arco di sole ventiquattro ore [218]:

Data	n. richieste di soccorso	marinai impiegati	proventi totali
5 dicembre 1760	50	258	?
24 febbraio 1761	1	160	£ 2056.19
26 ottobre 1762	25	180	?
28 febbraio 1764	1	53	?
21 ottobre 1770	1	85	£ 1485. 8

Fonte: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 628.

---

[216] La paga rimaneva singola se le squadre appartenenti ai capi « non di turno », ma obbligati comunque a recarsi presso il magazzino, non venivano poi richiamate: « Di quel denaro che dal prest. Ill. Nostro Diputato verrà tassato doversi pagare per li marinari che avranno prestato il loro aiuto e serviggio in tal occasioni, ne sarà formato il dovuto riparto in tante parti eguali quanti saranno computati, per due parti li altri capi poi delle altre squadre che come sopra dovranno anche essi ritrovarsi in detto maghazzeno; quando non vi sia necessaria la rispettiva loro squadra tireranno una parte come quei marinari che saranno stati in serviggio » (*Ibidem*).

[217] Anche i Consoli e il Cassiere avevano infatti l'obbligo di recarsi al magazzino dove venivano organizzati i soccorsi per prestare la loro opera: *Ibidem*.

[218] A titolo esemplificativo, le registrazioni delle richieste di aiuto avevano la forma seguente: « Data una gumena et anchora alla nave Inglese del Cap. Riccardo Harmen con sigortà del N. Giacomo Holfeld. Mandate con liuto e gozzi », oppure « data un anchora a Sciaccaluga e figli servita per la nave del Cap. soccorso Maria Guernini Imperiale » (*Ibidem*, doc. 5 dicembre 1760).

Come si può notare dai dati riportati, il numero degli uomini richiamati presso il magazzino in occasione di tempeste è quasi sempre superiore alle 100 unità (che, secondo quanto previsto dal regolamento del 1761, era il numero dei barcaioli appartenenti alle due squadre di turno), e indipendente dall'entità numerica delle richieste di soccorso, visto che in occasione dell'aiuto prestato ad una nave inglese il 28 febbraio 1764 accorrono ben 53 uomini [219]; per il soccorso prestato ad una nave svedese il 21 ottobre 1770 i marinai impiegati sono addirittura 85 [220], mentre sono 160 per il salvataggio della nave Rubino nel febbraio del 1761 [221]. I proventi delle operazioni di salvataggio comprendevano sia la retribuzione per i marinai (pari a cinque lire ciascuno nel 1761, scese poi a tre nel 1770), che i rimborsi spese per le ancore e le gomene fornite alle navi nei momenti di necessità; i rimborsi per i danni subiti dalle imbarcazioni dei marinai; le spese per la Cancelleria e per il « Traglietta di Palazzo »; i regali ai consoli dell'Arte [222].

Complessivamente si può affermare che l'efficienza del servizio negli ultimi decenni del XVIII secolo era decisamente migliorata rispetto ai periodi precedenti, anche se permaneva una certa disorganizzazione nella formazione delle squadre di soccorso (160 uomini per aiutare una sola

---

[219] La nota riguardante la richiesta di aiuto riporta quanto segue: « Viene soccorsa una nave fregata da guerra inglese di 20 cannoni alla quale viene data una gomena e un'ancora. La nave è del Capitano Keith Stuart » (*Ibidem*, doc. 28 febbraio 1764).

[220] Oltre agli 85 marinai (imbarcati su quattro gozzi) risultano però a libro paga del capitano Lorenzo Temellio della nave svedese Principe Carlo anche « due capi di liudo, Consoli e capi, soldati e caporale, famegli di S. Giorgio, fameglio del maghazzeno », per un totale di 110 persone: *Ibidem*, doc. 21 ottobre 1770.

[221] Secondo quanto riportato dalla nota relativa, la nave era comandata dal cap. Giacomo Harford: *Ibidem*, doc. 27 febbraio 1761.

[222] In particolare, il conto relativo al soccorso effettuato il 24 febbraio 1761 (*Ibidem*) nei confronti della nave Rubino riporta quanto segue:

« Per marinari 160 a £ 5	£	800
per anchora	£	15
per gumena cantara 3377 a £ 35 il cantara	£	1181. 19
alla cancelleria	£	25
spese al maghazzeno di strappi remi e barche	£	9
Traglietta di Palazzo	£	6
regalia a Consoli de marinai	£	20 »

nave sembrano francamente eccessivi) che provocava una notevole lievitazione dei costi imputati ai capitani o patroni dei bastimenti.

Con l'avvento del Governo Francese l'evoluzione organizzativa dei soccorsi subisce un brusco arresto e solo successivamente, con la dominazione Piemontese, tale processo riprenderà: il 17 dicembre 1823 il re Carlo Felice emana infatti un decreto con il quale si ordina la costituzione di una Compagnia di Soccorsi Marittimi, allo scopo di « provvedere alla maggior sicurezza dei legni che frequentano il porto di Genova » [223], togliendo di fatto l'onere e, allo stesso tempo, il privilegio di questo tipo di servizio all'Arte, che però non rimane del tutto esclusa: il Governo Sabaudo, infatti, pur riconoscendo l'importanza e la professionalità dei barcaioli (che, si ricorda, operavano ancora a pieno titolo all'interno dello scalo genovese nonostante il profondo decadimento nel quale versava ormai l'intero sistema corporativo) opta per l'istituzione di un servizio regolare e specializzato, valorizzando comunque le abilità marinare dei « barbi » che entrano a pieno titolo a far parte del nuovo sistema organizzativo.

La Compagnia doveva essere formata da cento uomini suddivisi in dieci squadre composte ciascuna da un capo, un maestro d'ascia (addetto alle riparazioni delle imbarcazioni rimaste danneggiate durante le tempeste), otto barcaioli e due « sopranumerari » (specializzati nelle operazioni di soccorso), direttamente sotto il controllo del comandante del porto e dipendenti da due capitani della Marina in qualità di aggiunti allo Stato Maggiore [224]; gli ottanta barcaioli dovevano essere selezionati tra i migliori esistenti sulla piazza, avere un'età compresa tra i venti e i quarant'anni e aver esercitato l'Arte per almeno sei anni; per i « sopranumerari » l'età minima era invece di diciotto anni e il requisito fondamentale per essere ammessi a ricoprire tale ruolo era di avere esercitato « una delle arti marittime » per almeno cinque anni; se si fosse verificata la necessità di sostituire qualche marinaio dopo la prima composizione delle squadre, nessuno

---

[223] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 762, doc. 17 dicembre 1823, *Regolamento portante l'istituzione di una Compagnia di Soccorsi Marittimi*. Per la trascrizione completa dell'intero documento si veda l'Appendice II.

[224] I capitani aggiunti e tutti gli altri membri della Compagnia dovevano essere nominati dal Presidente Capo dell'Ammiragliato (*Ibidem*, artt. 2-5). Per la trascrizione completa dei nomi, provenienza e qualifiche degli appartenenti alle dieci squadre si veda l'Appendice II.

poteva essere ammesso a svolgere tale attività se prima non aveva servito la Compagnia per almeno un anno come sopranumerario e, all'interno di questa categoria, dovevano essere scelti coloro che si erano maggiormente distinti per assiduità e coraggio; i capi squadra, infine, dovevano essere selezionati tra i marinai più abili della Compagnia [225].

I compensi per gli appartenenti alle squadre di soccorso erano composti sia da una retribuzione fissa annua (gravante direttamente sul bilancio del porto) [226], sia da una percentuale delle somme versate dai capitani delle navi alle quali si era prestato aiuto [227], a loro volta calcolate sulla base dell'entità dell'operazione di soccorso e sui rischi nei quali erano incorsi i membri della Compagnia [228].

Tutti i marinai avevano l'obbligo di obbedire ai capi e dovevano farsi trovare pronti in caso di bisogno: uditi infatti i tre spari di cannone segnalanti la necessità di aprire il magazzino, si dovevano immediatamente recare presso la Marinetta (luogo di ritrovo designato) per imbarcarsi sui gozzi a

---

[225] *Ibidem*, doc. 17 dicembre 1823, artt. 6-10.

[226] Le retribuzioni annue erano le seguenti:

al Capitano aggiunto in 1°	£	400
al Capitano aggiunto in 2°	£	300
ai capi squadra	£	80
agli altri individui	£	50

I sopranumerari così come gli appartenenti alle due squadre di piloti pratici del porto (i quali in situazioni di particolare necessità venivano anch'essi richiamati alla Marinetta per collaborare ai soccorsi) non ricevevano alcuna retribuzione fissa, ma partecipavano solamente alla spartizione dei proventi derivanti dalle operazioni nelle quali erano stati effettivamente impiegati: *Ibidem*, artt. 26, 33.

[227] In quest'ultimo caso il criterio di riparto era il seguente: « Le somme che si riceveranno da tali contribuzioni saranno dalla Commissione medesima ripartite fra gli individui della Compagnia, non esclusi i sopranumerari ed i piloti, avuto riguardo à servigi prestati ed in proporzione dello zelo mostrato da ciaschedun di loro ». Il regolamento procede poi specificando ulteriormente la questione: « I primi dieci individui che arriveranno alla Marinetta nell'intervallo tra il primo e il terzo sparo di cannone saranno impiegati per i primi nei soccorsi ed avranno in premio della loro diligenza una porzione di sopra più della mercede loro dovuta per i servizi resi » (*Ibidem*, artt. 29, 30).

[228] L'importo da pagarsi da parte dei bastimenti ai quali si era prestato soccorso veniva determinato da un'apposita commissione composta da: il Comandante del porto, il Console Generale di Marina, un membro dell'Ufficio Edili, un membro della Camera di Commercio: *Ibidem*, art. 27.

loro assegnati, pena la perdita di metà della retribuzione annua e tre giorni di reclusione [229]. Con poche ma efficaci parole, venivano infatti così descritti i loro compiti:

> « S'imbarcheranno sui gozzi o liuti destinati ogni volta che ciò sarà loro ordinato dai capi, e porteranno soccorso a quei bastimenti che loro saranno indicati; trasporteranno gumene, gherlini, ancore ed altri oggetti che dal magazzino saranno somministrati » [230].

Le imbarcazioni da utilizzarsi per i soccorsi dovevano avere una lunghezza minima di 24 palmi (cioè 6 metri) ed essere armate di remi e tutte le attrezzature necessarie [231], pronte cioè a prendere il mare ai primi segnali di richieste di aiuto; le pene previste nel caso di mancato rispetto delle norme gravavano sui capi squadra responsabili delle singole barche e variavano da quindici giorni di detenzione alla perdita dello stipendio e, nei casi di maggiore negligenza, alla destituzione dall'incarico [232].

---

[229] « Gl'individui della Compagnia che, sparati i tre colpi di cannone, non si troveranno presenti alla Marinetta, saranno puniti colla perdita della metà dell'annuo loro stipendio ed incorreranno nella pena di giorni tre di detenzione alla Pettaccia; quelli che mancheranno onninamente saranno cancellati dal ruolo della Compagnia e puniti colla detenzione di giorni trenta. Tanto nel primo che nel secondo caso sarà ammessa la scusa di un legittimo impedimento, ma questa dovrà essere riconosciuta dal Capitano del porto, che ne riferirà all'Ammiragliato »: *Ibidem*, art. 13.

[230] *Ibidem*, art. 16.

[231] A questo proposito è da rilevare il fatto che a partire dal 1827 viene aggiunto un nuovo magazzino per il deposito degli attrezzi presso la Lanterna, oltre quindi a quello già esistente presso la Marinetta. Tutti i materiali conservati presso i magazzini venivano registrati in un apposito conto dove si prendeva nota della qualità, dimensioni e data di acquisizione di ogni singolo pezzo, lasciando quindi ipotizzare un criterio di utilizzo del tipo F.I.F.O (*Ibidem*, *Cavi neri di canapa esistenti nel magazzeno dei Soccorsi Marittimi alla Marinetta depositativi dal Sig. Girolamo Ramognino impresario*). Sull'importanza dell'attività della Compagnia e sulla necessità di avere un magazzino ben attrezzato in funzione dell'attività di soccorso, le Regie Patenti del novembre 1827, all'art. 71, riportano: « In ciascun porto principale vi sarà una o più lance sempre pronte per soccorrere qualunque bastimento che ne avesse necessità: in quelli poi ove l'approdare riesce difficile a motivo della situazione, o ristrettezza della bocca, o per la natura dei venti, e correnti, che spesso ne contrastano l'ingresso, o del fondo in cui facilmente arano le ancore, rimarranno sempre in assesto in un magazzeno a portata li cavi, attrezzi, gomenette ed ancorotti convenienti per rimorchiare i legni, rinforzare i loro ormeggi e provezzi, ed anche appennellare le ancore onde prevenire per quanto sia possibile ogni sinistro evento » (*Ibidem*, reg. n. 754, doc. 24 novembre 1827, art. 71).

[232] *Ibidem*, reg. n. 762, doc. 17 dicembre 1823, art. 18. Una pena analogamente severa era inoltre prevista nel caso in cui qualche marinaio o capo squadra durante le operazioni di

Un elemento essenziale per evitare possibili situazioni di pericolo in caso di maltempo era comunque la prevenzione: a tale riguardo il Governo piemontese, con questa iniziativa, non si limita a predisporre uno strumento operativo, ma si rivela attento e puntiglioso, stabilendo l'obbligo per i capitani aggiunti allo Stato Maggiore sia di vigilare « sui movimenti e variazioni dei tempi e delle stagioni », sia (soprattutto in occasione di grandi affluenze di navi in porto) di effettuare a turno delle ronde intorno ai bastimenti al fine di controllarne gli ormeggi [233].

Secondo quanto risulta dai rapporti sulle operazioni di salvataggio relative al 1825 appare evidente il buon livello organizzativo raggiunto dalla Compagnia, anche se non mancano alcuni casi in cui i comandanti dei bastimenti in pericolo rifiutano l'offerta di soccorso da parte delle squadre accorse in loro aiuto [234], fatto spiegabile sia con un eccesso di zelo da parte delle autorità portuali (che desideravano scongiurare ogni minimo rischio di naufragio, ma aspiravano certamente anche ad incrementare i loro introiti), sia con un eccessivo costo del servizio per gli utenti.

---

soccorso avesse ottenuto, o anche solo richiesto, la corresponsione di una mercede o gratificazione al Capitano della nave in pericolo: *Ibidem*, art. 17.

[233] Essi dovevano inoltre controllare « se nelle file dei grossi ve ne siano introdotti di piccola portata in contravvenzione à regolamenti, se sui ponti e calate vi esistono in deposito legnami che coll'ingrossare del mare possano essere asportati ed andare vagando per il porto a danneggiare i bastimenti » e una volta registrata una situazione di pericolo dovevano immediatamente farne rapporto scritto al Comandante del porto: *Ibidem*, art. 21.

[234] A titolo puramente esemplificativo si riportano qui di seguito alcune registrazioni di operazioni di soccorso eseguite dalla Compagnia il giorno 20 ottobre 1825: « Girolamo Ghio, capo della decima squadra e 12 persone hanno trasportato un'ancora al bordo del Cap. Napoletano ... ad istanza del Sig. Antonio Sivori ed ormeggiato il detto bastimento. Antonio Monti capo della ottava squadra con 15 marinai ha disteso un'ancora e una gomona al bordo del Cap. Emanuele Corsanego. Suddetto Monti con 10 individui ha trasportato un'ancora di cantara 7 circa ed ormeggiato il brigantino l'Affricano Cap. Capello. Giò Batta Bordigone con 4 gozzi equipaggiati ed il liuto hanno rimorchiato nella Darsena il pinco del Cap. Gennaro Colla carico di legna » (*Ibidem*, reg. n. 763, doc. 20 ottobre 1825, *Operazioni di soccorso eseguite dalla Compagnia dei Soccorsi Marittimi*). La registrazione in occasione di un rifiuto di soccorso, risalente al 10 novembre dello stesso anno, fu invece la seguente: « In questo giorno è stato aperto a tre ore pomeridiane il magazzino alla Marinetta. Sulla domanda del Sig. Casanova Console Svedese si è fatto imbarcare sul liuto una gomona di pollici 10, un gavitello, una greppia ed un'ancora per soccorrere un brigantino svedese ancorato in faccia il fossato del Principe Doria », soccorso rimandato perché non accettato (*Ibidem*, doc. 10 novembre 1825, *Relazione dei soccorsi prestati dalla Compagnia*).

Con il passare degli anni però il livello operativo peggiora nuovamente, soprattutto a causa del mancato rispetto del regolamento emanato in occasione della costituzione della Compagnia. A questo proposito, nel 1851, la Commissione per l'abolizione delle corporazioni privilegiate operanti nel porto genovese, afferma inizialmente la necessità di mantenere in attività la Compagnia stessa:

> « Anche questa istituzione merita di essere conservata. Essa fa un vero servizio di pubblica sicurezza in tempi di burrasca, nei quali occorre avere già da lunga mano preparato ed ordinati gli attrezzi necessari per soccorrere i bastimenti pericolanti » [235].

In un successivo rapporto affiorano però dei ripensamenti, basati essenzialmente sul basso livello di efficienza dell'attività svolta da imputarsi alla carenza di mezzi e alla bassa retribuzione del personale impiegato che ne limitava quindi la professionalità:

> « Lasciare il porto senza una Compagnia disciplinata, discretamente retribuita e dipendente dal Governo, sarebbe stato un non tenere calcolo dell'esperienza, la quale ha insegnato che ogni qualvolta per l'imperversare di tempeste fu necessario apportare dei soccorsi ai bastimenti pericolanti, questi furono sempre scarsi o nulli, a ragione della vecchiaja ed incapacità dei membri della Compagnia, della mancanza di attrezzi appropriati, ed anche perché la paga dei marinai della Compagnia, essendo di 50 franchi annui, essi non hanno alcun timore nel caso che venisse loro tolta, e quindi trascurano di uniformarsi alle prescrizioni del Regolamento e agli ordini dei capi » [236].

La soluzione auspicata per tentare di migliorare l'efficienza del servizio, e quindi ridurre drasticamente il numero « delle avarie che coi tempi grossi spesse volte succedono in porto », è quella di diminuire l'esorbitante numero di appartenenti alla Compagnia da 100 a 30 unità, portando quindi il numero delle squadre di soccorso da dieci a tre; aumentare la retribuzione ad un livello più equo; assumere, come già previsto dal regolamento del 1823, persone giovani e di buone capacità marinare [237], ma ancora una volta l'ambizioso progetto viene accantonato. La situazione muta solamente negli ultimi decenni del secolo con la soppressione della Compagnia (sostituita dall'Associazione di Mutuo Soccorso degli Antichi Barcaioli) [238] e

---

[235] A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, *Note* cit.

[236] *Ibidem*, fl. n. 10, *Rapporto sull'abolizione delle corporazioni del porto* cit.

[237] *Ibidem*, *Note* cit.

[238] La soppressione della Compagnia, già auspicata da Cavour in una lettera del 29 dicembre 1855 all'Intendente Generale della Divisione Amministrativa di Genova, viene attuata

con la costruzione di due nuovi moli a protezione del bacino portuale [239]. Nella seconda metà del XIX secolo la non soddisfacente tranquillità delle acque interne era ancora un problema rilevante per il porto ligure: migliorando quindi le condizioni del bacino si cercò di prevenire i rischi di naufragi e ridurre le necessità di intervento delle squadre di soccorso.

solamente il 25 agosto 1878, giorno in cui si costituì formalmente l'associazione. Si veda D. DONDERO, *L'Arte dei Barcaioli* cit., pp. 142-144.

[239] Questo tipo di necessità è alla base della convenzione stipulata nell'aprile del 1876 tra lo Stato e il Duca di Galliera, grazie alla quale quest'ultimo si impegnava a finanziare la costruzione di due moli: il Molo Duca di Galliera (ovvero un prolungamento del Molo Nuovo di 1410 metri) e il Molo Giano (ad oriente del Molo Vecchio, lungo 595 metri). Sull'argomento si veda M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e struture del porto di Genova* cit., pp. 30-31; EAD., *Il porto di Genova e la donazione del Duca di Galliera* cit., pp. 721-762.

Capitolo II - Le costruzioni e le riparazioni navali

1. *I cantieri navali: l'arsenale pubblico e l'iniziativa privata*

Il settore della cantieristica ligure si contraddistingue, già a partire dal Medioevo, per un elevato grado di dispersione sul territorio e per la quasi totale mancanza di impiego di strutture fisse, evidenziando una certa atipicità organizzativa rispetto ad altre realtà portuali. Nella maggior parte dei casi, infatti, i cantieri sono semplicemente degli spazi liberi vicino al mare nei pressi dei quali sono state costruite delle baracche in legno ove riporre temporaneamente i materiali e gli strumenti utilizzati per la costruzione degli scafi [1].

Costruzioni di navi mercantili, militari e da pesca sono diffuse in molti centri della Repubblica: Genova (in particolare lungo l'arco portuale, alla marina di Sarzano, alla Foce, a Sampierdarena), Sestri Ponente, Arenzano, Varazze vengono identificati come i centri più importanti, ma ogni villaggio costiero (soprattutto nella Riviera di Ponente) è comunque un potenziale cantiere, almeno per il naviglio di dimensioni minori [2].

Sampierdarena può essere considerata il vero e proprio cantiere della Dominante, per la costruzione sia di galee private che di altri tipi di navi, grazie anche al fatto di poter contare su maestranze direttamente residenti nel borgo [3]. Arenzano risulta essere all'avanguardia nel Seicento per la

---

[1] A questo proposito, appare particolarmente calzante la defininizione fornita da Gerolamo Boccardo quando paragona il settore della cantieristica ad una "tenda dell'arabo" per la sua carenza di strutture fisse: G. BOCCARDO, *Deposizione orale del 6 febbraio 1872 a Genova, Atti del Comitato per l'inchiesta industriale* citato in U. SPADONI, *Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare della Marina Mercantile Italiana [1881-1882]*, in « Nuova Rivista Storica », LVII (1973), p. 357.

[2] L. GATTI, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova 1999, pp. 19-20.

[3] Secondo quanto riportato da Heers (*Gênes au XV siècle* cit., pp. 288, 645) nel corso del Quattrocento in meno di vent'anni (tra 1447 e 1465) almeno 25 navi di grande tonnellaggio vengono costruite presso i cantieri di Sampierdarena (di cui ben cinque sono contemporaneamente in costruzione nel 1456).

fabbricazione di polacche e petacci [4], ma si tratta di una produzione di imbarcazioni dalle dimensioni modeste destinate a capitani locali e probabilmente al piccolo cabotaggio; Varazze è certamente il cantiere più attivo e si caratterizza per una buona continuità di costruzione che si protrae ancora nei primi decenni dell'Ottocento: la produzione è solo in parte destinata al mercato locale, in quanto le imbarcazioni di medio-grandi dimensioni vengono fabbricate per conto di committenti genovesi [5].

A seconda della localizzazione dei cantieri le aree di approvvigionamento del legname da costruzione sono diverse e presentano problematiche differenti: il territorio genovese non è certamente povero di legname, ma ciononostante lo sfruttamento dei boschi da parte di una pluralità di soggetti in competizione, poiché operanti sullo stesso mercato, assume un carattere di forte conflittualità. Alcuni boschi di proprietà statale erano formalmente riservati al prelievo del legname destinato alla costruzione delle galee pubbliche, ma prevedevano comunque anche lo sfruttamento da parte dei privati [6]; una parte cospicua di materia prima veniva comunque importata dalle montagne lucchesi, dallo Stato Pontificio e soprattutto dal Nord Europa [7].

La cantieristica ligure tra XV e XVI secolo è un settore piuttosto solido, con una committenza straniera di rilievo, e una fama che si estende a tutti i principali porti europei [8]; tra Sei e Settecento però la situazione è destinata a mutare radicalmente: la costruzione di imbarcazioni di elevato tonnellaggio entra in crisi (si preferisce infatti acquistarle all'estero, in Olanda e in Inghilterra, sul mercato del naviglio usato) [9], e la esclusiva costruzione

---

[4] Sulle caratteristiche tecniche di questi due tipi di imbarcazioni si veda L. GATTI, *Navi e cantieri* cit., pp. 218-222 e 226-227.

[5] A titolo esemplificativo, nel 1809 vengono costruite in totale 91 imbarcazioni, per una portata complessiva di 4252 tonnellate: *Ibidem*, p. 23.

[6] M. QUAINI, *I boschi della Liguria e la loro utilizzazione per i cantieri navali: note di geografia storica,* in « Rivista Geografica Italiana », LXXV (1968), pp. 508-531; ID., *Boschi e cantieri navali nella Liguria medievale e moderna,* in « Liguria », XXVII (1970).

[7] Si veda M. CALEGARI, *Legname e costruzioni navali* cit., p. 131 e sgg. Sull'importazione di legname dal lucchese in particolare, G. PUCCINELLI, *Traffici di legname e vie dei remi nella montagna e nelle marine lucchesi*, Lucca 1995.

[8] M. CALEGARI, *Legname e costruzioni navali* cit., p. 126.

[9] *Ibidem*, p. 91. Sull'argomento si veda inoltre E. GRENDI, *I nordici* cit., p. 23 e sgg. A

di piccole imbarcazioni non è in grado da sola di trainare un settore avviato verso una inevitabile decadenza.

L'Arsenale, cioè il luogo di costruzione delle galere e di deposito del loro armamento, assume a Genova scarso rilievo in conseguenza soprattutto della modestia della flotta pubblica che, ancora all'inizio del Cinquecento, era costituita solo da una o due galee (spesso di proprietà privata e prese a noleggio dalle autorità cittadine) più qualche imbarcazione di minori dimensioni utilizzate per la difesa ordinaria del porto e delle Riviere [10]. Si trattava di una struttura piuttosto semplice, costituita da una serie di pilastri, protetti da una scogliera, che sorreggevano archi e navate coperte da lastre di pietra e da travi di legno, utilizzata soprattutto per tirare a secco le galere durante la stagione invernale [11]. Solo a partire dal 1528, grazie alla crescente esigenza per la Repubblica di dotarsi di una flotta militare più stabile e meglio organizzata [12], la situazione muta e l'Arsenale esce finalmente dallo stato di abbandono che lo caratterizzava. Pur non subendo un incremento di attività particolarmente rilevante, soprattutto nel corso del XVII secolo, il numero delle costruzioni aumenta e non appare più condizionato dall'esistenza di specifiche commesse, anche se lo sviluppo della struttura risulta fortemente condizionato dalla carenza di spazi: nel 1628, ad esempio, il Magistrato di Guerra ottiene un magazzino dell'Arsenale dove fino ad allora era stato depositato il legname per alloggiarvi i soldati; un numero imprecisato di scali e magazzini viene utilizzato dal Portofranco; nel 1644 i Padri del Comune ottengono l'uso di un magazzino per conservarvi la pozzolana [13].

---

conferma di questo fatto, nel 1655 la Repubblica acquista quattro galeoni in Olanda da utilizzarsi sia per trasporto di merci che come scorta a mercantili: L. GATTI, *Navi e cantieri*, cit., p. 25.

[10] V. POLONIO, *L'amministrazione della "res publica" genovese* cit., p. 25.

[11] In questa sede le galere venivano pulite, si smontavano gli alberi, si toglieva la zavorra e, infine, si disponeva una grossa tenda tale da trasformare la coperta della nave in un'immensa camerata ove dormivano gli schiavi: E. PANDIANI, *L'Arsenale* cit., p. 105. Sull'argomento si veda inoltre F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., p. 266 e sgg.; E. POLEGGI, *L'Arsenale della Repubblica* cit., p. 83 e sgg.

[12] Alla fine del 1620 la flotta pubblica risulta costituita infatti da otto unità, sette nel decennio successivo, quindici negli anno 1646-47, per poi nuovamente ridursi a cinque verso la fine del secolo: L. GATTI, *L'Arsenale e le galee* cit., p. 49.

[13] *Ibidem*, p. 47.

Anche nei periodi di massima attività l'Arsenale non sembra disporre di maestranze fisse, anche se appare probabile un rapporto relativamente costante di alcuni maestri con l'istituzione. Dal punto di vista quantitativo si può ipotizzare che nei periodi di massima attività trovassero lavoro circa 90-100 persone, mentre non più di quaranta (tra maestri d'ascia e calafati) venivano impiegati in condizioni normali. Si trattava generalmente – soprattutto per i maestri d'ascia – di lavoratori provenienti da fuori città, attirati non tanto dai salari elevati ma dalla possibilità di godere di una fonte di guadagno relativamente stabile [14].

Con il Settecento l'Arsenale subisce un nuovo e definitivo declino, parallelo a quello delle galee nella costruzione delle quali la struttura genovese era specializzata, lentamente sostituite dai velieri. Nell'Ottocento poi la struttura perde una sua precisa identità, ed è in pratica inglobata nella vicina Darsena [15].

2. *La secolare attività dei calafati e dei maestri d'ascia, ovvero un perfetto connubio tra specializzazione e autonomia organizzativa*

Il fiorire dell'attività marittima e commerciale di tutto il territorio ligure è strettamente collegato allo sviluppo dell'attività cantieristica, le cui antichissime origini costituiscono motivo di orgoglio per una maestranza elitaria, gelosa nel custodire e difendere un patrimonio di conoscenze tecniche formatosi e affinatosi nel corso di secoli. Naturalmente tutto ciò comportava una posizione privilegiata all'interno del panorama cittadino per le corporazioni più direttamente coinvolte in questo settore, ovvero i maestri d'ascia e i calafati, che potevano quindi godere di una certa autonomia decisionale e di un inconsueto grado di indipendenza nei confronti della magistratura dei Padri del Comune, al cui controllo erano formalmente sottoposti.

I primi possono essere considerati dei veri e propri capi cantiere, degli architetti navali le cui capacità erano conosciute e apprezzate ben oltre i confini regionali [16]; i secondi avevano il difficile compito di rendere imper-

---

[14] *Ibidem*, pp. 36-37. Per un confronto con la manodopera impiegata presso l'Arsenale di Venezia si veda G. LUZZATTO, *Per la storia delle costruzioni navali a Venezia nei secoli XV e XVI*, in *Studi storici in onore di Camillo Manfroni*, Padova 1925, pp. 383-399.

[15] Sulla funzione della Darsena si veda il cap. 1.1 della Parte Prima.

[16] Già nel Duecento i maestri d'ascia Ricio e Nicoloso Negrino si trasferiscono a lavorare

meabile il fasciame o il rivestimento dei ponti delle imbarcazioni, attraverso il riempimento delle fessure tra le tavole con stoppa catramata. Entrambe queste categorie di lavoratori intervenivano sia nella fase di costruzione che in quella di successiva riparazione dei natanti, operando a terra o imbarcandosi sui bastimenti per fornire l'assistenza necessaria durante il compimento di lunghi viaggi.

Per i vincoli logistici imposti dall'attività svolta, queste corporazioni agivano necessariamente in riva al mare, spesso senza una vera e propria fissa dimora e in spiagge decentrate rispetto al centro cittadino (Sampierdarena, Sestri Ponente), sfuggendo facilmente ai vincoli e al controllo della Magistratura portuale. Erano invece localizzate in città, lungo la Ripa, le botteghe degli artigiani dediti a commerci strettamente collegati alla cantieristica, ovvero bottai, stoppieri, fabbri ferrai, remolai, cordai, fabbricanti di ancore.

Le prime notizie della costituzione di Arti che riunissero i lavoratori impiegati nelle costruzioni navali risalgono al XIV secolo [17], mentre l'emanazione dei primi Capitoli risale al 1438 per i calafati [18] e al 1440 per i maestri d'ascia [19]. Entrambi gli Statuti sono caratterizzati dalla presenza di una precisa e attenta regolamentazione dell'attività degli iscritti, con particolare riguardo all'assegnazione e suddivisione degli incarichi di lavoro. La vera forza di queste corporazioni, oltre alla secolare esperienza che aveva dato origine alla formazione di uomini altamente specializzati, era costituita da un elevato grado di organizzazione interna, che presupponeva un buon livello di professionalità degli iscritti, a prescindere dal controllo delle autorità portuali, pressoché inesistente almeno fino all'avvento del Governo piemontese, nei primi decenni dell'Ottocento.

---

rispettivamente in Corsica e ad Ancona. Nel secolo successivo i maestri Giacomo de Tagia e Andrea Genovese vengono chiamati presso un cantiere siciliano per effettuare una perizia su una nave affondata, mentre il genovese Guglielmo Pichenotto nel 1367 viene autorizzato dal re di Sicilia ad « installarsi a Messina con il suo personale per procedere alla costruzione di una cocka »: L. BALLETTO, *I lavoratori nei cantieri navali (Liguria, secc. XII-XV)*, in *Artigiani e salariati* cit., p. 143.

[17] Per l'attività dei calafati e dei maestri d'ascia in epoca medievale si veda: *Ibidem*, pp. 140-143.

[18] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Calafati*, doc. 23 gennaio 1438. Per la trascrizione completa dello Statuto si veda l'Appendice II.

[19] *Ibidem*, III, *Maestri d'ascia*, doc. 20 settembre 1440. Per la trascrizione completa dello Statuto si veda l'Appendice II.

Sia per i calafati che per i maestri d'ascia assumono una notevole rilevanza gli obblighi di correttezza a cui i lavoratori erano tenuti nei confronti dei committenti: esistevano infatti prescrizioni secondo le quali i maestri che si accordavano per l'esecuzione di un'opera avevano poi l'obbligo di portarla a termine [20]; se un calafato si impegnava ad imbarcarsi doveva rispettare la promessa data [21]; i maestri d'ascia erano tenuti, una volta iniziata l'opera, a portare a termine il cosiddetto *garibum*, ovvero la preparazione delle forme (*garibi*) in grandezza reale corrispondenti ai più importanti pezzi curvi dell'imbarcazione da costruire [22]; per motivi di sicurezza era vietato il lavoro a cottimo nell'intero Dominio, ovvero da Capo Corvo fino a Monaco [23]; infine, le retribuzioni erano fissate dagli Statuti e gli iscritti non potevano pretendere condizioni diverse da quelle previste [24].

Sempre in un'ottica di mantenimento del massimo ordine e professionalità, erano in vigore una serie di prescrizioni volte ad assicurare la più assoluta correttezza e rispetto tra le Arti dei maestri d'ascia e dei maestri

---

[20] In particolare, i calafati non potevano eseguire due lavori contemporaneamente né interrompere un lavoro prima del suo completamento (*Ibidem*, II, *Calafati*, capp. 4, 16) mentre i mastri d'ascia, una volta ricevuto il pagamento per un lavoro, avevano l'obbligo di portarlo a termine (*Ibidem*, III, *Maestri d'ascia*, cap. 5).

[21] *Ibidem*, II, *Calafati*, cap. 18.

[22] *Ibidem*, III, *Maestri d'ascia*, cap. 3. I garibi venivano generalmente utilizzati per individuare nei boschi il legname più adatto alla costruzione dei singoli pezzi. Tale materiale veniva lavorato con l'ascia dal maestro per poi mettere in opera le singole parti, partendo dalla chiglia, per arrivare ai dritti di prora e di poppa, per finire con le tavole del fasciame. Si veda L. CAMPANILE, *Maestri d'ascia e calafati*, in « La Casana », XXXVI/3 (1994), p. 27.

[23] In caso di contravvenzione alla norma, la pena per i calafati poteva variare da 10 a 100 fiorini, mentre per i maestri d'ascia era fissata in 25 fiorini: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Calafati*, cap. 11; *Ibidem*, III, *Maestri d'ascia*, cap. 29.

[24] A questo riguardo, lo Statuto dei calafati prevedeva un salario giornaliero di 11 soldi se si trattava di un'imbarcazione nuova, e variabile tra 8 e 10 soldi per lavori ad imbarcazioni vecchie, ai quali andavano aggiunti due soldi per il vitto e una minestra; era inoltre concessa mezz'ora di sosta per uno spuntino e un'ora per il pranzo, mentre le pause per bere potevano essere solo una al mattino e una al pomeriggio. Ovviamente tali condizioni venivano applicate ai soli maestri, mentre ai garzoni e lavoranti era riservato un trattamento minore, da 4 a 6 soldi di retribuzione e un soldo per il vitto (*Ibidem*, II, *Calafati*, cap. 32). La paga per i maestri d'ascia era invece fissata in 8 soldi e 4 denari al giorno, senza alcuna integrazione per il vitto, mentre le pause erano analoghe a quelle stabilite per i calafati. La retribuzione per i garzoni era invece di 5 soldi: *Ibidem*, III, *Maestri d'ascia*, cap. 28.

casairolii [25], ovvero gli addetti ai lavori di costruzione di strutture in legno (generalmente effettuati in occasione di opere di escavazione) presso la Darsena, ponti, e ogni altra opera in porto: le due corporazioni dovevano infatti operare congiuntamente per i lavori da effettuarsi tra il ponte del Vino e la loggia del Molo [26].

Altre norme erano mirate invece ad assicurare i maestri contro il rischio di mancato pagamento o di ingiustificata estromissione da un incarico: i calafati non potevano lavorare per più di una settimana su una nave senza ricevere la retribuzione [27]; i lavori a giornata dovevano essere saldati entro tre giorni [28]; i consoli dei maestri d'ascia avevano la facoltà di vietare agli iscritti all'Arte di accettare di lavorare per chi notoriamente era inadempiente [29]. Queste forme di tutela sono alquanto particolari e atipiche all'interno dell'ordinamento corporativo genovese, pur se non rappresentando un caso unico nel panorama lavorativo portuale.

Ai fini di tutelare entrambe le Arti dalla presenza di stranieri che potessero in qualche modo metterne a rischio la posizione di monopolio nelle costruzioni navali, era prescritto l'obbligo per i calafati forestieri di pagare dieci lire all'Arte stessa per esercitare il mestiere in città (salvo il caso in cui tali lavoratori arrivassero per operare già a bordo di imbarcazioni straniere) [30], mentre i maestri d'ascia consentivano ai soli provenienti dal territorio

---

[25] Viene infatti espressamente decretato che i maestri d'ascia e i maestri *casairolii* si rispettino reciprocamente: *Ibidem*, cap. 13.

[26] « Item ad hoc ut cessent lites et questiones que possent oriri inter magistros axie maris ex una parte et magistros casarolios ex alia occasione laborerii communis, statutum est et ordinatum quod omnia opera Darsene, Pontium et sellarum, et quecumque alia opera affixa in terra et in Portu Ianue fiant et fieri debeant per dictos magistros casarolios et non per dictos magistros axie maris, salvo et reservato quod si quo tempore contingat fieri cavam vel passionatam aliquam a Ponte Vini orientis usque ad logiam Moduli, quod eo casu dicta cava seu passionata fiat et fieri debeat comuniter per dictos magistros axie maris et magistros axie casarolios, non tamen fiat preiuditium aliquid per predicta alicui capitulo vel ordinationi communis Ianue » (*Ibidem*, III, *Maestri d'ascia*, cap. 19). Sui « cazarolii » in particolare si veda L. Gatti, *Un catalogo di mestieri* cit., pp. 63-64.

[27] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Calafati*, cap. 7.

[28] *Ibidem*, cap. 31.

[29] *Ibidem*, III, *Maestri d'ascia*, cap. 21.

[30] In questo caso infatti i calafati imbarcati dipendevano direttamente dal capitano della nave che li aveva ingaggiati: *Ibidem*, II, *Calafati*, cap. 3.

compreso tra Cogoleto e Rapallo di poter accettare unicamente incarichi, anche se limitati nel tempo (a giornata), e sempre dietro pagamento « di un soldo alla carità dell'arte » [31]. Entrambe le corporazioni prevedevano inoltre la possibilità di partecipare alle elezioni e svolgere la funzione di consoli ai soli stranieri con almeno dieci anni di residenza in città; tale norma era estesa anche ai maestri genovesi che avessero imparato il mestiere altrove, mettendo in evidenza la rilevanza che veniva data all'epoca alle conoscenze tecniche proprie dei genovesi, delle quali si poteva venire in possesso solamente dopo un lungo periodo di esercizio dell'Arte nel territorio cittadino [32]. Per quanto riguarda i soli maestri d'ascia, infine, allo scopo di evitare la diffusione del know how genovese tra gli stranieri, gli iscritti all'Arte avevano il divieto assoluto di prendere parte a lavori che vedessero coinvolti maestri forestieri, sotto pena di due fiorini [33]. La corporazione era quindi fortemente protetta da un apparato normativo che ne tutelava il monopolio nel settore delle costruzioni navali e ne garantiva la chiusura nei confronti dell'esterno.

In relazione alla suddivisione del lavoro tra gli iscritti all'Arte, i consoli dei calafati, godevano del diritto di precedenza, e avevano altresì il compito di ripartire gli incarichi tra gli altri maestri, senza possibilità di rifiuto da parte degli stessi; i maestri più anziani potevano essere impiegati solo per lavori da svolgersi in comune che vedevano utilizzati più di otto uomini, e con una retribuzione definita « secondo le loro coscienze » [34]. Per quanto riguarda l'Arte dei maestri d'ascia, invece, è da rilevarsi la massima libertà degli iscritti nell'assegnazione e suddivisione dei lavori (sempre salvo i già descritti obblighi di correttezza) [35], sintomo quindi di un più elevato grado

---

[31] Detti stranieri devono inoltre pagare per l'esercizio dell'Arte da 3 a 5 lire, di cui la metà viene devoluta all'Opera del Porto e del Molo. Non sono considerati stranieri gli uomini di Caffa, Pera, Scio e « delle parti di Romania e Gazaria », cioè le più importanti colonie genovesi: *Ibidem*, III, *Maestri d'ascia*, cap. 6.

[32] La seguente prescrizione è riportata con la stessa identica formula in entrambi gli Statuti: *Ibidem*, III, *Maestri d'ascia*, cap. 2; *Ibidem*, II, *Calafati*, cap. 1.

[33] *Ibidem*, III, *Maestri d'ascia*, cap. 7.

[34] *Ibidem,* II, *Calafati*, cap. 32.

[35] Solo per il periodo 1716-1719 si registra una temporanea modifica ai Capitoli secondo la quale i capitani di bastimenti forestieri che necessitavano dell'opera di uno o più maestri d'ascia erano tenuti a rivolgersi ai consoli dell'Arte, i quali procedevano all'assegnazione degli incarichi di lavoro secondo un sistema di turni: A.S.G., *Fondo Notai antichi,* n. 9233, *Alessandro Alfonso*, doc. 20 novembre 1719. Si ringrazia il prof. Giuseppe Felloni per la cortese segnalazione.

professionale del mestiere e di una probabile miglior condizione economica dei maestri, sicuramente dovuta anche alla possibilità che veniva loro concessa di recarsi a lavorare fuori Genova (anche se solo a giornata) [36], prerogativa che era invece espressamente vietata ai calafati [37].

Le norme concernenti la regolamentazione interna delle due Arti sono alquanto simili e del tutto analoghe a quelle dei gruppi di mestiere precedentemente esaminati e di altre corporazioni: sono infatti previsti obblighi di obbedienza nei confronti dei consoli (tre per i maestri d'ascia e quattro per i calafati, di cui uno della Riviera di Ponente, uno di Levante e due di Genova) [38]; è molto presente la componente religiosa, con doveri di carità da parte degli iscritti e obblighi di partecipazione alle processioni dei Santi protettori; entrambe le Arti, infine, devolvono la metà delle somme riscosse con le condanne all'Opera del Porto e del Molo [39]. Alcune differenze riguardano invece il trattamento di servi e schiavi (del tutto estromessi dalla possibilità di esercitare l'Arte nel caso dei maestri d'ascia, e tollerati nell'Arte dei calafati) [40], e il trattamento dei garzoni e lavoranti: questi, infatti, per poter imparare il mestiere di maestro d'ascia, dovevano versare inizialmente cinque soldi nelle casse dell'Arte, ottenere un « pubblico instrumento » (ovvero un contratto di accartazione) [41] entro quindici giorni, e lavorare alle

---

[36] « Item declaramus quod aliquis magister axie in Ianua vel districtu conducturus vel iturus ad laborandum extra Ianua et districtum non possit se concordare ad mensem vel septemanam nisi solum ad iornatam, sub pena a florenis decem usque in quinquaginta, arbitrio Salvatorum aufferenda tam a dominis seu patronis qui contrafacerent quam a dictis magistris axie, qui magistri axie et eorum famuli possint recipere et habere pro mercede cuiuslibet iornate integre ut infra »: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, III, *Maestri d'ascia*, cap. 28.

[37] I calafati potevano infatti accettare lavori al di fuori di Genova e delle tre Podesterie solo con espresso consenso dei consoli dell'Arte: *Ibidem*, II, *Calafati*, cap. 32.

[38] Dei due consoli di Genova uno poteva essere di Sampierdarena. Questa normativa è stata aggiunta nel 1582: *Ibidem*, II, *Calafati*, doc. 5 novembre 1582.

[39] Si ricorda che il porto aveva assunto nel 1270 la configurazione di Opera pia per consentire un più agevole flusso di lasciti e finanziamenti.

[40] Nel caso dei calafati è infatti espressamente vietato insegnare il mestiere a servi e schiavi, ma sono però ammessi gli schiavi presi prima del 1479, anche se non possono assumere la carica di consoli o ufficiali (*Ibidem*, cap. 23). A questo riguardo risulta strana la data indicata nel capitolo (si ricorda infatti che lo Statuto è del 1438), che pur ipotizzandosi un errore di trascrizione, non modifica comunque il concetto espresso.

[41] Sui contratti di accartazione si veda L. GATTI, *I mestieri a Genova tra Medioevo ed Età moderna*, in *Itinerarium. Università, corporazioni e mutualismo ottocentesco: fonti e percorsi*

dipendenze del maestro al quale venivano affidati per almeno sei anni, senza potersi allontanare né essere licenziati se non per giusta causa [42]; i maestri calafati invece avevano la possibilità di insegnare il mestiere ai parenti entro il terzo grado senza bisogno di « carta », mentre i regolari contratti di accartazione avevano durata di otto anni [43].

L'Arte dei calafati riuniva tutti i maestri attivi fra Cogoleto e Rapallo, contando, nel 1582, cinquantacinque iscritti, tra cui quattro consoli e ben otto consiglieri, mettendo quindi ancora una volta in evidenza l'efficiente sistema di controllo interno dell'Arte che rendeva quasi superfluo quello dei Padri del Comune, presenti, almeno in questo settore, solo da un punto di vista formale [44]. Dall'analisi dei nomi degli iscritti in quell'anno [45] si notano otto appartenenti alla famiglia De Gregorio, che risulta essere quella maggiormente rappresentata, e due maestri di chiara provenienza lombarda (*Ambrosius de Milano* e *Stephanus de Mediolano*), probabilmente emigrati nella città ligure in giovane età per imparare il mestiere. Passando invece ad esaminare la matricola degli iscritti all'Arte per il periodo 1664-1726 [46], si rileva una media annua di nuove ammissioni pari a 3,5, mentre i rapporti di parentela tra i maestri sono presenti per il 28,2% nel caso di fratelli e per il 35,5% tra padri e figli [47].

La condizione interna del gruppo muta decisamente a partire dalla seconda metà del XVIII secolo, con un fenomeno di iscrizioni di massa, a causa del quale il numero degli immatricolati passa da 13 nel 1740 a 101 nel

---

storici, Atti del Convegno di studi Gubbio, 12-14 gennaio 1990, a cura di E. MENESTÒ e G. PELLEGRINI, Spoleto 1994, pp. 127-144.

[42] Il maestro doveva fornire ai lavoranti vitto e alloggio: A.S.C.G., *Manoscritto 0430*, *Capitula artium*, III, *Maestri d'ascia*, capp. 10, 16.

[43] *Ibidem*, II, *Calafati*, capp. 12, 20.

[44] I Padri del Comune avevano infatti l'unico compito di approvare i Capitoli dell'Arte e le eventuali modifiche, mentre non si hanno notizie dell'emanazione di ulteriori regolamentazioni o decreti al fine di limitare possibili situazioni di disordine o frode, come avveniva invece assai sovente per le altre corporazioni operanti in ambito portuale.

[45] Si veda l'Appendice II.

[46] Si ricorda che si tratta dell'unico periodo per il quale è stato possibile reperire una matricola completa.

[47] Si veda G. ARNALDO, *Corporazioni a Genova* cit., pp. 548-553.

1758, per arrivare a 115 nel 1793 [48]. Tale incremento non appare però correlato ad un analogo sviluppo del settore cantieristico, che a partire dal Seicento conosce un periodo di profondo decadimento dovuto alla concorrenza dei costruttori nordici [49]; tale fatto porta quindi ad un progressivo impoverimento dell'Arte, sfociato nel 1789 nell'istituzione di un sistema di ripartizione del lavoro per turni, secondo il quale ciascun maestro aveva diritto a lavorare per soli tre giorni consecutivi, dopo di che, prima di essere richiamato, doveva stare a riposo in attesa della fine del giro [50]. Nonostante la condizione di obiettiva difficoltà, permane però la diffidenza dell'Arte nei confronti degli stranieri, e a questo proposito viene espressamente vietato agli iscritti di imbarcarsi su bastimenti forestieri « in qualità di confidenti », ovvero anche solo per curare gli interessi del capitano o del proprietario dell'imbarcazione: esclusivamente i consoli dell'Arte hanno infatti l'autorità di inviarvi dei maestri per l'esecuzione di lavori [51]. Allo stesso tempo però, gli stessi stranieri possono « acquistare l'Arte » con maggiore libertà rispetto al passato, ed entrare a pieno titolo nella corporazione (previo pagamento di 300 lire in moneta di Genova) [52]: si evidenzia quindi un progressivo grado di apertura del gruppo dovuto anche alla maggiore integrazione dei mercati (e quindi crescente diffusione delle tecniche di costruzione), che rendeva ormai inutile il tentativo di preservare quei segreti così gelosamente conservati nei secoli precedenti.

Con il peggioramento delle condizioni di vita dei maestri prende avvio una continua e pressante presentazione di suppliche di vario genere al Magistrato dei Padri del Comune, che si trova così nella condizione di dover verificare la situazione interna della corporazione, provvedendo a

---

[48] *Ibidem*, p. 35. Anche secondo quanto riportato dal « Rollo di tutti gli artisti, lavoranti e garzoni della città » intorno alla metà del XVIII secolo i calafati iscritti all'Arte erano ancora tredici: A.S.G., *Antica Finanza*, n. 1397, doc. senza data.

[49] Si veda a questo proposito la Parte Prima di questo lavoro.

[50] « Deliberare che il giro che devono li maestri calafatti fare debba essere di giorni tre di modo che chi avrà lavorato per tre giorni debba cessare di travagliare fino a tanti che terminato il giro non le spetti nuovamente a lavorare »: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 646, anno 1789.

[51] *Ibidem*. Tale divieto viene più volte ribadito anche negli anni successivi.

[52] Il prezzo di acquisto dell'Arte per i genovesi era invece di 200 lire: *Ibidem*, doc. 25 ottobre 1789.

dirimere dispute tra gli iscritti ed emanando regolamenti che assicurino il rispetto dei turni di lavoro. L'Arte stessa decide di ampliare i suoi organi direttivi optando per la nomina di tre procuratori addetti alla presentazione dei ricorsi alla magistratura, ai tribunali competenti e ad ogni altra autorità, oltre a un revisore dei conti incaricato di vigilare sull'operato del cassiere dell'Arte [53].

Solo nel 1818, con l'avvento del Governo Sabaudo, si procede ad una nuova e più organica regolamentazione della corporazione [54], attraverso la quale vengono fissate rigide norme di ingresso per i nuovi iscritti, al fine di ridimensionare il fenomeno della *compra* dell'Arte, che evidentemente aveva portato ad uno scadimento del livello qualitativo del servizio offerto. Viene infatti stabilito che tutti coloro che avessero voluto esercitare il mestiere di calafato avrebbero dovuto sottoporsi ad un esame, tenuto dal Capo costruttore della Regia Marina e da una commissione di esperti nominati dal Consiglio d'Ammiragliato, al fine di ottenere un certificato di idoneità. L'ammissione all'Arte era poi subordinata all'approvazione dell'assemblea e al pagamento di 60 lire nuove (5 lire al mese a partire dalla data di iscrizione). L'assegnazione dei lavori continuava ad essere effettuata per turni, secondo un ordine decretato dal Capitano del porto e dai consoli dell'Arte, i quali avevano l'obbligo di verificarne l'effettiva applicazione. In pratica, quando un padrone o capitano di una nave aveva necessità dell'intervento dei calafati doveva rivolgersi ai consoli e spiegare loro di quale tipo di opera si trattava; questi poi, dopo aver debitamente informato il Capitano del porto, assegnavano al lavoro il numero di maestri ritenuto necessario per lo svolgimento dell'incarico. La retribuzione per ogni calafato era fissa, e pari a 5 lire giornaliere, mentre quella dei garzoni veniva concordata dal committente del lavoro e dai consoli congiuntamente in base alle abilità dimostrate dagli stessi [55]. Lo schema organizzativo all'interno del quale operava la corpora-

---

[53] *Ibidem*, doc. 17 luglio 1791.

[54] « Ecc. Signori. Egli è interessante per la navigazione ed in particolar modo per il ben regolato servizio di Regi Porti che l'Arte de maestri calafati sia richiamata all'esatta osservanza di quei capitoli che nei passati tempi furono stabiliti per il buon ordine della medesima, ma nello stesso tempo si rende pure necessario di fare ai predetti capitoli quelle modificazioni ed aggiunte delle quali l'esperienza ha fatto conoscere il bisogno »: A.S.G., *Fondo Conservatori del Mare*, libro n. 464, anno 1818, *Deliberazioni del Consiglio d'Ammiragliato riguardanti i calafati*.

[55] *Ibidem*, artt. 1-12.

zione torna quindi ad essere simile a quello adottato quattro secoli prima, quando vigevano il massimo ordine e la più assoluta professionalità dei maestri, anche se il contesto esterno risulta ormai profondamente modificato.

La corporazione dei maestri d'ascia contava all'inizio del XVI secolo ventuno iscritti che vivevano in città con un buon livello di agiatezza; altri maestri erano concentrati nelle Riviere, e in quella di Ponente in particolare (tra il 1470 e il 1500 se ne contano nove nella sola Varazze) [56]. La media annua di nuovi iscritti tra il 1663 e il 1716 risulta essere pari a 2,5, con il 35,3% di rapporti di fratellanza e il 28,6% di legami padre-figlio, cifre quindi analoghe a quelle registrate per i calafati, pur se con un minor numero di nuove ammissioni [57]. Questa minore espansione nel numero di immatricolati prosegue anche nel corso del XVIII secolo, in quanto nel 1719 si registrano 54 maestri iscritti [58], saliti a 68 nel 1758 e ridottisi poi a 43 nel 1793, ovvero meno della metà dei calafati in attività nello stesso periodo [59]. La crescita relativamente moderata non esclude però l'Arte dei maestri d'ascia dai problemi di sovrabbondanza che caratterizzano i loro 'colleghi': nel 1815 si ha infatti notizia di *compere* dell'Arte ad un prezzo di 100 lire (50 per i figli dei maestri) [60]; nel 1818 viene emesso un regolamento (del tutto analogo a quello dei calafati) nel quale vengono sottoposti a rigidi turni nell'assegnazione dei lavori [61]. Nello stesso anno, in seguito all'emanazione della nuova regolamentazione, viene predisposto un elenco dei maestri iscritti all'Arte (36, più due che non esercitano più il mestiere), dei figli di maestri da immatricolare, sia in possesso di « carta » che senza (37 in totale), e di tutti i maestri in attività non facenti parte dell'Arte (54) [62], dal quale risulta chiaramente una certa perdita di potere della cor-

---

[56] L. GATTI, *Costruzioni navali in Liguria*, pp. 28-33; EAD., *Un catalogo di mestieri* cit., pp. 100-102; per uno studio sull'attività dei maestri d'ascia basato essenzialmente su atti notarili EAD., *Navi e cantieri* cit., pp. 41-53.

[57] G. ARNALDO, *Corporazioni a Genova* cit., p. 556.

[58] A.S.G., *Fondo Notai antichi*, n. 9233, *Alessandro Alfonso*, doc. 30 novembre 1719.

[59] *Ibidem*, p. 35.

[60] A.S.G., *Fondo Conservatori del Mare*, reg. n. 464, doc. 5 marzo 1815.

[61] *Ibidem*, doc. 29 maggio 1818, *Deliberazioni del Consiglio d'Ammiragliato riguardanti i Maestri d'Ascia*.

[62] *Ibidem*, doc. 23 agosto 1818.

porazione, ormai schiacciata da coloro che esercitavano il mestiere al di fuori della sua organizzazione.

La figura stessa del maestro d'ascia entra temporaneamente nell'ombra (nonostante l'importanza che ancora avevano le costruzioni in legno) quando compare sulla scena l'ingegneria navale, la cui capacità progettuale era garantita da studi completi e specifici, all'interno dei quali « l'arte navale », come veniva chiamata l'attività cantieristica, era solo uno degli argomenti di studio [63]. Presto ci si accorge però che non si poteva prescindere da quel bagaglio tecnico di conoscenze proprie dei maestri d'ascia, soprattutto in relazione alla loro competenza specifica nella selezione e lavorazione del legno, frutto di un'esperienza secolare [64].

3. *Il monopolio degli « stoppieri navali » nella commercializzazione della stoppa e della pece*

> « L'Arte de peciari consiste nella pece e stopa fatta con pece et in qual si voglia lavoro fatto d'herba s'è statuito e ordinato che ogni e ciascuna persona la quale compri, ò vero facci comprare pece nella città di Genova ò suoi borghi non possa, ardisca, ò presuma rivendere la medema in minor peso di cantara dieci, e che niuna persona possa manifaturare stoppa per venderla ò vero rivenderla se non sarà sotto il consolato di detta Arte … e parimente non possa alcuna persona comprare nella città di Genova per rivenderli resti né alcuno lavoro fatto d'herba, cioè libani, brume, gerbini, ò vero altra merce la quale sii d'herba » [65].

L'attività dell'Arte dei peciari, conosciuti anche come « stoppieri da pece » o « stoppieri navali », era costituita essenzialmente dalla commercializzazione, in regime di monopolio, della pece e della stoppa, utilizzate principalmente nella costruzione e riparazione delle imbarcazioni, fino ad un peso massimo di dieci cantari (ovvero più di 4 quintali), e nella lavorazione e successiva vendita di qualsiasi prodotto ricavato direttamente da fibre vegetali; tale attività includeva anche la produzione di coffe e corbini

---

[63] Nel 1865 era stato fondato a Genova l'Istituto Regio di Marina mercantile, e dal 1866 operava un Istituto nautico. Sulle scuole tecniche genovesi si veda S. DOLDI, *Le prime scuole tecniche genovesi*, in « La Berio », XXXVI (1996), n. 2.

[64] L. CAMPANILE, *Maestri d'ascia e calafati* cit., p. 29.

[65] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, III, *Peciari*, doc. 15 luglio 1440, cap. 12. Per la trascrizione completa dei Capitoli dell'Arte si veda l'Appendice II. Sull'argomento si veda anche L. GATTI, *Un catalogo di mestieri* cit., pp. 117-118; L. BALLETTO, *I lavoratori nei cantieri navali* cit., pp. 143-148.

utilizzati per il trasporto della zavorra [66], e la commercializzazione di vele e sartiami vecchi [67].

Le antiche norme che regolamentavano il funzionamento dell'Arte (l'emanazione del primo Statuto risale al 1440) prevedevano una serie di obblighi di correttezza professionale degli iscritti e al contempo ne tutelavano l'esercizio dell'attività, sia nei confronti dei gruppi di mestiere con i quali entravano sovente in conflitto (i « repezzini » su tutti), sia verso coloro che pretendevano di svolgere il mestiere senza essere regolarmente immatricolati. Era infatti proibito costituire in città altre unioni o società di qualsiasi tipo che potessero entrare in concorrenza con l'Arte dei peciari [68], per il cui ingresso era previsto il pagamento di dieci lire (venti per i forestieri), ad esclusione dei figli dei maestri e di coloro che avevano imparato il mestiere presso un maestro genovese, che risultavano esentati da tale obbligo [69]. Il contratto di accartazione per i garzoni aveva durata di cinque anni (divenuti sei a partire dal 1490) [70] ed era espressamente vietato insegnare l'Arte a servi e schiavi, ai quali era però concesso di accettare incarichi giornalieri nelle botteghe come lavoranti [71]. L'ammissione all'Arte era infine esclusa per coloro che fossero già risultati appartenenti ad un'altra corporazione di mestiere e ai calafati (con i quali i peciari collaboravano giornalmente) in particolare [72].

---

[66] « Tutti e ciascun bottegaro possano e li sia permesso nelle sue botteghe tenere e vendere liberamente coffe ò sia corbini per uso di trasportare e pore la savora nonostante li capitoli dell'Arte de vedreri »: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, III, *Peciari*, doc. 15 luglio 1440, cap. 17.

[67] *Ibidem*, cap. 9.

[68] « ... essendo nostra intenzione d'annullare e cassare le futture conspirationi, giuramenti, premesse, unioni e leghe, le quali vicendevolmente fanno li huomini dell' arti, ò sia artigiani della città e borghi di Genova, in riguardo della loro propria utilità, con danno nostro e perdita di tutta la Repubblica di Genova »: *Ibidem*, cap. 1.

[69] I forestieri che avevano imparato il mestiere a Genova erano però considerati al pari dei cittadini genovesi, e pagavano quindi solo dieci lire per l'ingresso nell'Arte (*Ibidem*, cap. 10). Nel 1642 l'ingresso nell'Arte viene aumentato a 5 scudi (10 per i forestieri): *Ibidem*, doc. 21 maggio 1642.

[70] *Ibidem*, doc. 22 dicembre 1490.

[71] *Ibidem*, cap. 16.

[72] *Ibidem*, cap. 23 e successiva modifica del 21 maggio 1642.

I capitani delle navi, o i loro incaricati, acquistavano sovente le sartie e altro materiale dagli stoppieri senza effettuarne immediatamente il pagamento (e anzi dilazionandolo spesso per lunghi periodi), fatto che aveva portato l'Arte ad attribuire ai suoi consoli la facoltà di vietare ai maestri di vendere merci a coloro che risultassero inadempienti nei confronti di qualsiasi iscritto, e questo fino all'avvenuto saldo del debito [73]. Contemporaneamente, i maestri erano obbligati ad esercitare il mestiere « canonicamente e fedelmente », senza commettere alcun tipo di frode, sia nella lavorazione che nella vendita della merce [74]; non potevano inoltre introdurre in città né vendere stoppa « falsificata », sotto pena di vedersi bruciare la merce direttamente dai Padri del Comune o dai loro emissari incaricati delle verifiche qualitative dei prodotti importati [75]. Sempre allo scopo di limitare ogni possibilità di comportamento fraudolento, le bilance utilizzate nelle botteghe venivano ispezionate e marcate due volte all'anno, secondo quanto veniva uniformemente praticato in città per qualsiasi tipo di commercio [76]. Al fine invece di ridurre il rischio di incendi nelle fasi di lavorazione della stoppa, i maestri che lavoravano in orario notturno dovevano utilizzare esclusivamente lumi chiusi all'interno di lanterne [77].

Una normativa specifica riguardava la ripartizione tra i maestri delle materie prime utilizzate per la produzione al fine di garantire pari opportunità di lavoro a tutti gli iscritti: in particolare, ogni stoppiere che avesse acquistato per conto dell'Arte merci per un valore compreso fra tre e venti-

---

[73] « ... s'è statuito et ordinato che il consolo dell'Arte possa prohibire à tutti che essercitano e sono sotto li capitoli dell'istessa che non diano, o sia vendano, robbe spettanti all'Arte ad alcuno che sia debbitore a qualsisia dell'Arte per occasione delle robe, o vero merci, dell'Arte o all'istessa spettanti se prima non sarà sodisfatto del suo credito detto artista credittore »: *Ibidem*, cap. 6.

[74] La pena per i contravventori variava da due a cinque lire di « gianuini »: *Ibidem*, cap. 10.

[75] Solo i consoli dell'Arte potevano ordinare che la stoppa contraffatta non venisse bruciata (*Ibidem*, cap. 21). A questo proposito, secondo quanto riportato da una riforma dei Capitoli del 1490, particolari controlli erano previsti per la stoppa proveniente da Savona, la cui qualità doveva essere verificata sia dai consoli che dai Padri del Comune: *Ibidem*, doc. 22 dicembre 1490.

[76] « Li bottegari di questa Arte possano tenere nelle sue botteghe cantari e cantaretti e bilancie, mentre pero come è il costume nella città di Genova due volte l'anno siano marcati e conservati »: *Ibidem*, cap. 14.

[77] *Ibidem*, cap. 8.

quattro lire ne avrebbe dovuto dare notizia ai consoli, al fine di suddividere i due terzi di tali mercanzie tra tutti i maestri, mentre solo il restante terzo sarebbe rimasto di competenza del destinatario iniziale del carico. Erano esclusi dall'applicazione della normativa gli acquisti effettuati dai maestri a titolo personale, per i quali non vi era quindi alcun obbligo di riparto [78]. È necessario però notare che spesso l'attività dei maestri sfuggiva al controllo dei consoli, e le suddivisioni delle merci previste dai Capitoli non avevano quasi mai luogo, risultando per gli stessi ufficiali alquanto difficile riuscire effettivamente a distinguere quale parte di materia prima fosse di competenza del singolo stoppiere e quale dell'Arte [79]. Anche i lavori da effettuarsi per conto delle autorità cittadine dovevano essere suddivisi dai consoli fra tutti gli iscritti, senza alcuna esclusione [80].

Nel 1647, in seguito ad una disposizione dei Padri del Comune secondo la quale i peciari perdevano il diritto di commerciare vele vecchie (non più utilizzabili per la navigazione) a favore dell'Arte dei repezzini, che ottenevano così il diritto di acquistarle al fine di tingerle e rivenderle per altri usi [81], prende avvio una lunga disputa tra i due gruppi di mestiere, che sfocia, l'anno successivo, in un accordo alquanto singolare. Otto stoppieri, infatti, ovvero la quasi totalità dell'Arte (che contava circa una dozzina di iscritti) [82],

---

[78] « Ogni stoppero il quale comprerà una ò più sorte di robbe la vendita e manifattura delle quali appartenghi alla sua Arte sii tenuto comprate l'istesse quando ascendono alla somma di lire tre e da questa a qualsiasi altra somma fra il termine di lire ventiquattro notificarle alli consoli et insieme consentire all'Arte, mentre ne vogli participare due terze parti e l'altra terza parte sii sua » (*Ibidem*, cap. 22). Erano esclusi dal diritto di riparto gli stoppieri che al momento della ripartizione del lavoro avessero avuto la bottega chiusa: *Ibidem*, doc. 17 novembre 1645.

[79] A titolo esemplificativo si riporta la condanna di uno stoppiere che era stato sorpreso dai consoli a lavorare merce proveniente da Alicante destinata all'Arte. La pena applicata in questo caso risulta essere di sole 10 lire: « ... auditi i consoli e consiglieri, dato giuramento al sudetto Giò Antonio Ciappara, ha l'istesso giurato che la robba venutagli da Alicante spettante alla sua Arte è di suo conto e risico » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 635, doc. 1 settembre 1699).

[80] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, III, *Peciari*, cap. 13.

[81] *Ibidem*, doc. 7 gennaio 1647.

[82] Relativamente alla seconda metà del XVII secolo, gli unici dati quantitativi disponibili riguardano il numero di maestri presenti alle assemblee per l'elezione dei consoli: confrontando gli elenchi dei partecipanti si può dedurre che gli iscritti all'Arte fossero circa dodici. Informazioni più precise si hanno per quanto riguarda il secolo successivo grazie ad un elenco di

si offrono di versare ai repezzini una somma pari alla metà della quota di ingresso nell'Arte stessa al fine di ottenere il diritto di comprare, tingere e rivendere le cotonine bianche, senza però potervi effettuare altri tipi di lavorazioni[83]. La richiesta viene accolta dai repezzini (con l'aggiunta però dell'obbligo per i peciari di contribuire annualmente alle spese per la cera per la processione del Corpus Domini), e anzi la validità dell'accordo viene estesa anche ai figli dei peciari che fossero nati dopo la stipulazione di questo compromesso. Gli stessi Padri del Comune ratificano il contratto e lodano entrambe le Arti per essere riuscite autonomamente a porre fine alla disputa trovando una soluzione che recasse soddisfazione ad entrambe, fenomeno inconsueto in ambito corporativo[84].

Una caratteristica che contraddistingue l'Arte dei peciari nel panorama dei gruppi di mestiere che operavano in ambito portuale è l'assenza di legami familiari tra gli iscritti (almeno per il periodo 1680-1715, al quale si riferisce l'unica Matricola attualmente disponibile), così come la media annua relativamente contenuta delle nuove ammissioni (0,6 contro, ad esempio, 3,5 per l'Arte dei calafati)[85], almeno fino alla seconda metà del XVIII secolo[86], quando, analogamente a quanto avviene per le altre corporazioni operanti nello scalo genovese, si verifica un notevole incremento nel numero degli immatricolati (grazie anche all'ammissione di alcuni figli di maestri), che risulta così più che raddoppiato[87].

---

tutti gli artisti operanti nella città di Genova (senza data ma risalente probabilmente alla metà del secolo) tra i quali figurano tredici stoppieri coadiuvati da dodici garzoni: A.S.G., *Antica Finanza*, n. 1397, *Rollo di tutti gli artisti, lavoranti e garzoni della città*, s.d., *Stoppieri da Pece*. Per la segnalazione del documento si ringrazia il prof. Giuseppe Felloni.

[83] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, III, *Peciari*, doc. 28 luglio 1648.

[84] « Li Prestantissimi Sig. Padri del Commune ... inteso il tenore delle predette propositioni di conventione et accettatione dell'istesso delle quali si fa mentione nella supplica ... hanno lodato e lodano le sudette propositioni conventione et accettatione dell'istessa in tutte e ciascuna cosa alla forma del predetto decreto »: *Ibidem*, doc. 18 agosto 1648.

[85] G. ARNALDO, *Corporazioni a Genova* cit., pp. 697-699.

[86] Secondo quanto riportato dal già citato *Rollo di tutti gli artisti* ... intorno alla metà del XVIII secolo i peciari iscritti all'Arte erano ancora tredici più due garzoni: A.S.G., *Antica Finanza*, n. 1397, doc. senza data.

[87] Solo nel 1792 vengono registrate otto richieste di ammissione all'Arte, di cui sette vengono accolte: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 646, doc. 6 dicembre 1792.

Nello stesso periodo l'Arte si dota di un sistema di gestione e controllo finanziario efficiente ed evoluto, con la nomina di un cassiere e di due revisori dei conti, incaricati di verificare al termine di ogni anno la presenza di eventuali utili nella gestione dell'Arte. Le entrate e le uscite venivano infatti registrate con una certa regolarità in appositi libri contabili [88]; dall'analisi di alcuni (in particolare dei registri dell'introito e dell'esito per il periodo 1754-1781) è possibile rilevare la presenza per diversi anni di utili considerevoli (224 lire nel 1755 a fronte di 557 lire di ricavi), mentre i risultati deficitari sono piuttosto sporadici e di dimensioni contenute (7 lire di perdita nel 1761 con 1047 lire di entrate). La principale voce di guadagno rilevata nel periodo è costituita dalla riscossione da parte dell'Arte dello 0,1% che evidentemente i maestri dovevano versare sui proventi derivanti dalla vendita di stoppa, pece (proveniente da Grecia, Inghilterra, Olanda), « sparto » [89]; le voci di costo più rilevanti riguardano le usuali spese per messe, carità, donazioni alle figlie dei maestri per dote, e affitto di una piazza « sopra le mura » presso la quale i membri dell'Arte si recavano a cuocere la pece.

Complessivamente, si può affermare che l'efficienza operativa della corporazione era abbastanza elevata, grazie ad una buona organizzazione interna, facilitata certamente dalle ridotte dimensioni e dalle caratteristiche del mestiere che costringevano i maestri a lavorare con un certo grado di indipendenza, eliminando quindi tutti quei problemi di ripartizioni degli incarichi e turni di lavoro tipici di altri gruppi di mestiere operanti in ambito portuale.

---

[88] Si veda, ad esempio, A.S.C.G., *Fondo Magistrato dei Censori*, regg. n. 523, 524, *Libro dell'introito dell'Arte de Stoppieri da pece* e *Libro dell'esito dell'Arte de Stoppieri da pece*, anni 1754-1781.

[89] Si tratta di un'erba che nasce essenzialmente in Spagna, conosciuta col nome di giunco marino, utilizzata per costruire funi ad uso marinaro in quanto resistente all'umidità: G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese-Italiano* cit., p. 535.

Capitolo III - L'organizzazione della manodopera addetta alle zone di deposito delle merci

1. *Merci, magazzini, facchini. un rapporto funzionale*

Al fine di garantire gli approvvigionamenti alla popolazione della Repubblica, giungevano nel porto di Genova intere flotte cariche di granaglie (che costituivano circa il 30 % del totale delle merci importate) [1], carni salate [2], legumi (in particolare fave e piselli dall'Africa), olio dalla Puglia [3] (anche se per questo bene prevaleva nettamente il commercio locale con le Riviere), latticini dalla Sardegna, pesce salato dai mari del Nord [4], vini da Provenza, Linguadoca, Toscana e Monferrato, legname da Maremma, Corsica, Fiandre, Norvegia [5].

Sulla base dei dati riportati da Grendi [6], la prima parte del XVII secolo evidenzia una consistente riduzione percentuale del peso delle importazioni

---

[1] E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna* cit., p. 171.

[2] La causa principale dell'elevato consumo di carne salata era costituita dalla difficoltà di fare arrivare nella Repubblica il bestiame da macello dalle vicine pianure piemontesi Secondo quanto riportato da Jacques Heers (*Gênes au XV siècle* cit., pp. 348, 356-357), nel corso del Quattrocento i Genovesi, per far fronte alla carenza di carne fresca, importavano addirittura carichi interi di maiale salato provenienti dalla Sardegna, da Napoli e dalla Sicilia.

[3] Sulla produzione pugliese si veda G. FENICIA, *Politica economica e realtà mercantile nel Regno di Napoli nella prima metà del XVI secolo*, Bari 1996.

[4] L'importazione di pesce salato era dovuta alla scarsa pescosità del Golfo Ligure, e in particolare delle acque del litorale urbano e suburbano, sicché il pesce disponibile era sufficiente solo in parte a soddisfare la domanda del mercato e le autorità cittadine erano ancora una volta costrette a ricorrere alle importazioni (G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., pp. 112-113). A questo proposito il Governo della Repubblica adottava una politica fortemente accentratrice nei confronti dei centri rivieraschi presso i quali l'attività della pesca era maggiormente sviluppata, mirata ad assicurare i rifornimenti alla città (verso la quale dovevano affluire i tre quarti del pescato) e un importante fonte di proventi fiscali (il pesce era infatti gravato dalla *Gabella piscium*). Si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 105-122.

[5] E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna* cit., pp. 192-194.

[6] Ai fini del suo studio Grendi ha posto un indice pari a 100 per i generi presi in esame

dei generi non strettamente connessi con l'alimentazione, come la legna e il sale, a fronte di un notevole incremento (fino al 50-60%) degli acquisti di grano e carne, mentre per le importazioni di vino e olio, probabilmente grazie ad una buona produzione locale, l'aumento non supera il 20-30% [7].

A Genova, tra la fine del XVI e l'inizio del XVII secolo, si addensava circa un quinto della popolazione della Repubblica (che diventerà un quarto all'inizio dell'Ottocento): il nucleo urbano rappresentava quindi un importante fulcro commerciale per l'approvvigionamento e lo smistamento dei carichi destinati all'intera regione [8]. La popolazione ligure residente al di fuori della Dominante viveva per la maggior parte in cittadine di dimensioni piuttosto rilevanti (come Savona e Albenga), o in grossi borghi (come Sestri, Rapallo e Recco), nei quali il tenore di vita era relativamente alto, e comunque superiore a quello di una popolazione strettamente rurale, con un elevato fabbisogno di grano e altri generi di buona qualità, sia per autoconsumo che per le attività produttive locali [9].

A partire dalla seconda metà del XVI secolo, il costante sviluppo dei traffici provoca all'interno dello scalo genovese una crescente necessità di nuove zone di ormeggio per le navi e di magazzini di deposito per le merci. Nell'area portuale, cioè tra la punta estrema del Molo e l'Arsenale, circa

---

(grano, vino, olio, carne, legna e sale) e come periodo base gli anni 1606-1610. Analizzando le variazioni nelle importazioni di questi beni fino al 1655, nota una variabilità piuttosto spiccata nel settore cerealicolo, con un indice che varia dal 71,3 (anni 1651-55) al 161,6 (periodo 1626-1630); una situazione analoga per quanto riguarda le importazioni di carne (per gli anni 1636-1640 l'indice raggiunge il valore di 151,8); una variabilità certamente più contenuta per quanto concerne gli altri beni presi in considerazione, evidenziando quindi una crescente importanza degli approvvigionamenti alimentari collegati all'incremento della popolazione: *Ibidem*, p. 195.

[7] A tale proposito il Roccatagliata nei suoi Annali riferisce che in un solo giorno (il 18 gennaio 1592) arrivarono a Genova 130 navi tutte cariche di grano, generando tra la popolazione una gioia e una commozione il cui ricordo venne tramandato a lungo nella memoria dei Genovesi; in tale occasione i depositi cittadini vennero riempiti, e ingenti quantità di grano furono addirittura riesportate verso le Isole, il Mezzogiorno e la Spagna: G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., p. 112.

[8] Le merci destinate alle Riviere dovevano infatti transitare necessariamente per lo scalo genovese a causa dei già citati veti posti dal Governo della Repubblica che limitavano fortemente l'attività degli altri porti del Dominio.

[9] Sulle tavole dei liguri 'urbani' era, ad esempio, spesso presente il pane di frumento, cosa assai rara tra le popolazioni dei poveri paesi dell'Appennino, dove si consumava grano di bassa qualità, sovente sostituito dalle castagne. Sull'argomento si veda J. HEERS, *Gênes au XV siècle* cit., pp. 321-325.

3.000 metri di moli e banchine risultano a disposizione dei bastimenti per l'attracco, quasi tutti costruiti o rinnovati nel periodo compreso tra il 1550 e il 1650 [10]; nello stesso periodo subisce un notevole incremento anche la disponibilità di zone di stoccaggio per le merci, grazie alla costruzione di nuovi magazzini, avvenuta sotto la direzione e tramite i finanziamenti delle speciali magistrature annonarie e della Casa di San Giorgio. Quest'ultima si prende carico in particolare del potenziamento dei magazzini per il sale (di cui gestiva il monopolio), che subiscono in soli cento anni un incremento del 50% nel numero e del 69,3% nella volumetria [11]. In pratica, dai circa 26.000 metri cubi totali esistenti prima del 1550, si arriva a 45.000 complessivi nei primi decenni del Seicento, grazie alla ristrutturazione e ampliamento di tre magazzini già esistenti e alla realizzazione di otto edifici nuovi [12].

Non meno importante risulta l'opera di ampliamento dei magazzini destinati ai cereali da parte del Magistrato dell'Abbondanza: otto depositi vengono ricavati tra il 1564 e il 1568 nel Palazzetto del Molo (che era stato concesso dalla Repubblica alla neonata magistratura), ma alla fine del secolo si rivelano già largamente insufficienti, e la situazione diventa ben presto insostenibile. Nel 1592, in seguito alle decisioni straordinarie prese dalle autorità cittadine per far fronte alla grave crisi alimentare che aveva colpito la Repubblica, oltre mille tonnellate di cereali vengono depositati nel Lazzaretto della Foce, in alcune stanze di un convento, nella sala grande di Palazzo San Giorgio e in una casa privata; ancora nel 1599 circa tremila tonnellate di grano vengono disperse tra conventi, monasteri, magazzini privati e abitazioni [13]. Nel 1606 la situazione migliora leggermente grazie alla costruzione, presso la porta di San Tommaso, di quattro nuovi edifici dotati di un proprio pontile, ma già vent'anni più tardi si rendono necessari alcuni lavori di ampliamento e l'erezione di un nuovo magazzino sopra i depositi del sale presso il molo [14].

---

[10] Sui lavori di costruzione e ristrutturazione di ponti e moli all'interno dello scalo genovese si veda, in questo lavoro, la Parte I.

[11] F. PODESTÀ, *Il porto di Genova* cit., pp. 62, 149; G. COSTAMAGNA, *I magazzini del Magistrato del sale e del Magistrato dell'Abbondanza*, in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., pp. 164-165.

[12] G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., p. 154.

[13] *Ibidem*, pp. 154-155.

[14] In totale gli esborsi sostenuti dalla Magistratura per la costruzione di nuovi magazzini furono, per il periodo 1550-1650, di circa 990.000 lire, a fronte di una capacità complessiva dei

Fino all'inizio del XVII secolo il vino importato dal Magistrato dei Provvisori veniva semplicemente depositato presso alcune cantine prese in affitto, ma già alcuni decenni più tardi vengono approntati quattro grandi magazzini a San Matteo, in contrada del Campo e in Darsena, fino ad arrivare, nel secolo successivo, a trentacinque « magazzeni da vino », tutti situati presso l'omonima Darsena. Anche per quanto riguarda l'olio, la costruzione di depositi pubblici prende avvio solo a partire dall'inizio del XVII secolo, quando viene realizzata una serie di cisterne all'interno dello stesso Palazzo Ducale aventi una capacità di oltre novemila ettolitri, e con l'ampliamento della medioevale Chiappa dell'Olio effettuata con un finanziamento del 50% da parte della Casa di San Giorgio [15].

Con l'istituzione, nel 1590, del Portofranco per le sole granaglie, e soprattutto con la trasformazione in generale nel 1609 (e la conseguente estensione dei benefici anche alle altre categorie merceologiche), mutano anche le necessità e le caratteristiche degli spazi ove depositare le 'merci varie' normalmente confezionate in colli, che rappresentavano in larga misura le mercanzie più pregiate: da semplici locali di transito nei quali depositare le merci in attesa dell'espletamento delle operazioni doganali, tali luoghi diventano veri e propri magazzini, all'interno dei quali esse possono sostare anche per tempi piuttosto lunghi, rendendo così necessaria la costruzione di nuovi e più capaci edifici. Dell'opera si prende carico, ancora una volta, la Casa di San Giorgio, che in poco meno di un secolo riesce a portare le aree di deposito dai 1700 mq. del 1609, ai 6000 del 1675 [16]. Nonostante questo

---

depositi di 9.090 tonnellate di cereali: G. COSTAMAGNA, *I magazzini del Magistrato del sale* cit., p. 167; G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., p. 155.

[15] L'originaria Chiappa dell'Olio (cioè la struttura adibita allo stoccaggio e alla vendita di questo genere) viene infatti triplicata, passando da un'area di 152 mq. e una capacità di 398 hl., a un'area di 518 mq,. per una capacità totale di 1.061 hl. I lavori vengono effettuati tra il 1607 e il 1610, con una spesa complessiva di £ 81131, sostenuta per il 50% dalla Casa di San Giorgio: *Ibidem*, pp. 156-157.

[16] Nel 1645 viene infatti aperto un magazzino tra la porta di San Tommaso e la nuova strada della Lanterna; nel 1655 la Casa di San Giorgio chiede al Governo di poter utilizzare le aree vicino ai Forni Pubblici e tenta invano di acquistare la « Reba » dei grani e la Chiappa dell'olio; nel 1662 inizia l'espansione dei depositi verso il mare, grazie alla cessione di alcune case private, nel tratto compreso fra il Ponte Chiavari e quello dei Cattanei (A. BRUSA, *Dal Portofranco della Repubblica genovese al deposito franco dei giorni nostri*, in *Il porto di Genova nella Mostra* cit., p 145; G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., p. 17). Sugli investimenti compiuti da San Giorgio per l'ampliamento dei depositi si veda G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., pp. 158-159.

intervento rilevante, però, i magazzini risultano così stipati che la Casa di San Giorgio è costretta più volte a lasciare le merci in casa dei mercanti. Una parziale soluzione a questa ormai permanente crisi di spazi viene trovata nel 1722 con la completa occupazione dei locali dei Forni Pubblici (che vengono trasferiti al Forte di Castelletto): in questo modo, nell'area compresa tra il Ponte della Mercanzia e quello dei Cattaneo vengono istituiti dieci quartieri, intitolati a vari Santi [17], capaci di contenere ben 355 magazzini, con una spesa complessiva di 145.000 scudi d'oro (cioè circa 1.300.000 lire genovesi) [18].

A causa del notevole incremento dei traffici che si verifica nel corso del XVIII secolo (gli arrivi di navi di grosse dimensioni risultano infatti triplicati), nuove opere di ampliamento dei magazzini di deposito si rendono necessarie anche per il sale e i cereali: per questi ultimi, tra il 1794 e il 1799, vengono costruiti alcuni nuovi locali nella zona del Molo Vecchio (con una spesa totale di circa 55.000 lire), mentre per il sale si ricorre all'affitto di alcuni depositi privati nel 1726, e all'acquisto e successiva trasformazione di edifici residenziali intorno alla metà del secolo [19].

Analizzando e cercando di valutare l'efficienza dello scalo genovese nel corso dell'Età Moderna (in relazione alle zone di approdo, alle aree di stoccaggio delle merci, alle operazioni di movimentazione dei carichi, ecc.), in considerazione degli ingenti investimenti della Casa di San Giorgio ricordati, risulta evidente la netta frattura tra la gestione portuale (affidata ai Padri del Comune) e la programmazione e gestione degli spazi a terra, di competenza principalmente di San Giorgio e delle magistrature annonarie, e ancora una volta si deve rilevare la carenza di una concezione del complesso portuale più unitaria. La divisione amministrativa era certo la causa di disfunzioni e diseconomie di scala alle quali non si riesce a porre rimedio nemmeno con

---

[17] I nomi dei dieci quartieri erano i seguenti: San Giuseppe, San Bernardo, San Giorgio, Santa Catterina, San Antonio, San Francesco, San Martino, San Gio Batta, San Lorenzo e San Desiderio: C. CUNEO, *Memorie sopra l'antico debito pubblico* cit., p. 323.

[18] I quartieri erano composti da edifici di diversa altezza e dimensione, e le descrizioni dell'epoca narrano di quest'area come di una vera e propria piccola città con i muri esterni dipinti dall'allora ventenne pittore genovese Domenico Piola: A. BRUSA, *Dal Portofranco della Repubblica genovese* cit., pp. 146-147.

[19] Complessivamente l'incremento dei magazzini destinati al deposito del sale fu del tenore seguente: si passò dai 34 locali della metà del Seicento ai 39 del 1735, per arrivare ai 42 del 1777: G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., p. 170.

l'avvento dell'Ottocento, quando ormai sia San Giorgio che le magistrature cittadine sono state abolite e lo scalo genovese risulta integrato nel complesso sistema di regolamentazione dei porti del Regno Sabaudo.

Al momento della Restaurazione, infatti, il porto di Genova presentava ancora condizioni di esercizio estremamente problematiche: le sponde adibite alle operazioni commerciali non superavano i 700 metri di lunghezza; i sei ponti erano concentrati nella parte più interna e riparata del porto (cioè tra la Darsena e il Mandraccio), mentre tutta la parte occidentale dello scalo (ovvero i tre quarti dello specchio acqueo totale) era totalmente priva di attrezzature per la movimentazione delle merci [20].

Proprio per l'inadeguatezza degli spazi a terra, oltre che per il già ricordato problema dei bassi fondali, le navi erano sovente costrette a sostare in rada in attesa dell'arrivo delle chiatte necessarie per il trasferimento a terra del carico, con dispendiose perdite di tempo e conseguente lievitazione dei costi. Secondo una relazione della Camera di Commercio del 1837, la spesa per lo sbarco di 15 casse di zucchero nel porto ligure era di £ 238.04, per la maggior parte assorbite dalle tariffe dei barcaioli e dei facchini. Se la stessa merce fosse stata spedita a Savona, dove non esisteva il problema dei doppi o tripli passaggi, un trasporto analogo sarebbe costato £ 65.08, ovvero circa quattro volte meno [21].

Il quadro globale delle aree di deposito al momento dell'Unificazione non era affatto cambiato rispetto al secolo precedente, anche se Genova aveva raggiunto una posizione di prestigio nel panorama portuale nazionale, raccogliendo circa il 13% dell'intero movimento della navigazione che faceva capo agli scali italiani. Infatti, nel 1861, la situazione era la seguente [22]:

1) il Portofranco risulta ancora composto da 355 magazzini, per lo più appartenenti a privati, e con un'area complessiva di 13.370 mq., rite-

---

[20] Per un quadro complessivo del porto di Genova nel corso del XIX secolo, si veda M. E. Bianchi Tonizzi, *Traffici e strutture del porto di Genova* cit., pp. 25-36; Ead., *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Milano 2000, pp. 7-142.

[21] Ead., *Traffici e strutture del porto di Genova* cit., p. 30. L'impossibilità di accostare alle banchine, oltre a rendere necessario l'intervento delle chiatte, impediva inoltre l'utilizzo di apparecchiature meccaniche che avrebbero notevolmente velocizzato le operazioni di carico e scarico dalle navi.

[22] *Ibidem*, pp. 30-36.

nuta ormai da tempo largamente insufficiente; altri depositi, sempre facenti parte del Portofranco, sono sparsi per la città, spesso in zone decentrate e in condizioni igieniche precarie [23];

2) il deposito dei vini, situato presso la Marinetta, presenta una capacità di 5.000 ettolitri, ma, secondo quanto riportato dalla Camera di Commercio, la maggior parte delle botti e fusti giacevano allo scoperto in quanto non trovavano posto all'interno degli edifici;
3) anche il deposito dei salumi in Darsena, nonostante un'area di 3.000 m^2, « non è più sufficiente a contenere le merci che vi affluiscono, con molto danno per il commercio » [24];
4) in analoghe condizioni sono i depositi per le granaglie, sparsi per tutta la città (specialmente nel quartiere del Molo) e in luoghi del tutto inadatti ad una corretta conservazione di questo genere di derrate;
5) anche i magazzini del Molo Vecchio, una volta destinati alla conservazione del sale, risultano essere malsani e pervasi da una pericolosa umidità;
6) per tutti gli altri generi merceologici non sono previste apposite strutture in muratura atte a contenerli, ma vengono sovente lasciati abbandonati sulle calate, o stivati in vecchi navigli in disarmo adibiti a magazzini di fortuna.

Comunque, nonostante le innumerevoli difficoltà di natura logistica nelle quali versava, il porto di Genova aveva registrato nel corso della prima metà del XIX un rimarchevole incremento dei traffici, probabilmente dovuto al fatto che lo scalo ligure era considerato, almeno per quanto riguardava le formalità e gli aggravi fiscali, uno dei più favorevoli del Mediterraneo [25].

La correlazione degli elementi sopra descritti, cioè buon volume di traffici, difficoltà di attracco, carenza e dispersione delle aree di deposito, oltre

---

[23] Questi depositi cosiddetti « fittizi » occupavano a metà secolo un'area complessiva di 111.210 metri quadrati.

[24] Queste parole vengono pronunciate in una seduta della Camera di Commercio del 1863: *Ibidem*, pp. 30-36, 52.

[25] L'aumento dei traffici prende avvio in particolare a partire dal 1835, anche se il tasso di incremento risulta comunque piuttosto lento, soprattutto se paragonato a quello di Marsiglia, che nel periodo 1838-1842 vede i suoi traffici più che raddoppiati, mentre a Genova aumentano solo del 3-4%: L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria* cit., 413-415.

alla già ricordata morfologia urbana che non consentiva ai carri di transitare lungo le strette vie che circondavano il bacino portuale, rendeva una particolare categoria di lavoratori, i facchini, assolutamente indispensabile allo svolgimento delle operazioni di carico, scarico e trasporto delle mercanzie dalle navi ai luoghi di destinazione o di partenza dei carri diretti oltregiogo e viceversa. I cosiddetti camalli [26] sono presenti infatti sulla scena portuale per più di cinque secoli: dal 1340, anno in cui nasce la prima associazione organizzata dedita al facchinaggio, ovvero la Compagnia dei Caravana, agli ultimi decenni dell'Ottocento, con la definitiva scomparsa delle corporazioni.

2. *La costituzione del Portofranco*

a) Le origini: da « speciale » a « generale »

Con il termine generico di Portofranco si intende quel porto o quella parte di porto considerata ai fini commerciali fuori dalla linea doganale, ove il pagamento delle imposte viene sospeso fino al momento in cui le merci usciranno dai suoi depositi. Tale pratica, già in uso anche se in forma embrionale fin dal Medioevo [27], rivestiva un'importanza non trascurabile dal punto di vista economico, soprattutto considerando il fatto che i gravami che colpivano il commercio e la navigazione sotto forma di dazi, gabelle e balzelli di ogni genere, incidevano piuttosto pesantemente sui proventi dei mercanti e di tutti coloro che facevano del commercio la loro principale fonte di reddito.

L'occasione e soprattutto la necessità di creare un Portofranco a Genova, o più precisamente una zona franca (in quanto il provvedimento non riguardava tutta l'area portuale ma solo una parte di essa) [28], si presenta nell'ultimo decennio del XVI secolo, quando a causa di una grave crisi dei traffici prima, e in seguito della carestia che colpisce nel 1592 l'intera area del sud Europa, la città e buona parte dei centri urbani mediterranei si trovano

---

[26] Questo termine, di origine araba, ha il significato di cammello, ovvero facchino: A. BRUSA, *Dal Portofranco della Repubblica genovese* cit., p. 145.

[27] Si ricordino, a questo proposito, le cosiddette « fiere franche » del primo Medioevo: *Ibidem*, p. 132.

[28] Anche secondo Ugo Marchese (*Il porto di Genova dal 1815 al 1891* cit., p. 7) è consigliabile attribuire il termine di Portofranco ai casi in cui la franchigia riguarda l'intero spazio portuale, mentre nel caso ligure è più corretto parlare di zona o di punto franco.

sprovvisti dei vettovagliamenti indispensabili per la sussistenza delle popolazioni. Per tentare di porre rimedio ad una così grave situazione, nell'agosto del 1590, a Genova, il Governo della Republica e la Casa di San Giorgio si accordano al fine di concedere per un solo anno il diritto di Portofranco a tutte le navi che giungano nei porti liguri con almeno due terzi del carico costituiti da granaglie [29], limitando quindi l'entità del provvedimento ad un unico settore merceologico. Esattamente un anno dopo il provvedimento viene prontamente rinnovato, anche se con una modifica sostanziale: il Portofranco non è più concesso « così nella presente città come in tutto il dominio », ma diventa una specifica prerogativa dello scalo genovese, in quanto la classe dirigente riteneva che se le derrate alimentari fossero giunte tutte in un unico porto sarebbe stato più funzionale sia ripartirle tra l'intera popolazione della Repubblica, sia reimbarcare i carichi destinati agli altri scali del Mediterraneo. Nel giro di pochi mesi arrivano infatti a Genova circa duecento navi, per un carico totale di quasi 400 mila mine di granaglie (cioè circa 36.000 tonnellate), e il Magistrato dell'Abbondanza si adopera per organizzare un'equa distribuzione tra la popolazione [30].

Con il rinnovo per l'anno 1593 le restrizioni sul diritto di Portofranco si fanno ancora più severe: questo privilegio, infatti, oltre a riguardare il solo porto di Genova, viene limitato esclusivamente alle navi provenienti da Ponente al di là dello stretto di Gibilterra, anche se, per contro, viene ridotta la misura minima del carico in granaglie da due terzi alla metà della portata complessiva dell'imbarcazione. In seguito a queste pesanti restrizioni i benefici e i vantaggi economici del Portofranco risultano però attenuati, tanto che nel giro di pochi mesi si arriva alla sua totale sospensione [31]. Dopo un vuoto durato quindici mesi la zona franca viene ricostituita (ma questa volta con durata quinquennale) a favore di tutte le merci soggette alla Gabella del Grano e trasportate a Genova con navi di portata superiore alle 300 mine (cioè circa 27 tonnellate di stazza), al fine di limitare gli arrivi di piccole

---

[29] Il Portofranco per le navi cariche di cereali riguardava infatti non solo Genova ma tutti i porti del Dominio, sia le imbarcazioni dei cristiani che quelle degli 'infedeli': G. GIACCHERO, *Origini e sviluppi del Portofranco* cit., pp. 51-59.

[30] La quantità di grani sbarcata nel porto di Genova si rivela addirittura eccessiva per le capacità di smaltimento della Magistratura, che si trova costretta ad emanare una serie di decreti che costringono i fornai ad abbandonare i fornitori abituali di materia prima a vantaggio del grano distribuito dal Magistrato stesso: *Ibidem*, pp. 62-63, 67-69.

[31] *Ibidem*, pp. 82-83.

imbarcazioni dal Napoletano e dalla Provenza, per le quali i controlli sia merceologici che fiscali erano più difficoltosi [32].

Ben presto il sistema di Portofranco inizia ad essere utilizzato non solo ai fini del superamento di un momentaneo periodo di difficoltà negli approvvigionamenti, ma come un vero e proprio strumento di politica economica, allo scopo di arrivare ad una forte espansione dei traffici e collocare il porto di Genova in una posizione privilegiata nell'ambito delle rotte commerciali mediterranee. Per questo motivo, nel 1609 viene presa la decisione di estendere il provvedimento a quasi tutte le merci che fossero transitate per lo scalo ligure, ad eccezione di quelle provenienti da altri porti del Dominio [33]. Anche tale disposizione ha però natura provvisoria (deve essere rinnovata ogni dieci anni), e solo nel 1623 si giunge ad una regolamentazione più organica e alla vera e propria dichiarazione del « Portofranco libero, generale e generalissimo » [34]. I dirigenti di San Giorgio, sostituendosi in pratica agli organi di governo della Repubblica, inaugurano così ufficialmente il nuovo indirizzo di politica economica, rispondendo non solo alle mutate esigenze del traffico marittimo e alla concorrenza di Nizza e di Livorno [35], ma cercando soprattutto di valorizzare per quanto possibile la città ligure e il suo porto, secondo i loro intendimenti destinato a diventare il principale polo di attrazione commerciale nel bacino del Mediterraneo. Le scelte strategiche della Casa di San Giorgio risultano chiaramente condizionate dalle finalità perseguite da questa istituzione, ovvero l'aumento dei traffici e il conseguente incremento dei ricavi provenienti dalle numerose gabelle gravanti sugli scambi commerciali, ottenute dal Governo della Repubblica come contropartita della concessione di prestiti.

---

[32] A. BRUSA, *Dal Portofranco della Repubblica genovese* cit., pp. 134-135; cfr. G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., p. 17 e sgg.

[33] Per la trascrizione del testo del decreto che sancisce l'atto di nascita del Portofranco generale del 1609, si veda *Ibidem*, p. 682.

[34] Il Portofranco era « libero, generale e generalissimo ad ogni e qualsivoglia vascello di che portata si sia, che venirà da qualsivoglia parte del mondo oltre Antibo verso Ponente, e oltre Viareggio verso Levante, e così ancora da mezzo giorno nel presente porto di Genova, con qualsivoglia sorte di robe, e merci ». In ogni decreto istitutivo la durata del Portofranco continuava però ad essere decennale, anche se rinnovabile, come in realtà accadeva: ID., *Origine e sviluppi del Portofranco* cit., p. 119.

[35] Si ricorda, infatti, che il porto di Nizza era stato fatto Portofranco da Carlo Emanuele I di Savoia nel 1613, mentre per Livorno, anche se non ufficialmente, le prime franchigie portuali risalgono al 1590: A. BRUSA, *Dal Portofranco della Repubblica genovese* cit., p. 140.

Dopo un primo periodo di splendore e grande ripresa dei traffici, il Portofranco viene coinvolto in una crisi provocata da fattori economici, politici, ma soprattutto sanitari, a causa della peste del 1656 che, oltre a decimare la popolazione, provoca una forte battuta d'arresto nei commerci. Nuove norme, mirate principalmente a contenere la temibile concorrenza di Livorno, vengono emanate nel 1665 e nel 1670, quando inizia una lunga discussione (durata più di trent'anni) sull'opportunità di istituire un Portofranco anche alla Spezia [36].

Per tutto il XVIII secolo il Portofranco della Repubblica vive ormai su posizioni acquisite, senza grosse possibilità di sviluppo e con la pericolosa concorrenza delle istituzioni analoghe costituite a Trieste e Fiume (1719), Messina (1728), Ancona (1732) e più tardi Civitavecchia (1786) [37].

La scomparsa del Banco di San Giorgio alla fine del secolo porta alla temporanea chiusura del Portofranco, e il 29 dicembre 1799 i suoi magazzini vengono messi in vendita per pagare i possessori dei « biglietti di cartolario » [38], ovvero i creditori. Riaperto nel 1805 con l'annessione di Genova all'Impero Napoleonico, viene poi nuovamente chiuso alla caduta dello stesso, e riprende a funzionare con regolarità a partire dal 2 maggio del 1814; nel 1872, sotto la spinta dell'imperante liberalismo, si ha la definitiva fine di questa istituzione e la sua conversione in Magazzini Generali [39].

A partire dall'età napoleonica l'amministrazione del Portofranco è affidata alla Camera di Commercio, che provvede alla gestione dello stesso per

---

[36] Questo progetto, mai attuato, era soprattutto mirato a parare gli effetti del Portofranco generalissimo concesso a Livorno nel 1675 sulla falsariga di quello genovese: *Ibidem*, pp. 148-149; a questo proposito si veda la relazione di un anonimo corrispondente in G. GIACCHERO, *Origini e sviluppi del Portofranco* cit., pp. 270-271.

[37] Nella prima metà del Settecento i proventi del Portofranco si aggirano stabilmente tra le 120 e le 140.000 lire di banco, e solo a partire dal 1785 si registra un incremento esponenziale di tale cifra, che risulta quasi raddoppiata dieci anni più tardi: *Ibidem*, pp. 281-282.

[38] Si trattava di titoli rappresentativi di crediti nei confronti del Banco di San Giorgio, nei quali erano indicati i numeri delle pagine del cartolario nel quale era registrato il credito a cui ci si riferiva; l'importo in cifre arabe; la data dell'estratto; il nome della persona accreditata e la somma scritta in numeri romani, oltre alla firma dei due addetti alla tenuta dei libri: A. BRUSA, *Dal Portofranco della Repubblica genovese* cit., pp. 152-153.

[39] Sotto la pressione dei commercianti, nel 1876, il Portofranco però viene riaperto come Deposito franco e dato in concessione alla Camera di Commercio: *Ibidem*, pp. 154-162.

mezzo di quattro suoi membri, coadiuvati a loro volta da dodici impiegati (i « custodi ») che hanno in consegna le chiavi dei magazzini; le operazioni di dogana sono affidate a 24 spedizionieri, con i quali collaborano 80 imballatori « numerari » (con altrettanti garzoni) e 12 « cassari » incaricati del confezionamento delle partite di zucchero e del prelevamento dei campioni; le operazioni di trasporto risultano infine affidate a 50 facchini « di confidenza » addetti a tarare i recipienti che contengono le merci vendute a peso, a « mezzare le casse, le botti, ecc., a sacchettare l'indaco e la cocciniglia », e a 220 facchini del Portofranco, detti Caravana [40], incaricati dello sbarco e trasporto dei colli all'interno della zona franca, nonché verso il Lazzaretto [41]. Si trattava quindi di una struttura complessa e indipendente dal resto del porto, all'interno della quale operava personale specializzato che offriva garanzie di buona professionalità, testimoniata dalla cura che veniva posta nell'esecuzione delle singole operazioni e dal puntuale rispetto delle normative vigenti. Dal punto di vista gestionale si ponevano importanti problemi concernenti la necessità di predisporre luoghi di deposito separati per le diverse categorie merceologiche, al fine di distinguere le merci in colli da quelle alla rinfusa, i beni deperibili da quelli di lunga durata.

Le porte di entrata e di uscita del Portofranco sono due, una dalla parte del mare e una verso la città. Le merci, qualunque sia la loro provenienza, vengono sbarcate sotto la stretta sorveglianza dei funzionari della dogana al Ponte Mercanzia o al Mandraccio; da qui vengono poi trasportate dai facchini nei magazzini franchi o in altri depositi equiparati, dove possono essere trattate e manipolate entro i limiti previsti dalla normativa vigente. Solo per poche categorie di merci vigeva il divieto assoluto di introduzione nel Portofranco: Si tratta soprattutto delle sostanze facilmente infiammabili, come:

1) i tabacchi, i combustibili e le lane sudicie, che dovevano essere sbarcati e conservati nei magazzini del Molo (faceva eccezione il solo tabacco "Brasile" che poteva essere introdotto nel Portofranco);
2) l'olio d'oliva, che doveva essere depositato in magazzini separati a Sampierdarena;

---

[40] Sull'attività dei Caravana e degli altri facchini operanti all'interno dello scalo genovese si vedano i paragrafi successivi.

[41] Si veda G. BANCHERO, *Genova e le due Riviere*, Genova 1846, pp. 437-446; U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891* cit., p. 7 e sgg.

3) gli spiriti, il rum, i vini e i liquori, destinati ai magazzini delle Gabelle o, in alternativa, al magazzino di Sampierdarena;
4) i libri e le stampe, che potevano entrare nel Portofranco ma solo in appositi magazzini sorvegliati dalla dogana [42].

b) Le scelte strategiche della Casa di San Giorgio

Le complesse vicende che contraddistinguono il Portofranco genovese e la sua discontinua funzionalità sono caratterizzate dalle frequenti lotte fra tre gruppi di potere animati da interessi diversi nei confronti dell'istituzione: i gabellieri (cioè gli appaltatori della riscossione delle gabelle), la Casa di San Giorgio e i governanti della Repubblica. Il Portofranco si era reso inizialmente necessario al fine di assicurare gli approvvigionamenti di granaglie alla città in momenti di particolare crisi, ma aveva continuato ad esistere sia per procurare i carichi di ritorno alle navi nordiche che giungevano nel porto ligure, sia per tutelare gli interessi del porto genovese all'interno del Mediterraneo ed attirare maggiormente i traffici internazionali.

In principio, almeno formalmente, gli interessi degli appaltatori e dei Protettori di San Giorgio non risultano in opposizione tra loro né in contrasto con la politica di Portofranco: ai primi era assicurato il risarcimento degli eventuali danni provocati da facilitazioni o esenzioni di pagamento, e al loro assenso era subordinata qualsiasi modifica tariffaria che potesse variare i termini delle concessioni di appalto; quanto ai secondi, era la stessa Casa di San Giorgio a studiare e proporre le leggi relative al Portofranco, e soprattutto ad applicarne le norme con ampio potere discrezionale, potendo quindi mettere in atto con assoluta libertà quegli espedienti ritenuti necessari per ottenere un innalzamento del gettito fiscale complessivo. I Protettori consideravano infatti positivi i risultati economici del Portofranco ed erano quindi spinti ogni quinquennio a rinnovare il provvedimento, pur se con le opportune modifiche. A questo proposito, in una relazione degli stessi risalente al 1623, lodando i benefici apportati a San Giorgio da questa istituzione, ne auspicano la sua estensione, sia in termini merceologici che temporali:

---

[42] Questa normativa non aveva però carattere assoluto, in quanto, come si vedrà in seguito, le variazioni nell'elenco delle merci ammesse o escluse dal Portofranco erano all'ordine del giorno, sempre però fermo restando il divieto assoluto per i combustibili. Sull'argomento si veda A.S.G., *Antica Finanza*, n. 1428, *Portofranco (1702-1710)*, foglio a stampa; U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891* cit., pp. 8-9.

« si è ritrovato per mezo delle diligenze fatte che in detto quinquennio ha apportato, oltre il commodo universale, beneficio di qualche consideratione agli interessati di questa molt'Ill. Casa e che sarebbe stato maggiore se detto porto franco fusse stato più ampio e per più longo tempo » [43].

Il punto di vista di San Giorgio era chiaro e mirava ad incrementare il gettito gabellare grazie ad una politica doganale finalizzata ad attrarre una maggiore quantità di merci a dazi unitari inferiori, anche se il principio non valeva in maniera assoluta, soprattutto in un sistema in cui quasi nulla veniva lasciato al libero funzionamento del mercato. L'unica importante obiezione che veniva sovente sollevata (dagli appaltatori in particolare) sulla politica di Portofranco era costituita dalla opportunità o meno di ampliare il numero e l'entità delle facilitazioni accordate al commercio, con il rischio di rendere più agevoli le frodi alle gabelle e incrementare il contrabbando. Un'istituzione come quella del Portofranco, anche se costituiva un'isola di privilegio, non poteva certamente essere considerata come una spinta verso la liberalizzazione del commercio, limitata come era da ogni sorta di vincoli e norme di carattere restrittivo. In realtà, soprattutto nei primi decenni della sua costituzione, non si era ancora giunti ad una forma definitiva di Portofranco, e soprattutto non si era ancora riusciti a bilanciare la concessione delle franchigie con gli interessi della Repubblica e con l'inasprimento della concorrenza internazionale. Le funzioni attribuite dalle autorità cittadine a questa istituzione non erano, a loro volta, facilmente conciliabili: si voleva fare del porto ligure un importante crocevia internazionale; bisognava assicurare i necessari rifornimenti al mercato interno; si volevano promuovere diverse attività produttive; a partire dagli anni Quaranta del Seicento, si cercava di favorire o comunque di non intralciare una politica di riarmo navale [44].

Come strumento di politica commerciale il Portofranco genovese aveva meccanismi di funzionamento piuttosto complessi, in netto contrasto, ad esempio, con la relativa semplicità che caratterizzava la analoga struttura di Livorno. Potevano beneficiare dei privilegi della zona franca, anche se in

---

[43] Le carte di San Giorgio sono particolarmente ricche di documenti con le lamentele degli appaltatori per i presunti danni subiti; tuttavia venivano solitamente contestate alcune norme e la loro applicabilità, e non il Portofranco come istituzione, per il quale i giudizi erano comunque sempre positivi. A questo riguardo si veda A.S.G., *Antica Finanza*, n. 1217, doc. 31 ottobre 1708, a stampa.

[44] C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova* cit., pp. 326-327, 330, 331.

situazioni e con forme diverse, le navi, le merci, le persone; vigevano sostanziali differenze di trattamento per merci aventi diversa provenienza, oppure solamente oggetto di diversi tipi di operazioni (travaso da nave a nave, manipolazione, deposito, sbarco, contrattazione); la determinazione degli estimi e delle tariffe era infine spesso dettata da ragioni puramente politiche e non dalle reali condizioni di mercato. L'intento dichiarato era infatti quello di favorire la navigazione in dirittura; raramente si considerava la portata o, almeno ufficialmente, la nazionalità della nave, anche se alla fine risultano evidenti i favori concessi alle imbarcazioni nordiche (soprattutto fiamminghe). D'altra parte, la Casa di San Giorgio non sembra avere mai fatto nulla per incentivare la navigazione nazionale, almeno nell'ambito delle norme di Portofranco [45].

Non era difficile indicare nell'agguerrita concorrenza di Livorno e Marsiglia una delle principali cause della crisi dello scalo genovese che si verifica tra la fine del XVII e l'inizio del XVIII secolo, ma risultava piuttosto difficile trovare un rimedio. Non si era mai realmente pensato ad una lotta commerciale con il porto francese, mentre nei confronti di Livorno si era deciso di attuare una politica tariffaria discriminatoria che colpisse in modo pesante le merci provenienti da questo porto. Per circa un secolo, infatti, tali merci erano state totalmente escluse dal beneficio del Portofranco, ma visti gli scarsi risultati di un simile provvedimento si era poi deciso di mitigarlo con una clausola secondo la quale i carichi provenienti da Livorno erano ammessi al Portofranco solo dietro pagamento di un dazio del tre per cento, al quale bisognava addizionare un ulteriore dieci per cento in caso di importazione nel Dominio. La norma non era però di facile applicazione, in quanto accadeva sovente che le merci livornesi venissero travasate su bastimenti di un'altra bandiera prima di arrivare a Genova, riuscendo così ad essere ammesse ai benefici della zona franca senza alcun pagamento aggiuntivo [46].

Nel 1747, con l'abolizione del tanto discusso dazio sulle merci livornesi, si apre la strada verso un radicale cambiamento nella politica di Portofranco, al quale si approda definitivamente con la legge del 1751 che segna

---

[45] Si veda E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna* cit., pp. 171-172.

[46] Quest'ultimo provvedimento è incluso nei capitoli di Portofranco del 1729 (G. GIACCHERO, *Origini e sviluppi del Portofranco* cit., pp. 187-191). Per la normativa riguardante il periodo 1722-1728 si veda A.S.G., *Antica Finanza*, n. 1289, *Portofranco*, anni 1722-1728, *Grida a stampa nella tipografia d'Antonio Scionico.*

l'inizio di una nuova era decisamente più liberale. Le merci depositate nei magazzini di Portofranco vengono ammesse alla riesportazione solo dietro pagamento degli oneri di ostellaggio e dei diritti di peso e piatte; le esclusioni vengono limitate ai saponi forestieri, calze di filo, tessuti serici cinesi, carta e acquavite; vengono infine ripristinati gli scali franchi di Bocca di Magra, Sestri Levante, Savona e Finale [47].

Dopo dieci anni di applicazione delle nuove norme il giudizio della Casa di San Giorgio è più che positivo e, nonostante le riduzioni tariffarie, i proventi della Dogana e del Portofranco risultano incrementati, tanto che le nuove leggi del 1763 e del 1778 [48] (che rimarranno in vigore per tutto il tempo della restante vita della Repubblica) non apportano sostanziali modifiche e, anzi, concedono ulteriori agevolazioni al commercio di transito e di deposito [49].

3. *L'organizzazione del lavoro all'interno del Portofranco*

a) Il predominio monopolistico della Compagnia dei Caravana, facchini di origine bergamasca

Fin dalle sue origine, risalenti probabilmente ai primi decenni del XIV secolo, la Compagnia dei Caravana opera nell'ambito del trasporto delle merci che transitano per la Dogana dello scalo genovese e depositi annessi (i cosiddetti fondachi) [50] e, a partire dalla fine del XVII secolo, la sua attività viene estesa anche al neo costituito Portofranco. I Caravana diventano infatti gli unici facchini autorizzati a lavorare all'interno dei magazzini della

---

[47] *Ibidem*, n. 1223, *Portofranco*, anno 1751, a stampa. Bisogna però tenere presente che non vengono abbandonate del tutto le antiche discriminazioni tariffarie in relazione alla provenienza dei carichi: L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., p. 154; G. GIACCHERO, *Origini e sviluppi del Portofranco* cit., p. 208.

[48] Archivio Doria di Genova, *Fondo Salvago Raggi*, n. 168, sc. 29, anno 1763, a stampa; A.S.G., *Antica finanza*, n. 1213, anno 1778, a stampa.

[49] A conferma delle nuove tendenze liberali vengono infatti drasticamente ridotte le gabelle sulle sete spedite via mare, su corallo, cocciniglia, tè, chiodi di garofano, rabarbaro, cinabro e noce moscata (G. GIACCHERO, *Origini e sviluppi del Portofranco* cit., pp. 222-223). Per un'analisi degli effetti sul porto di Genova della riforma del Portofranco del 1751 si veda L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., pp. 155-175.

[50] L. CERVETTO, *Compagnia dei Caravana*, Genova 1901, p. 46.

zona franca, ad eccezione di particolari situazioni di emergenza nelle quali veniva richiesta l'opera anche di alcuni camalli « nostrali »[51]. Inoltre, i loro compiti non si limitano al semplice trasporto dei carichi sbarcati al Ponte Mercanzia per essere introdotti in Dogana o nel Portofranco, ma comprendono anche l'attività di vigilanza e controllo delle merci in queste zone[52], oltre al diritto di assistere alla pesatura delle merci, eseguita da appositi pesatori pubblici[53].

Si tratta di un gruppo di lavoratori altamente specializzati e dagli elevati requisiti morali, elementi questi indispensabili per poter operare in maniera efficiente in una struttura complessa quale era il Portofranco genovese, per il buon funzionamento del quale era necessario il massimo rispetto delle normative vigenti in materia daziaria:

> « Poco esattamente conosciuta in Genova, dove è pure popolarissima, quasi affatto sconosciuta agli studiosi fuori delle mura della Superba, fiorisce ancora oggidì una associazione di facchini sorta più di cinque secoli fa, che al vanto d'una storia sempre onesta e sempre bella, d'una vita informata sempre all'operosità, ai principi della fratellanza e della previdenza aggiunge il decoro di un archivio che ne documenta e ne illustra ogni atto ».

Con queste parole, nel 1893, il Lepetit[54] inizia una colorita e appassionata narrazione della storia di questa Compagnia, rimasta sulla scena

---

[51] « Decreto degl'Ill. Protettori di San Giorgio con cui si proibisce, ed espressamente vieta a tutti li camalli, facchini, garzoni, et altra sorta di gente, che suole fare il mestiere di fachino, et impiegarsi nell'arte da camallo, fuori a che a camalli della Caravana d'entrare da qui inanti nella Dogana sotto qualsivoglia pretesto ... di portare, e levare colli in esso, o introdurne sotto pena in caso d'inosservanza di due tratti di corda, da darsegli in pubblico ogni qualvolta che contraverranno » (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 490, doc. 12 settembre 1635). Sull'attività dei Caravana all'interno del Portofranco si veda L. CERVETTO, *Compagnia dei Caravana* cit., pp. 46-47; B. ROSELLI, *La Compagnia dei Caravana*, Genova 1956, p. 7.

[52] « Che le fatture e ricognizioni delle merci sia in Portofranco che Dogana, S. Lazzaro, Darsina, ponti, bordo di navi e barche, come anco dentro città sono di diritto dei Caravana a tenore del sudetto decreto e grida de 23/2/1720 e 27/5/1709, quali restano conservati in ogni sua parte »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 490, doc. 8 luglio 1802.

[53] Questo ulteriore privilegio viene accordato alla Compagnia dai Padri del Comune con una serie di disposizioni successive (1560, 1569, 1583, 1584, ecc.) in cui sono riportati i compensi (generalmente la metà della normale retribuzione) loro dovuti per questo tipo di servizio: E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana*, Genova 1893, pp. 15-16.

[54] *Ibidem*, p. 8.

portuale ligure per più di cinque secoli, e della quale ancora oggi, anche grazie ai pittoreschi soprannomi dei soci [55] e al caratteristico abbigliamento che li contraddistingueva [56], oltre che alla fama di onestà, laboriosità, il ricordo è tuttora vivo tra la popolazione genovese.

L'epoca di costituzione della Compagnia dei Caravana [57] non è nota, ma si può ragionevolmente far risalire all'inizio del XIV secolo, in quanto la prima regolamentazione ufficiale è datata 11 giugno 1340. Fin dall'inizio, l'organizzazione interna dell'Arte [58] risulta fortemente caratterizzata dal sentimento religioso dei suoi iscritti e dalla presenza di un grande spirito mutualistico, la cui importanza viene accresciuta dalla lontananza di questi lavoratori dalle loro terre di origine che li spinge a sviluppare un forte senso di solidarietà. In questo ambito assumono una particolare rilevanza la devozione alla chiesa di Santa Maria del Carmine, dove la Compagnia aveva una cappella [59]; i compiti di assistenza nei confronti dei soci infermi; l'obbligo di versamento di una parte dei guadagni individuali in una cassa comune [60]; l'assenza, almeno inizialmente, di una quota di ammissione per

---

[55] L'uso dei soprannomi è una caratteristica della Compagnia, in voga fin dagli anni della sua costituzione, che si è mantenuta per quasi cinque secoli. In alcuni casi il soprannome originario di un socio è stato addirittura tramandato negli anni come se in realtà fosse collegato più alla piazza (cioè al diritto al posto) che alla persona alla quale era stato attribuito. Sull'uso dei soprannomi all'interno della Compagnia si veda L. CERVETTO, *La Compagnia dei Caravana* cit., pp. 45-46.

[56] Si trattava di un gonnellino azzurro di fustagno, stretto ai fianchi e lungo fino al ginocchio (detto *scossale*), rigorosamente senza tasche per evitare la tentazione di nascondervi coltelli, o altre armi, o peggio ancora merci rubate: *Gli Statuti della Compagnia dei Caravana*, a cura di G. COSTAMAGNA, in « Memorie dell'Accademia delle Scienze di Torino », s. IV, n. 8, Torino 1965, p. 96.

[57] Il nome Caravana si suppone che derivi dal termine italiano carovana, derivante a sua volta dal termine persiano *kairewan*, che significa società, sia di mercanti che di viaggiatori, che di pellegrini o di qualunque altro tipo di persone: L. CERVETTO, *Compagnia dei Caravana* cit., pp. 38-39; B. ROSELLI, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 7.

[58] Il primo Statuto, pur essendo palesemente indirizzato alla Compagnia dei Caravana, si rivolge a tutti i lavoratori forestieri della zona portuale: « Esti son li statuti e le ordination fayte per tutti li lavoraoy de Banchi e de lo Ponte de lo Peago e de lo Ponte de la calcina e in tuti li atri logi » (*Gli Statuti* cit., p. 9).

[59] Alcuni decenni più tardi i Caravana ottengono addirittura il diritto ad avere sepoltura privata all'interno della cappella: E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 10.

[60] I guadagni dovevano essere versati « da un soldo in su » nelle casse della Compagnia; se uno dei soci era malato il priore della compagnia lo doveva « andar a vexitar e confortalo »; se un

l'ingresso nella Compagnia [61], elementi che danno origine, quindi, ad un'organizzazione più simile a quella di una Confraternita o di una moderna società operaia, piuttosto che a quella di una corporazione.

I primi Statuti non accennano ad alcuna prescrizione concernente la cittadinanza per entrare a fare parte del gruppo, né si parla in modo specifico di Caravana, anzi questo termine compare per la prima volta solo nel 1381 all'interno di un inventario dei possessori di posti letto presso l'ospedale di Santa Maria Maddalena [62]. Le prime indicazioni precise sulla nazionalità dei componenti risalgono invece al 1487 in occasione del riconoscimento ufficiale della Compagnia da parte dello Stato [63]; da questo momento, i Caravana vengono indicati come provenienti in parte da Bergamo e in parte da « Brambilla » (ovvero dalla Val Brembana), ma è lecito supporre che il privilegio di entrare a far parte della Compagnia fosse stato riservato agli abitanti di queste vallate già anteriormente a questa data [64].

Un'importante svolta nella vita della Caravana, a conferma di una situazione economico-sociale in rapida evoluzione, si ha nel 1576 con l'ema-

---

socio moriva tutti i soci, sotto pena di multa, dovevano intervenire alla sepoltura e, se la famiglia del defunto era troppo povera, la compagnia si accollava tutte le spese: *Gli Statuti* cit., p. 10.

[61] Si ricorda che il versamento di una quota di ammissione era generalmente sempre richiesto ai nuovi iscritti nelle Arti, di solito con opportune differenze tariffarie a seconda che il richiedente fosse genovese o forestiero: G. COSTAMAGNA, *Gli Statuti della Compagnia dei Caravana. Note storico-giuridiche*, in « Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura Regionale », XVI (1964), p. 134.

[62] I Caravana, a dimostrazione di un stato di evidente ricchezza e splendore della Compagnia, almeno nei primi decenni di vita, possedevano infatti sette posti letto nell'ospedale, dei quali potevano usufruire i soci che ne avessero avuto bisogno: E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 10.

[63] In tale occasione vengono lasciate ai soci della Compagnia le più ampie prerogative, tra cui la completa autonomia per le decisioni riguardanti l'ingresso di nuovi compagni o la loro espulsione (G. COSTAMAGNA, *Gli Statuti. Note storico giuridiche* cit., pp. 134-135; V. BORGHESI, *Genova, le navi e il lavoro degli uomini*, Genova 1986, p. 30). A tale proposito il nuovo Statuto stabiliva che per l'ammissione di un nuovo membro erano necessari i ¾ dei voti favorevoli dei soci residenti a Genova: E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 14.

[64] All'epoca dell'istituzione della Compagnia, anche se vi era una netta prevalenza di lavoratori provenienti dalle valli bergamasche, non erano affatto esclusi quelli provenienti da altre regioni lombarde, come le rive del lago di Como, del lago Maggiore e del lago di Lugano. Si veda *Ibidem*, p. 11; L. CERVETTO, *Compagnia dei Caravana* cit., p. 40; B. ROSELLI, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 6.

nazione, questa volta direttamente da parte dei Padri del Comune, di un nuovo e più completo Statuto [65], nel quale, oltre ad essere riportate diverse norme già esistenti, ne vengono aggiunte delle nuove aventi un carattere più strettamente corporativo, sintomatiche della ormai avvenuta trasformazione della Caravana da Compagnia (o Società) con fini quasi essenzialmente mutualistici, ad Arte vera e propria [66]. Viene innanzi tutto definitivamente codificato l'obbligo di cittadinanza bergamasca come requisito essenziale per l'ammissione [67]; il numero dei soci viene fissato in quaranta per il periodo che va dal primo ottobre al trenta aprile ed in trenta per il restante periodo, al fine di consentire ai facchini di tornare ai loro paesi nella stagione dei raccolti [68]; qualsiasi nuova ammissione, per la quale viene fissata un'età minima di diciannove anni, resta subordinata all'approvazione della magistratura portuale e al pagamento di ventiquattro lire genovesi, da devolversi per metà agli stessi Padri del Comune e per l'altra parte alla Compagnia [69]; l'elezione

---

[65] Per la trascrizione completa di questo documento si veda E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., pp. 35-44.

[66] Una conferma del fatto che la Compagnia dei Caravana fosse ormai considerata un'Arte a tutti gli effetti ci è data già dal decreto del 16 giugno 1557, con il quale si stabilisce l'ordine che doveva essere seguito dalle corporazioni durante la processione del Corpus Domini, e nel quale i *laboratores caravane* risultano indicati al quintultimo posto, immediatamente dopo i barcaioli e prima dei facchini da olio: G. COSTAMAGNA, *Gli Statuti. Note storico-giuridiche* cit., pp. 136-137.

[67] A conferma della rigidità di questa disposizione, i racconti dell'epoca narrano di mogli dei Caravana che andavano a partorire nelle loro terre d'origine per poter permettere al figlio di rimpiazzare il padre una volta che questi fosse morto o avesse comunque deciso di abbandonare la professione. Si narra inoltre di popolane genovesi che si recavano nelle terre bergamasche ad attendere i facchini della Caravana quando ritornavano per la stagione dei raccolti con la speranza di rimanere incinte e dare così la possibilità al nascituro di entrare a far parte della Compagnia (*Ibidem*, p. 131). A partire dal 1695 viene stabilito che tale cittadinanza deve essere comprovata unicamente mediante fede di battesimo autentica: L. CERVETTO, *Compagnia dei Caravana* cit., pp. 42-43; E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 16.

[68] È da notare quindi che gli interessi dei soci vengono in questo caso anteposti alle necessità del porto, e la conseguenza di una siffatta situazione era che durante l'estate, e cioè nel periodo di maggiori traffici, la Compagnia rimaneva ridotta di un quarto dei suoi uomini.

[69] *Gli Statuti* cit., pp. 107, 109. La normativa concernente l'ammissione di nuovi soci diviene più severa con il passare degli anni: nel 1709 viene decretato il divieto per i nuovi immatricolati di assumere cariche all'interno della Caravana durante i primi due anni di attività; nel 1756 viene stabilito l'obbligo di superare un periodo di prova della durata di 15 giorni, senza retribuzione, ed un successivo anno di noviziato (con regolare retribuzione), prima di

dei consoli è fissata con cadenza mensile e viene proibita la rielezione consecutiva di una stessa persona, al fine di limitare al minimo i rischi di formazione all'interno della Compagnia stesa di gruppi di potere eccessivamente ristretti [70]. Vengono infine mantenuti gli obblighi di integrità morale, obbedienza e assistenza nei confronti dei soci infermi [71] che avevano già caratterizzato la Compagnia nei secoli precedenti, così come la proibizione di assentarsi dal posto di lavoro per più di una giornata, l'obbligo di rispondere alle chiamate dei consoli anche di notte e nei giorni festivi, il divieto di trarre utili personali dalla propria attività rubando le mercanzie affidate alla loro custodia, la proibizione di giocare ai dadi se non a Natale e a Pasqua [72].

La ragione per la quale il privilegio di operare all'interno di questa struttura sia stato concesso ad una corporazione interamente composta da forestieri non è nota, almeno ufficialmente: una parte della storiografia lo ricollega all'aiuto prestato alla Repubblica da questo gruppo di lavoratori durante la terribile pestilenza del 1339 e in occasione di altri eventi analoghi del secolo successivo [73], spiegando quindi la concessione come un gesto di riconoscenza; altri considerano come fattore determinante di una simile scelta la robustezza e l'abitudine alla fatica di questa gente. È comunque più ragionevole ritenere che la Casa di San Giorgio avesse voluto affidare un'at-

---

ottenere la definitiva ammissione nell'Arte: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 489, *Regolamenti dei Caravana*, docc. 1 giugno 1709, 14 settembre 1756.

[70] L'elezione dei consoli e del cassiere avveniva tramite estrazione a sorte. A partire dal 1696 la Caravana adotta il procedimento di votazione esclusivamente per la nomina del console addetto al Portofranco, del cassiere e dello scrivano; solo nel 1825 il provvedimento viene esteso anche agli altri due consoli « di dogana », e la durata dell'incarico viene prolungata a tre mesi (*Ibidem*, doc. 15 aprile 1825). Sull'organizzazione interna della Compagnia si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *I Bergamaschi a Genova: la Compagnia dei "Caravana", facchini della Dogana e del Portofranco*, in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 211-231; lo stesso articolo, con la trascrizione completa della Matricola per il periodo 1596-1725, ora è anche in *Storia economica e sociale di Bergamo – Il tempo della Serenissima. Il lungo Cinquecento*, a cura di M. CATTINI e M. A. ROMANI, Bergamo 1998, pp. 195-218.

[71] Per quanto riguarda questi ultimi era in vigore una particolare usanza secondo la quale durante i giorni di festa venivano portati a passeggio gli infermi « con la carrega o con la corba », dietro pagamento di un compenso la cui metà veniva versata nelle casse della Compagnia: *Gli Statuti* cit., pp. 87-88, 96; L. CERVETTO, *Le feste inaugurali del gonfalone e del quadro ricordo dei figli di Caravana che si segnalarono per dignità e ingegno*, Genova 1901, p. 45.

[72] E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., pp. 38-39.

[73] N. MALNATE, *Della storia del porto di Genova* cit., p. 110.

tività di trasporto che implicava risvolti fiscali non indifferenti a persone straniere considerate meno facilmente corruttibili da legami di parentela o dalle fazioni locali[74]. A conferma di questa tesi, bisogna ricordare che Genova non era l'unica ad avere adottato una simile soluzione: a Pisa il servizio di Dogana era da tempo affidato ad un gruppo di facchini provenienti da Urgnano ed altre zone vicino a Bergamo[75]; ancora da Urgnano provenivano i venti uomini che nel 1679 avevano ottenuto in esclusiva il servizio di facchinaggio nella Dogana di Milano[76]; a Venezia, infine, operava già dall'inizio del Quattrocento la Compagnia bergamasca dei Bastagi, anch'essa assegnata alla Dogana del porto[77].

A causa delle condizioni particolarmente vantaggiose concesse ai Caravana, le dispute e le controversie con le altre categorie di facchini operanti all'interno dello spazio portuale erano molto frequenti[78]. Già nel corso del XV secolo si ha notizia di diversi ricorsi presentati all'Ufficio di Mercanzia e regolarmente risoltisi a favore dei Bergamaschi: nel 1443 i facchini da olio ricevono l'ordine di limitarsi a trasportare il solo olio proveniente dalle due Riviere; nel 1454 i camalli *gualdorum* reclamano invano il diritto di entrare in Dogana; alcuni anni più tardi i facchini cosiddetti « grassini » si vedono sottrarre il trasporto del sego[79] e del caviale[80] e, sempre per questioni inerenti il diritto di trasportare salumi e pesci salati, sono protagonisti, nel corso del XVIII secolo, di una causa contro la Compagnia dei Caravana che si

---

[74] E. LEPETIT, *la Compagnia dei Caravana* cit., p. 11; B. ROSELLI, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 6.

[75] Si veda B. BELOTTI, *Storia di Bergamo e dei Bergamaschi*, Bergamo 1989, II, p. 376 e III, p. 151; cfr. P. MASSA PIERGIOVANNI, *I Bergamaschi a Genova*, in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 217-218. La Compagnia era composta da quarantotto individui, di cui una parte si trasferisce poi a Livorno dove dà origine ad un nuovo gruppo autonomo. Sull'argomento si veda *La Compagnia Lavoratori Portuali di Livorno dalle origini ad oggi*, in *Livorno. Un porto. La Compagnia lavoratori portuali*, Livorno 1919.

[76] B. BELOTTI, *Storia di Bergamo* cit., V, p. 200.

[77] La Compagnia era composta da ventiquattro uomini: *Ibidem*, IV, pp. 199-201.

[78] Da alcune suppliche risulta infatti che il salario dei facchini non appartenenti alla Compagnia dei Caravana era minore di circa un terzo rispetto a quello percepito da questi ultimi: E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 13.

[79] Si tratta di un grasso di origine animale o vegetale utilizzato soprattutto per la fabbricazione di candele, sapone, glicerina.

[80] V. BORGHESI, *Genova, le navi e il lavoro* cit., p. 30.

protrarrà per più di trent'anni [81]. Certamente i continui tentativi degli altri gruppi di mestiere di ledere in qualche modo il monopolio straniero erano fonte di disordini e causa di disfunzioni nelle fasi di movimentazione dei carichi all'interno della zona franca, maggiormente evidenti nei luoghi di passaggio di consegne dai facchini nazionali ai Caravana, ovvero presso i portoni del Portofranco stesso.

Il diritto esclusivo dei bergamaschi di entrare a far parte della Compagnia, pienamente rispettato almeno fino alla metà del Settecento, viene del tutto abolito solo nel 1848: tale evento è confermato dalla Matricola dell'Arte [82], nella quale sono riportati tutti i nomi dei nuovi ascritti per oltre due secoli. Quasi tutti i cognomi registrati sono infatti di chiara origine bergamasca e delle valli circostanti, come Brambilla di Zogno, Dossena della valle Brembana, Noris da Bracca, gli Acerbis da Rigosa [83]; alcuni gruppi familiari sono inoltre presenti con particolare frequenza e, tra i 409 iscritti complessivi (tra il 1596 e il 1725), per il 6,6% si può ipotizzare un rapporto di parentela padre-figlio, mentre rapporti di fratellanza sono presenti per il 6% [84].

anno	n. in ruolo	anno	n. in ruolo
1343	32	1763	90
1579	30-40	1787	130
1671	55	1791	155
1679	60	1832	200
1750	67	1848	250

Il numero degli immatricolati risulta contenuto almeno fino alla prima metà del XVII secolo (pur se quasi raddoppiato rispetto ai primi anni di attività della Compagnia) [85], in conseguenza sia di una evidente chiusura del gruppo nei confronti dell'esterno, sia della ristrettezza dell'ambito

---

[81] B. ROSELLI, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 9. Sull'attività di questa e delle altre categorie di facchini precedentemente menzionate si vedano, in questo lavoro, i paragrafi successivi.

[82] A questo proposito si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *I Bergamaschi a Genova*, in *Storia economica e sociale di Bergamo* cit., pp. 215-217.

[83] A questo proposito si veda anche L. CERVETTO, *Compagnia dei Caravana* cit., pp. 40-42.

[84] P. MASSA PIERGIOVANNI, *I Bergamaschi a Genova*, in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 218-219.

[85] *Ibidem*, p. 219.

operativo (si ricorda infatti che, fino all'inizio del secolo, il provvedimento di Portofranco era limitato alle sole granaglie) che non rendeva necessario un incremento del personale impiegato.

A partire dalla seconda metà del Seicento si rileva un notevole e pressoché costante ampliamento del numero degli iscritti[86] che, anche se in parte giustificato dall'avvenuto incremento dei traffici e dal conseguente aumento della mole del lavoro attribuito alla Compagnia, segna l'inizio di una lenta decadenza della Caravana stessa, dovuta sia ad una diminuzione dei guadagni individuali dei soci, ma anche alle continue dispute con i facchini nazionali per il mantenimento della posizione di monopolio[87].

Analizzando la Matricola dell'Arte per il periodo 1789-1830[88], risultano sole dodici nuove iscrizioni per i primi dieci anni presi in esame; 19 per gli anni 1800-1812 e addirittura 44 per il solo anno 1814, per un totale di 132 nuove ammissioni per il periodo 1813-1830, con un andamento crescente nel numero dei soci della Compagnia, che assume dimensioni più consistenti con l'avvento del XIX secolo.

Con il passare del tempo, inoltre, il lavoro di Caravana, inteso come diritto a fare parte della Compagnia, inizia ad essere considerato come una proprietà, un bene trasmissibile, e così « illegittimamente passò in commercio e fu soggetto di compre, vendite, eredità, di vincoli ipotecari, di

---

[86] Non sempre però l'incremento del numero degli iscritti coincideva con un pari incremento del numero dei Caravana presenti sul posto di lavoro e, a conferma di questo fatto, si riportano alcuni dati tratti dai Ruoli dei facchini della Compagnia effettivamente presenti in Dogana: il 10 settembre 1626, a fronte dei previsti 30-40 facchini, solo 26 sono presenti; il 28 giugno 1631 risultano solo 25; l'8 maggio sono 45 su 60 iscritti: A.S.G., *S. Giorgio*, *Gabelle*, *Sala 36*, fl. n. 2827, 2833, 2878, *Caratorum Atti.* Si coglie l'occasione per ringraziare il Prof. Giuseppe Felloni per la gentile segnalazione della documentazione su citata.

[87] I Padri del Comune, per « tentare di rimettere in carriera la Compagnia » limitando il formarsi di gruppi di potere all'interno della stessa, decidono di modificare la procedura di nomina dei consoli e consiglieri della Caravana, passando da un sistema elettivo ad una semplice estrazione (ad eccezione che per il console del Portofranco, il cassiere e lo scrivano) ma, visti gli scarsi risultati, il provvedimento cade presto in disuso e, nel contempo, aumenta ancora l'ingerenza delle autorità cittadine e dei Protettori di San Giorgio nelle questioni riguardanti la Compagnia stessa: E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 17.

[88] B.B.G., Conservazione, *Manoscritti rari*, VII.4.30. Tale Matricola riporta la trascrizione dei nomi dei nuovi iscritti dal 1789 al 1891, ma ai fini di questo studio sono stati prese in esame le sole registrazioni dei primi quarant'anni. Si veda a questo proposito l'Appendice III.

obbligazioni dotali »[89]: in pratica, si verifica una netta divisione tra i proprietari delle nuove piazze istituite con l'allargamento dei Ruoli e coloro che effettivamente svolgono il mestiere[90]. Si crea così all'interno della Compagnia un'oligarchia di soci per i quali la proprietà di un posto di lavoro non costituisce altro che una forma di investimento: tra essi vi sono famiglie bergamasche come i Tiraboschi, i Pesenti ed i Luiselli; nobili genovesi (come i marchesi De Mari proprietari di otto posti, o il marchese Agostino Lomellini possessore di tre piazze); parrocchie e opere pie; preti di Genova e di Bergamo. Dall'analisi dello *Stato Generale della Compagnia* redatto nel 1823[91] (e composto da quattro colonne indicanti il numero, il soprannome, il « conduttore » ed il proprietario del posto), risulta inoltre che non sempre si tratta di una proprietà unitaria, in quanto il bene (cioè la piazza) risulta talora diviso in quote: poteva quindi verificarsi che il diritto ad uno stesso posto fosse in pratica posseduto anche da quattro o cinque persone congiuntamente. In totale, su 220 posti a ruolo, 157 appartengono a singoli individui e 63 a gruppi compositi (ma solo 69 rimangono interamente di proprietà bergamasca); inoltre, solo 47 sono condotti dall'effettivo proprietario (ovviamente bergamasco), mentre i restanti 173 risultano dati in affitto. Le ripercussioni di una simile situazione (eccezionale per la dimensione del fenomeno, ma non unica nel sistema corporativo genovese)[92] sull'efficienza operativa di una Compagnia da sempre basata sulla massima professionalità dei propri iscritti sono di un generale scadimento del servizio offerto, e di un conseguente aumento dei motivi di disordine e di inefficienza all'interno del Portofranco.

---

[89] E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., pp. 18-19.

[90] Il numero dei facchini ammessi a fare parte della Caravana era infatti quasi raddoppiato tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo, ma le nuove piazze erano state acquistate dai lavoratori più anziani già membri della corporazione: « In quell'epoca i Caravanna che coprivano le prime cento dodici piazze si arogarono per anche la proprietà dell'altre cento otto, e se le divisero fra di loro, da qui nacque che i proprietari dei posti cominciarono a farne un commercio, e venderle a persone estranee, onde ricavarne un profitto, ed a gravare gli affittuari del pagamento d'un quarto ed anche più del loro mensuale, o annuale guadagno » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 489, doc. 25 giugno 1821).

[91] A.S.G., *Fondo Prefettura Sarda*, pacco 424, *Osservazioni intorno all'abuso del mercimonio del posto*, anno 1823, *Stato generale della Compagnia dei Caravana del Portofranco e Dogana di Genova*. Per la trascrizione completa del documento si veda l'Appendice III.

[92] Pur se in tono minore, come si vedrà in seguito, il fenomeno della cessione o affitto della piazza è stato riscontrato anche all'interno della corporazione dei facchini da olio.

Già nel 1763 il Governo della Repubblica aveva invano tentato di abolire la singolare pratica dell'affitto dei posti, ma in seguito, rendendosi conto che tale prassi era ormai troppo radicata nelle usanze della Compagnia per essere eliminata, aveva emanato una serie di regolamenti mirati a definire i termini degli accordi tra i conduttori e i proprietari dei posti relativamente alle somme da pagare per l'affitto della piazza [93]. Con le Regie Patenti del 10 novembre 1823 i posti da Caravana vengono dichiarati ufficialmente sciolti da ogni preteso diritto di proprietà, ma viene stabilita altresì una quota annua « di riscatto » da versarsi ai proprietari (di 250 lire), senza alcuna distinzione e per dieci anni, ovvero fino al termine prestabilito del 1832 [94].

Gli eventi storici che caratterizzano la vita della città nei primi decenni dell'Ottocento non influenzano, se non in maniera piuttosto marginale, la vita della Compagnia, che continua comunque a mantenere un rilevante peso sociale in ambito cittadino [95], salvo un inevitabile momento di crisi

---

[93] Nel 1798 viene stabilito che gli affittuari non possono essere obbligati a pagare più di dieci lire mensili per fitto arretrato, più di duecento lire annue per i primi tre anni, e più di 280 all'anno per i periodi successivi (300 se i guadagni avessero superato l'importo annuo di 1100 lire): E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 19. Nel 1811 le quote da pagarsi per l'affitto del posto vengono fissate nuovamente sulla base dei guadagni derivanti dal lavoro all'interno della Caravana, ovvero:

guadagno annuo (in lire)	somma da pagare (in lire)	guadagno annuo (in lire)	somma da pagare (in lire)
650	50	900	175
700	75	950	200
750	100	1000	225
800	125	1050	250
880	150	1100	275

(A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 489, doc. 20 settembre 1811).

[94] « Il Governo aveva divisato di aspettare che avessero pieno eseguimento le Regie Lettere Patenti del 10 di novembre 1823, onde promuovere la riforma degli attuali regolamenti del camallaggio di questa città; giacché col 1832, avendo termine l'onere di quelle patenti imposto ai Caravana di pagare individualmente l'annua somma di 250 £ a coloro che diconsi proprietari di quei posti » (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* fl. n. 1146, doc. 16 novembre 1829). Si veda anche E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 22.

[95] Il 4 maggio 1815 la Compagnia è protagonista di un evento sicuramente eccezionale e significativo del peso sociale che ancora manteneva questa corporazione nell'ambito cittadino: in virtù dell'antica usanza delle Arti di prestare la loro opera in occasione delle processioni, otto Caravana ottengono l'onore di trasportare in sedia gestatoria il Pontefice Pio VII nel tragitto dalla chiesa dell'Annunziata al Palazzo Negrotto, e, poco tempo dopo, le stesso Papa

dovuto alla carenza di traffici provocata dal blocco continentale durante il quale i guadagni dei Caravana subiscono una drastica riduzione [96].

Nel frattempo però la stessa organizzazione portuale si stava evolvendo, sia in funzione del progressivo incremento dei traffici, sia in relazione all'ampliamento della rete viaria cittadina, ma anche all'interno di questa nuova struttura i facchini della Caravana rimangono una presenza costante e ancora indispensabile. Contemporaneamente si era verificato un parziale ma significativo spostamento di una parte degli sbarchi destinati al Portofranco cosiddetto « di Genova » verso un'altra area, situata in posizione più decentrata, dove era sorto il nuovo Portofranco di San Lazzaro. La strada Reale per Torino, ovvero l'unica via carrozzabile che attraversava i Giovi, partiva proprio da questo scalo, presso il quale stazionavano in attesa i grossi carri (i cosiddetti « Malbrucks ») ai quali era proibito l'ingresso in città [97]. Grazie alla nuova soluzione logistica tutte le merci che giungevano al Portofranco genovese per essere inoltrate successivamente verso la pianura padana venivano reimbarcate dai facchini della Compagnia e trasportate a San Lazzaro, dove, nuovamente sbarcate da alcuni Caravana ivi destinati stabilmente [98], proseguivano il loro viaggio sui carri, con una inevitabile lievitazione dei costi che risultavano quindi quasi triplicati [99].

---

concede all'intera Compagnia un'indulgenza plenaria in forma di giubileo in quattro feste autunnali: *Ibidem*, p. 22; L. CERVETTO, *Compagnia dei Caravana* cit., p. 44.

[96] In questo particolare periodo di crisi le autorità decisero di sospendere per un anno l'obbligo di pagamento della quota di affitto dei posti: E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 21.

[97] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 495, anno 1825, *Magistrato degli Edili*. Sull'argomento di veda E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 330.

[98] « Tutti li generi di privativo diritto dei Caravana di questo Portofranco, che sbarcheranno allo scalo di S.Lazaro con spedizione sia per l'estero che per l'interno dello stato, il porto e caricamento spetta a facchini addetti a quel Portofranco »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 495, doc. 17 dicembre 1819, *Proposta dei deputati al camallaggio approvata dall'Ufficio Provveditori*.

[99] « Si fa fede a tenore de vigenti regolamenti in questa città di Genova per i trasporti delle merci che dal Portofranco, o dalla città escano per via di terra dalla parte di S. Lazaro. ... Che oltre il trasporto dovuto a facchini che portano le merci ad uno de luoghi di caricamento è dovuto alli facchini che li caricano 3 soldi F.B. per cantaro di Genova. Che alla discarica di S. Lazaro è parimente dovuto soldi 3 per cantaro, come pure alla ricarica sopra i carri alla Malbruch è nuovamente dovuto 3 soldi per cantaro per tale caricazione »: *Ibidem,* anno 1825, *Magistrato degli Edili* cit.

Contro questo sistema organizzativo, fonte di molte lamentele, si scaglia, nel 1825, con una denuncia circostanziata e precisa, un commerciante che aveva avuto la disavventura di dover spedire alcune casse di zucchero da Genova a Torino, sottolineando proprio gli eccessivi costi sostenuti a causa dell'obbligo di impiego dei facchini per poter caricare la merce sui carri in attesa alle porte della città, in conseguenza della carenza di collegamenti stradali con il porto:

> « Avendo nel passato mese di novembre avuto occasione di spedire ad una casa di Torino una rilevante partita di cassari e botti di zucchero, che dovettero per ordine della medesima transitare nella città, uscire dal Portofranco per mezzo de Caravana fino al Ponte Spinoli, ivi caricati per condurli sino a S. Lazaro, non avendo potuto ottenere di far entrare i carri grossi in città, dovettimo per ciò pagare:
> 1. il trasporto dal Portofranco sino al Ponte Spinoli;
> 2. pagare alli facchini nostrali che hanno diritto di caricamento 3 soldi;
> 3. il discaricamento in S.Lazaro ad altri fachini che di forza vollero essere pagati e lavorare;
> 4. altri 3 soldi per cantaro per nuovamente caricarli sulle Malbruch.
> Siccome in Torino, né in altre città di Piemonte non esistono li stessi regolamenti che in Genova per riguardo ai facchini, quella casa ha pensato che fossero aggravi arbitrariamente passati in conto, e perciò ricusa di abonarceli, quando che a noi è stato impossibile esimersi da tali spese » [100].

Il rapido miglioramento del sistema viario (grazie al quale viene finalmente consentito l'ingresso dei carri anche nelle zone limitrofe del porto), culminato con la costruzione di Strada Carlo Alberto nel 1837 (ovvero la prima carrozzabile a mare lungo l'asse portuale), e il proseguimento della politica già intrapresa del decentramento di alcuni punti di sbarco, oltre alla generalizzata crisi dell'ordinamento corporativo, provocano un lento sgretolamento del monopolio del facchinaggio e una conseguente carenza di lavoro, che si tramuta inizialmente nel tentativo di destinare i facchini ad altre mansioni (in particolare vengono utilizzati per lavori pubblici) [101], e in seguito, intorno al 1840, nella soppressione (almeno formale) di tutte le Compagnie portuali e nell'abolizione dell'antico sistema di trasporto [102]. Dal provvedimento di abolizione del 1840 si salva però proprio la antica Caravana che continua ad operare nel Portofranco [103], anche se viene posta sotto

---

[100] *Ibidem,* doc. 25 gennaio 1825.

[101] Su questo argomento si vedano anche i paragrafi successivi.

[102] E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 356.

[103] « ... considerando le sue funzioni e la specialissima natura del Portofranco di Geno-

il controllo della Camera di Commercio: si continua infatti a riconoscerle caratteristiche funzionali privilegiate, anche se nulla viene fatto per tentare di migliorarne l'organizzazione e l'efficienza. Nel 1848, in un clima politico incandescente, viene però abolito il monopolio della presenza dei Bergamaschi all'interno della Compagnia e, con il nuovo regolamento del 1851, si aprono finalmente le porte di questo gruppo di mestiere, che ha goduto per secoli di una posizione esclusiva all'interno dell'organizzazione della manodopera preposta alla movimentazione delle merci nel Portofranco, « ai nativi di Genova, delle valli di Bisagno e di Polcevera ed altre regioni » [104]. La Compagnia dei Caravana, anche se con caratteristiche diverse, continua a sopravvivere con alterne vicende fino al 1952, quando, in seguito alla parziale demolizione del Deposito franco e al declino di alcuni traffici di specifica competenza, viene interamente assorbita dalla CULMV (Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie) [105].

b) La non facile convivenza con i facchini « nostrali »

Come già accennato, in particolari situazioni di emergenza, all'interno del Portofranco i Caravana venivano affiancati nella loro opera da alcuni facchini, definiti « nostrali ». La documentazione concernente l'attività di questa categoria di lavoratori è piuttosto scarsa, ma è comunque possibile ricostruirne per quasi due secoli l'attività e le funzioni specifiche all'interno dell'organizzazione della manodopera portuale, pur se con delle inevitabili lacune.

La funzione dei nostrali nell'ambito operativo del Portofranco non era di primissimo piano, né era caratterizzata da un elevato livello di specializzazione, ma risultava sicuramente importante per un efficiente funziona-

---

va » (si veda L. CERVETTO, *Compagnia dei Caravana* cit., p. 50). Nel frattempo, nel 1832 era stato emanato un nuovo regolamento per la Caravana nel quale venivano riassunti e ordinati tutti i precedenti articoli e statuti in 143 articoli, senza in pratica apportare alcuna modifica sostanziale all'organizzazione della Compagnia stessa.

[104] *Ibidem*; cfr. E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 407.

[105] Per ulteriori dettagli sull'abolizione delle corporazioni operanti in ambito portuale e sull'attività della Compagnia dei Caravana dalla metà dell'Ottocento fino alla sua definitiva scomparsa si veda E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., pp. 24-32; N. MALNATE, *Le corporazioni operaie e la libera concorrenza nel porto di Genova*, Genova 1901, p. 10; B. ROSELLI, *La Compagnia dei Caravana* cit., pp. 11-12; E. COSTA, *Cavour e la riforma delle corporazioni* cit., pp. 107-164.

mento della struttura. Dovevano infatti smezzare le casse di zucchero e altri generi divisibili; lavorare il tabacco; crivellare il cacao, l'indaco, il pepe e altre sostanze simili; tenere puliti i magazzini, e svolgere altri servizi di questa natura; erano invece esclusi da tutte le attività da sempre monopolizzate dalla Compagnia dei Caravana, come il trasporto, lo sbarco e l'assistenza alla pesatura delle merci [106], a conferma della sussidiarietà del privilegio loro concesso, funzionale ad una contingente situazione di bisogno.

Le prime attestazioni dell'intervento di un gruppo di facchini nostrali nel Portofranco genovese risalgono alla metà del XVII secolo, in occasione di una supplica da loro presentata ai Protettori di San Giorgio per ottenere la conferma degli antichi privilegi, secondo i quali potevano trasportare le merci sbarcate al Ponte Mercanzia fino sotto i portici della Dogana [107]. In tale occasione, San Giorgio, oltre a precisare il fatto che i diritti dei camalli nostrali terminavano esattamente dove cominciano quelli dei Caravana, ovvero al piazzale della Dogana [108], specifica che, in situazioni di grande afflusso di merci nella zona franca, poteva essere concesso agli stessi nostrali il diritto di « entrare a trafficare in detta Dogana, acciocché aiutino a detti della Caravana nella faccenda che occorresse, la quale cessando cesserà ancora la detta licenza » [109]. Si ricorda infatti che il numero dei Caravana iscritti ai Ruoli nel periodo era ancora di trenta-quaranta unità, e che solo negli ultimi decenni del secolo si assiste ad un progressivo incremento dei soci della Compagnia, che rimane comunque sottodimensionata rispetto alle esigenze di traffico almeno fino alla fine del Settecento.

---

[106] I Protettori di San Giorgio, nella loro elencazione dei compiti attribuiti ai camalli nostrali, specificano infatti quanto segue: « ... non mai per portare in spalla mercanzie, ne per assistere ai pesi e sbarchi, essendo questi mestieri tutti di privativa spettanza de camalli della Caravana » (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 495, doc. 16 febbraio 1764).

[107] « Ricorrono alla pietà di VV.SS. Ill.me li camalli di questa città, con notarli, che tanto per tempi andati, quanto ne presenti, hanno sempre portato, e portano le robbe, e merci, che sono, et erano nel voto di sotto sopra del Ponte, et altri luoghi, come anche trasportavano, e trasportano le merci, e robbe dal Ponte Mercanzia sotto de portici della Dogana, pare ora che da camalli di Caravana ciò li venga proibito »: *Ibidem,* reg. n. 490, doc. 13 luglio 1668.

[108] « ... che si possa permettere a camalli nostrali il poter portare robbe, e merci dalli Ponti nel piazzale di Dogana, e da detto piazzale portarne sopra li Ponti, secondo quello che già altri tempi facevano detti camalli, e similmente portare dalla città sotto li portici della Dogana, in conformità pure del praticato per l'addietro »: *Ibidem*, doc. 13 luglio 1668, *Risposta alla supplica*.

[109] *Ibidem,* doc. 3 dicembre 1668.

Secondo quanto riportato da Emilio Lepetit, i nostrali ammessi al recinto doganale nel 1630 erano dieci (aumentati poi a sedici alcuni anni più tardi) e la pene per chiunque fosse stato sorpreso nel Portofranco senza regolare licenza dei Protettori di San Giorgio erano severissime: si passava infatti dalle pesanti multe ai guardiani, rei di non avere impedito tali trasgressioni, ai tratti di corda e ad altre pene corporali [110]. Nel 1707 il numero dei facchini locali autorizzati viene incrementato fino a 25 unità [111], mentre nel 1761 si ha finalmente la costituzione ufficiale della corporazione, la fissazione del numero degli iscritti a quaranta individui e la dettagliata definizione dei compiti ad essi spettanti. Mentre fino a quel momento questi facchini avevano operato in realtà come « serventi di pochi negozianti per i serviggi interni de rispettivi loro magazzini », senza quindi una vera e propria organizzazione, con la nuova normativa vengono definitivamente assegnati ai Magazzini del Portofranco con specifici compiti di trasporto e di manipolazione delle merci, ma contemporaneamente snon colpiti dal divieto tassativo di operare al di fuori di tale struttura [112].

Per motivi di necessità, però, già nel 1769 il Presidente del Portofranco richiama venti facchini nostrali e li autorizza a trasportare alcune partite di merci al di fuori dell'area di loro competenza [113], rivolgendo inoltre ai Caravana parole piuttosto decise, e precisando che « non debbano intendersi delle lamentele, e non venga per tale motivo in qualche maniera interrotto il commercio ». Il Presidente si era infatti reso conto che in determinate

---

[110] Secondo una prassi ritenuta evidentemente molto efficace le minacce di pene corporali per i contravventori alle norme venivano addirittura bandite pubblicamente a suono di corno: E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana* cit., p. 18.

[111] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 490, doc 23 febbraio 1720.

[112] Viene inoltre decretato l'obbligo di elezione di un console con i consueti doveri di obbedienza da parte di tutti gli iscritti: « I camalli nostrali del Portofranco, i quali da principio non facevano alcun corpo, ossia corporazione fra di loro, anzi erano serventi di pochi negozianti per i serviggi interni de rispettivi loro magazzini. Adesso poi essendo cresciuti ad un numero copioso sono stati nell'anno scorso fissati in numero di 40 con facoltà di eleggersi frà di loro un console con subordinazione al medesimo e con un qualche metodo che prima non avevano. Le incombenze però di costoro altro non sono che di servire a ciaschedun magazzino ... e senza poter oprar nulla fuori dei limiti del Portofranco » (*Ibidem,* doc. 5 aprile 1762).

[113] In particolare li autorizza a trasportare alcuni carichi dalle chiatte e da altri siti ove giacevano in attesa di destinazione fino ai corridoi ad esse assegnati, onde lasciare lo spazio necessario per alcune partite di zucchero delle quali era previsto l'arrivo.

situazioni i privilegi esclusivi attribuiti ai Caravana costituivano un vero e proprio ostacolo ad un corretto svolgimento delle operazioni di trasporto delle merci che giungevano nell'area doganale:

> « ... attesa l'affluenza delle merci che giornalmente giongono a questo Portofranco, ed attesa altresì la restrizione di quelle che sono sparse per i corridoi, e per le quali conviene fare un nuovo trasporto, e sul dubbio principalmente che a detti presenti et urgenti lavori non possano per ora supplire i soli fachini Caravana » [114].

Nei primi decenni dell'Ottocento, dopo lunghi periodi di conflittualità tra nostrali e Caravana, riguardante sia il diritto di trasporto di particolari categorie merceologiche [115], sia la prassi dei Bergamaschi di avvalersi, in alcune situazioni di bisogno, della collaborazione dei facchini del Ponte Mercanzia (che venivano quindi preferiti ai nostrali) [116], sono gli stessi consoli della Caravana che intervengono presso le Autorità cittadine con una testimonianza a favore di questa categoria [117], dimostrando quindi di avere ormai accettato la loro presenza all'interno del Portofranco, forse anche in considerazione della necessità di delegare tutta una serie di attività (considerate minori) che non erano tradizionalmente di loro competenza.

---

[114] *Ibidem,* reg. n. 495, doc. 1 dicembre 1769.

[115] Risale ad esempio al 1683 una disputa tra le due categorie di facchini a proposito del diritto di trasporto di vetri, vasellame e altro materiale simile che veniva sbarcato al Ponte Mercanzia, che si risolse a favore dei nostrali: *Ibidem,* reg. n. 490, docc. 26 novembre 1683 e 10 dicembre 1683.

[116] Sull'attività svolta dai facchini del Ponte Mercanzia si veda il cap. 3.5.

[117] « I sottoscritti consoli de Caravana del Portofranco certificano, ed attestano che è uso inveterato in questo Portofranco di lasciar trasportare alla Compagnia de facchini nostrali le casse, e fecci vuoti di zucchero fuori dello stesso Portofranco senza che mai abbiano ciò preteso di eseguire né i Caravana, né i facchini del Ponte della Mercanzia »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 495, doc. 11 ottobre 1820.

Capitolo IV - La movimentazione delle merci sbarcate verso le destinazioni urbane ed extraurbane

1. *I facchini addetti al trasporto delle merci via terra. La specializzazione merceologica e per ponti di sbarco*

All'interno dello scalo genovese, fin dal XV secolo, l'attività dei facchini (o camalli) non si limitava alla semplice movimentazione dei carichi dalle navi ai magazzini del porto e viceversa, ma si estendeva ad un ambito territoriale decisamente più ampio: per i già sottolineati problemi di viabilità che non consentivano ai carri di entrare in città, le merci andavano spesso trasportate fino ai depositi dei rivenditori, ai fondachi e alle botteghe dei mercanti, alle *stationes* da cui partivano gli animali da soma diretti oltre i valichi Appenninici [1].

L'importanza della funzione svolta da questo gruppo di lavoratori continua a crescere con il passare dei secoli, parallelamente all'incremento dei traffici e, ancora nei primi decenni dell'Ottocento, si può affermare che l'operatività dello scalo fosse interamente nelle loro mani, al punto che, nel 1824, l'Ufficio dei Provveditori esprimeva parole di sostegno nei loro confronti in questi termini: « ... tanti individui pronti a qualunque più laborioso mestiere, compreso quello di fare le veci dei muli e dei somari » [2].

Certamente, soprattutto a partire dal XIX secolo, il contrasto tra la seppur lenta evoluzione del sistema economico (con l'incremento demografico, l'aumento dei commerci, il progressivo sviluppo della navigazione a vapore, la embrionale nascita di una struttura industriale) e il tradizionale mondo del facchinaggio (costretto entro vincoli corporativi e legato alle antiche consuetudini) diventa sempre più evidente, e risulta essere fonte di preoccupazione sia per gli operatori commerciali che per il Governo Sabaudo:

---

[1] L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città portuale del Medioevo* cit., pp. 97-100.

[2] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* fl. n. 1146, doc. 28 febbraio 1824.

« Ces associations de portefaix étaient dévenues extrêmement à charge pour le commerce, par les hauts prix qu'elles exigéaient, par leur arrogance, et dangereuses pour le Gouvernement, offrant une force considérable dont le mauvais parti aurait pu profiter, ces hommes vénaux étant presque toujours pour ceux qui les payent tout à fait inquiétantes dans les temps d'épidémie ou de stagnation dans le commerce » [3].

La documentazione esaminata, al fine di effettuare un'analisi approfondita dell'evoluzione organizzativa delle Arti dedite al facchinaggio all'interno del porto di Genova, è essenzialmente costituita dagli Statuti corporativi quattro-cinquecenteschi, e dalla ricca normativa emanata in materia dagli organi governativi in occasione della sottomissione della Repubblica all'Impero Napoleonico prima, e al Regno Sabaudo poi. Tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo, infatti, l'intero sistema del facchinaggio genovese si trova schiacciato tra un apparato statutario vecchio ormai di quasi tre secoli e l'esigenza di nuove norme mirate a regolamentare l'organizzazione del lavoro, in considerazione dello sviluppo dei traffici e dell'eccezionale incremento nel numero degli addetti alla movimentazione dei carichi. I nuovi governi procedono così ad una revisione completa degli avvenimenti che hanno caratterizzato l'attività delle diverse corporazioni a partire dalla loro nascita, al fine di trovare soluzioni adeguate ai problemi contingenti: per questo motivo all'interno della ricca documentazione ottocentesca si trovano sovente riportati decreti, regolamenti, suppliche, provvedimenti, risalenti ai secoli precedenti, grazie ai quali è possibile colmare il vuoto lasciato (allo stato attuale delle ricerche) dalla carenza di documentazione originale per i secoli precedenti, al fine di ricostruire in maniera completa le vicende, i problemi, i conflitti che caratterizzano la manodopera portuale nel corso dell'Età moderna.

Sia la documentazione più antica che quella ottocentesca sono caratterizzate dall'uso di una terminologia semplice e diretta; le Arti dedite al facchinaggio vengono comunemente chiamate Compagnie o « classi » (ma il riferimento al sistema corporativo è chiaro), mentre il termine Caravana è esclusivamente riservato, almeno fino all'inizio dell'Ottocento, ai gruppi interamente composti da lavoratori forestieri: questi ultimi sono infatti caratterizzati dall'adozione di una particolare forma giuridica (denominata appunto Caravana) che, come si vedrà in seguito, li differenzia dagli altri, e costituirà un modello da imitare per le nuove Compagnie « nazionali » formatesi nel corso del XVIII secolo.

---

[3] Dal diario di Carlo Alberto, 12 agosto 1837, pubblicato da F. SALATA, *Carlo Alberto inedito*, Milano 1831, p. 335.

Tra i facchini del porto (che si differenziano da quelli cosiddetti « da portantina », specializzati nel trasporto di persone all'interno delle mura cittadine) [4] vigeva una specializzazione sia merceologica che per ponti di approdo, ed ogni singolo gruppo costituiva una corporazione totalmente autonoma e indipendente dalle altre, con propri Statuti e Ruoli. Tra quelle di più antica origine [5] vanno annoverate tre Caravane interamente composte da stranieri, ovvero la Caravana dei facchini della « grassia » (addetti al trasporto di salumi e pesci salati) provenienti dalla provincia di Domodossola, la Caravana svizzera addetta al trasporto dell'olio e la Caravana bergamasca del Portofranco (di cui si è già parlato), oltre alla Compagnia nazionale dei facchini da vino. Nella seconda metà del Settecento, in conseguenza dell'utilizzo di nuovi ponti di sbarco per far fronte all'incremento dei traffici marittimi, prendono vita alcuni nuovi gruppi (esclusivamente composti da lavoratori genovesi), il cui ambito operativo risulta limitato a specifiche zone di approdo (Ponte Legna, Reale, Mercanzia, Passo Nuovo della Lanterna, Marinetta, San Lazzaro), senza alcuna specializzazione merceologica; parallelamente, in seguito allo sviluppo del commercio delle granaglie e del carbone, si costituiscono due corporazioni destinate unicamente al trasporto di questi generi, ovvero i facchini da grano e quelli da carbone del Ponte Spinola. Alla fine del XVIII secolo le Compagnie nazionali risultano ormai preponderanti (una decina circa), e i facchini genovesi rappresentano circa l'85% dell'intera forza lavoro addetta al trasporto a braccia nel porto genovese.

Si trattava quindi di una realtà tutt'altro che omogenea, caratterizzata da notevoli differenze interne, riguardanti sia la provenienza degli iscritti (potevano essere cittadini, provenire dal contado o anche da altri paesi), sia la magistratura alla quale, almeno formalmente, i gruppi erano subordinati (alcuni gruppi dipendevano dai Padri del Comune, mentre altri dai Conservatori del Mare o dalle magistrature annonarie), sia il trattamento economico loro riservato, che poteva essere più o meno favorevole a seconda dell'importanza e del peso politico del gruppo di appartenenza. Solo teoricamente,

---

[4] I facchini da portantina erano suddivisi per « piazze » di competenza, ovvero, secondo quanto riportato da uno stato dell'Arte risalente al 1797: Arco, San Tommaso, Sant'Ambrogio, San Lorenzo, Soziglia, Campetto, San Filippo, Santa Fede, Strada Nuova, San Bernardo, Sant'Andrea, San Luca, San Lazzaro, Granarolo: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 488, fasc. 12, *Leggi e regolamenti relativi al facchinaggio*.

[5] I primi statuti di queste corporazioni risalgono alla seconda metà del XV e alla prima metà del XVI secolo.

infatti, valeva il principio secondo il quale « li facchini di qualsiasi scalo o piazza godranno delli stessi diritti, ne vi sarà privileggio o distinzione di sorte alcuna » [6].

Il numero di lavoratori assegnato a ciascun gruppo e il ponte di sbarco di ogni singolo genere merceologico venivano stabiliti dalle autorità competenti (Padri del Comune prima e Ufficio dei Provveditori poi) a seconda delle esigenze di traffico delle singole zone di approdo [7]. Il sistema era alquanto rigido, e il potere decisionale dei singoli gruppi di mestiere era limitato all'organizzazione interna e alla ripartizione del lavoro tra gli iscritti.

Ogni Arte aveva per regolamento il proprio ambito operativo [8], ma la scarsa organicità delle normative in vigore, sovente prevaricate dalle consuetudini portuali, rendeva i confini dei diritti di ciascun gruppo scarsamente delineati, dando origine a continui disordini e a scontri tra facchini appartenenti a gruppi diversi. In generale valeva comunque il principio secondo il quale « è permesso a ciascheduno di trasportare da per se stesso i propri effetti ad eccezione di ciò che può rifferirsi direttamente al commercio, o alla provvista delle botteghe e magazzini » [9].

È difficile effettuare una stima precisa della consistenza numerica di questa importante e più che mai composita categoria di lavoratori, ma si può ragionevolmente ipotizzare che tra Cinque e Seicento operassero in città circa mille-milletrecento facchini (con i quali collaboravano pesatori, magazzinie-

---

[6] Il principio, già in vigore nel XV secolo, viene ribadito nel 1817: *Ibidem*, fl. n. 1146, doc. 20 febbraio 1817, art. 5.

[7] « L'Ufficio dei Provveditori stabilirà per ogni scalo di mare o Piazza di terra quel numero di fachini che crederà necessario e proporzionato al lavoro, da quali scali e piazze continueranno ad essere introdotti tutti li generi, e mercanzie a seconda delle ordinanze che sono in vigore »: *Ibidem*, art. 1.

[8] In particolare, i facchini destinati al servizio di ponti e scale potevano, ciascuno nella propria « stazione », trasportare tutti gli oggetti che vi venivano scaricati e soggetti al diritto di camallaggio, ovvero qualsiasi tipo di merce destinata alla commercializzazione, ad eccezione dei vini, granaglie, legumi, le mercanzie di competenza della Dogana e del Portofranco e quelle di spettanza dei Grassini e camalli da olio; il regolamento è riportato: *Ibidem*, reg. n. 495, doc. 31 luglio 1815, *Dal Regolamento per la generale classe dei facchini del 2 nivoso anno 14, art. 14 stato approvato dalle Regie Patenti 31/12/1815, art. 3*.

[9] La citazione si riferisce al XVI secolo, ma è riportata: *Ibidem*, fl. n. 1146, doc. 16 ottobre 1830, *Regolamento 2 nivoso anno 14, art. 8*.

ri, ligaballe [10]), ovvero circa il 10% dell'intera forza lavoro maschile impiegata nella città, che, si ricorda, all'epoca annoverava circa cinquantamila abitanti [11]. Nel 1745 il numero dei camalli era di circa milleduecento unità [12], per raggiungere quasi le duemila all'inizio del nuovo secolo [13], evidenziando un andamento esponenziale nell'incremento degli iscritti ai Ruoli che prosegue, salvo alcuni periodi caratterizzati da una parziale inversione di tendenza, fino alla definitiva scomparsa di questi gruppi dalla scena portuale intorno alla metà dell'Ottocento.

Un altro importante elemento da considerare ai fini di una obiettiva valutazione dell'efficienza del sistema del facchinaggio, in relazione alle necessità dello scalo, è l'analisi della provenienza degli iscritti: a partire dal XV e fino al XVIII secolo, si registra una certa prevalenza dell'origine contadina degli immatricolati (particolarmente evidente per le Caravane forestiere, ma piuttosto rilevante anche per le corporazioni genovesi dei facchini da vino e da carbone), significativa di una certa stagionalità della professione, che veniva così alternata alla coltivazione di appezzamenti di terreno nell'entroterra o nei paesi d'origine [14]. Un'inversione di tendenza si verifica solo intorno alla fine del Settecento, quando, grazie ad una politica del Governo mirante a favorire le maestranze cittadine, i tre quarti delle nuove ammissioni alle Compagnie cosiddette nazionali [15] vengono riservati ai Genovesi (o comunque ai residenti in città da almeno dieci anni).

---

[10] Si trattava di addetti al trasporto e riparazione dei colli. Su questa corporazione si veda il cap. 3.6.

[11] G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., pp. 141-142.

[12] E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna* cit., p. 83 e sgg.

[13] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 493, doc. 13 novembre 1802. Tale incremento è dovuto in particolare all'ammissione di massa nei Ruoli voluta espressamente dalle Autorità cittadine per premiare coloro che si erano distinti durante la Rivoluzione del 1797: si veda E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 343.

[14] A titolo di esempio, nel 1797 il Gaffarel definisce i facchini da carbone « rudes montagnards habitués aux privations dans leurs ventes de l'Appennin »: *Ibidem*, p. 375.

[15] Questo provvedimento viene infatti applicato a tutte le compagnie di nuova costituzione e a quelle già esistenti dei facchini da vino e da carbone. « Il numero dei facchini che verranno stabiliti come all'art. 1, per ¾ verrà preso dagl'individui nativi della città, e per ¼ delle campagne, a meno che non venisse l'epoca in cui l'Ufficio si trovasse mancante d'individui per compire il numero fissato dall'art. 1. Coloro che saranno domiciliati in Genova per dieci anni si considereranno come nati in essa. Li Caravana del Portofranco, Grassini ed Olio

I compiti di vigilanza sull'osservanza dei regolamenti e sul mantenimento dell'ordine pubblico da parte dei diversi gruppi di facchini, sia nazionali che forestieri [16], rimangono di competenza della magistratura dei Padri del Comune (e dei Conservatori del Mare relativamente ai soli facchini da grano) per circa tre secoli, ovvero dalla loro costituzione fino al 1803, quando, in un periodo di grandi cambiamenti politici, tale compito viene affidato al neonato Comitato dei Pubblici Stabilimenti, destinato a sostituire l'antico Ufficio in tutte le sue funzioni. Con l'avvento del Governo piemontese l'amministrazione del porto viene definitivamente affidata all'Ufficio degli Edili, mentre l'attività di supervisione sul lavoro portuale diventa di competenza dell'Ufficio dei Provveditori del Comune di Genova.

2. *Il monopolio straniero nel trasporto dell'olio e dei salumi*

a) I Grassini

Analizzando l'evoluzione del facchinaggio all'interno del porto genovese in relazione alla capacità di ciascun gruppo di mantenere una propria posizione monopolistica nel corso dei secoli, ed effettuando una valutazione comparativa dell'efficienza del servizio prestato, un ruolo certamente di primo piano spetta ai facchini della Grassia o « Grassini ». Per alcuni aspetti le loro vicende possono essere paragonate a quelle dei ben più conosciuti Caravana del Portofranco e, infatti, in quasi quattro secoli di vita parallela, le attività di questi due gruppi si intrecciano più di una volta.

Le origini della Caravana della Grassia come corporazione indipendente risalgono al 1465 [17], ma secondo quanto risulta dalla documentazione esaminata sembra che i Grassini operassero già in epoche precedenti in quanto

---

non sono compresi in questo articolo, nulla innovandosi sulla loro patria » (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* fl. n. 1146, doc. 20 dicembre 1817, art. 3). Questo decreto è stato più volte ribadito e si trova trascritto in quasi tutte le disposizioni e regolamenti relativi al facchinaggio dei primi decenni dell'Ottocento.

[16] Solo teoricamente, infatti, le Compagnie forestiere, ovvero i Caravana del Portofranco, i grassini e i facchini da olio, erano sotto la giurisdizione delle magistrature annonarie e quindi escluse dal controllo dei Padri del Comune.

[17] Risale infatti al 1465 la notizia di un'assemblea di 15 *laboratores grassie membri de consortia seu societate Virginis Marie et beati Johannis Baptista de Carmo Janue*: L. GATTI, *Un catalogo di mestieri* cit., p. 92.

parte integrante della Compagnia Bergamasca, all'interno della quale si distinguevano semplicemente per la loro specializzazione nel trasporto di salumi e formaggi [18]. Un altro elemento di contatto tra i due gruppi è inoltre da ricercarsi nella provenienza forestiera degli iscritti: per poter essere ammessi alla Caravana della Grassia era necessario infatti essere originari di Domodossola o delle vallate circostanti (in particolare Mendrisio e Monte Crestese) [19], secondo un monopolio straniero della corporazione del tutto analogo a quello bergamasco nella Compagnia del Portofranco.

Lo Statuto dell'Arte, risalente al 1568 [20] e modificato più volte nei decenni successivi, traccia le linee essenziali dell'organizzazione interna del gruppo, determinando i criteri di ammissione, i diritti e doveri degli iscritti, l'ambito operativo entro il quale gli immatricolati godono di una posizione di monopolio nei confronti degli altri facchini.

Si stabiliscono innanzi tutto i consueti obblighi di obbedienza nei confronti del console (che veniva eletto con cadenza annuale) [21]; si pone il divieto di giocare d'azzardo, di bestemmiare e di lavorare nei giorni festi-

---

[18] A questo proposito, in una relazione del 1830 si riporta quanto segue: « ... Dicevano che in tempi remotissimi essi facevano parte, anzi un corpo solo, coi Caravana del Portofranco, e che la separazione era stata operata d'accordo, separando d'accordo il lavoro »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 491, doc. 5 marzo 1831.

[19] « Non possa esso console accettare alcuno in detta Compagnia che non sii d'altra regione che de loro paesi di Lombardia ». Nei capitoli del 1586 non si fa riferimento in particolare a Domodossola, Mendrisio o Monte Crestese, ma tali nomi vengono frequentemente riportati in numerosi documenti di periodi successivi; il regolamento è riportato *Ibidem*, fl. n. 1146, doc. 30 dicembre 1830 cit.; *Ibidem*, fl. n. 1148, doc.19 febbraio 1836.

[20] In tale anno la Compagnia aveva chiesto ai Padri del Comune l'autorizzazione ad emanare un nuovo Statuto in quanto il precedente era andato perduto: « Serenissimo et eccellentissimi signori, la Compagnia della Caravana della Grassia, tanto antica nella presente città, si è sempre governata con quell'ordini, regole e mete che le sono state ordinate e da tutti accettate, ma perché quell'ordini e capitolo loro s'è smarito, desiderosi di procedere sicuri con buona volontà e secondo gl'ordini di vostre signorie serenissime, le supplicano vogliano essere servite commetter a prestantissimi signori Padri de' Commune, come che habbino sempre havuto cura per le regole e rifforme degl'essercitii e compagnie sudette, acciò che le diano e stabilischino forma e regola sotto la quale possino loro procedere e governarsi » (A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli della Grassia*, doc. 28 marzo 1586). Per la trascrizione completa dei Capitoli si veda l'Appendice II.

[21] *Ibidem*, artt. 3, 5.

vi [22]; si decreta l'obbligo di recarsi nell'ultima domenica di ogni mese presso la chiesa di Santa Maria del Carmine per ascoltare la Messa [23]; il numero degli iscrivibili viene infine fissato tra le dieci e le dodici unità [24]. Per quanto riguarda le prescrizioni relative all'ammissione nell'Arte, oltre all'obbligo di provenienza « de loro paesi di Lombardia », viene fissata una quota di ingresso di dieci lire genovesi (cinque per i figli di maestri) da versarsi per metà ai Padri del Comune, ai quali compete comunque l'approvazione definitiva del nuovo socio [25].

Sulla base dei dati analizzati è possibile affermare che, a differenza di quanto si è verificato per la Caravana bergamasca, il numero dei Grassini operanti nello scalo ligure si è mantenuto pressoché costante sulle dodici unità fino al 1816 [26], perfettamente in linea con quanto stabilito dagli antichi regolamenti. Solo a partire dal 1819 il loro numero sale a venti unità e si mantiene tale fino alla definitiva soppressione dell'Arte nel 1839.

La corporazione si rivela così numericamente ristretta, ben organizzata e di conseguenza in grado di difendere la posizione occupazionale detenuta all'interno dello scalo da possibili intromissioni di Compagnie nazionali concorrenti. Anche con l'allargamento dei Ruoli continua però a permanere il monopolio esclusivo dei Lombardi all'interno del gruppo e, ancora nel 1830, tutti gli immatricolati risultano originari di Monte Crestese e ufficialmente domiciliati a Santa Maria di Monte Crestese [27].

---

[22] Le pene nei casi di contravvenzione alle norme variavano tra una e cinque lire: *Ibidem*, artt. 6, 10, 11, 14.

[23] *Ibidem*, art. 7. Si tratta della stessa chiesa alla quale è devota la Caravana bergamasca, ad ulteriore conferma dell'origine comune dei due gruppi.

[24] Secondo quanto riportato dall'art. 1 dello Statuto la possibilità di variare il numero degli appartenenti all'Arte, sempre però entro i limiti fissati, spetta unicamente alla Magistratura dei Padri del Comune, deputata al controllo sull'Arte: « Primieramente essi compagni hanno da essere sino al numero de dodeci, purché non siino meno di diece, a giudizio de prestantissimi signori Padri del Commune »: *Ibidem*, art. 1.

[25] *Ibidem*, artt. 4, 18.

[26] Gli iscritti all'Arte risultano essere 11 intorno alla metà del Seicento (*Ibidem*, doc. 21 giugno 1666), mentre rimangono costantemente 12 negli anni 1797-1816.

[27] Risale al 1830 l'unico Ruolo completo degli iscritti all'Arte all'interno del quale sono riportati, oltre ai nomi, cognomi e paternità degli iscritti, anche l'età e gli anni di facchinaggio esercitati. Si veda a questo proposito l'Appendice III.

L'attività dei facchini della Grassia riguarda essenzialmente il trasporto di tutti i generi soggetti all'omonima gabella[28] (ovvero formaggi, burro, candele, acciughe e salumi) giunti in città sia dalle porte di terra che dal mare (qualunque fosse il ponte di sbarco), e la pesatura dei formaggi all'interno dei locali stessi della gabella, presso i quali i Grassini sono tenuti a stazionare in attesa di lavoro dall'alba al tramonto[29]. Secondo quanto stabilito dagli antichi regolamenti, la retribuzione per questo genere di attività è di cinque soldi per ogni cantaro (kg. 47,65) di merce trasportata e di un soldo per la pesatura di una analoga quantità di formaggio[30]; ogni sera ciascun facchino deve rendere conto al console dei guadagni ottenuti nella giornata di lavoro al fine di procedere al riparto delle entrate tra tutti gli iscritti all'Arte[31], secondo una prassi piuttosto usuale tra le Caravane straniere. In conseguenza dell'adozione di questa particolare forma organizzativa, la corporazione risulta essere solidalmente responsabile nei confronti dei committenti per qualunque frode o errore causato dai propri iscritti, sui quali però si riserva il diritto di rivalersi nel caso in cui fosse stato possibile individuare i colpevoli del misfatto[32]. Analogamente alla Caravana bergamasca, anche la corporazione dei Grassini basa il successo e la redditività della propria attività sulla professionalità e sulle doti di moralità degli immatricolati, instaurando un proficuo rapporto di fiducia sia all'interno del gruppo, che tra questo e i committenti delle attività di trasporto, che va ben oltre il normale rapporto di lavoro.

---

[28] Sulla gabella della Grassia si veda C. CUNEO, *Memorie sopra l'antico Debito Pubblico* cit., pp. 478-479.

[29] « Non può alcuno, sii chi vogli, né di compagnie né d'altri, intromettersi né impacciarsi in portar né scarricar alcuna cosa pertinente a quella cabella della Grassia, sotto pena de soldi venti sino in lire cinque, applicate per la metà alla Camera de prestantissimi signori Padri del Commune e l'altra metà alla detta Compagnia » (A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli della Grassia*, doc. 28 marzo 1586, art. 2). Tale divieto viene ribadito dai Padri del Comune nel 1666: *Ibidem*, doc. 21 giugno 1666.

[30] La tariffa, risalente alla fine del XVI secolo, è riportata in A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Francese*, fl. n. 324, doc. 12 marzo 1808.

[31] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli della Grassia*, doc. 28 marzo 1586, art. 15.

[32] Nei casi più gravi si arrivava anche alla radiazione dai Ruoli: « Che occorrendo qualsivogli fraode, errore per conto di detta Compagnia con alcuno mercadante o altri, sii detta Compagnia obligata compire e sodisfare ad ogni mancamento. Che ritrovando il colpevole di tale errore o mancamento, oltre la restitutione sii privato da quella Compagnia e cada in ogni grave pena in arbitrio de predetti signori Padri del Commune »: *Ibidem*, artt. 12, 13.

La normativa concernente l'importazione di generi alimentari in città è però in continua evoluzione, così come l'assegnazione dei diritti di trasporto alle diverse classi, e i camalli della grassia si trovano sempre costretti a lottare per il mantenimento dei privilegi che gli erano stati loro accordati con lo Statuto del 1586. Troppo spesso, infatti, accadeva che, sulla spinta delle pressanti suppliche presentate da qualche corporazione di facchini particolarmente in difficoltà, le autorità demandate alla gestione portuale decidessero di spostare temporaneamente la movimentazione di alcuni tipi di merci da una banchina all'altra, modificando quindi le competenze per il trasporto e causando una preoccupante confusione normativa che si rifletteva poi sull'efficienza dell'organizzazione del lavoro all'interno dello scalo.

Già nei primi decenni del Seicento i Padri del Comune emanano una serie di decreti secondo i quali i proventi del trasporto di stoccafisso, anguille salate, mosciame e bottarega vanno ripartiti al 50% tra i Grassini e i Caravana [33]; dopo un silenzio normativo durato più di un secolo, nel 1801 il Comitato dei Pubblici Stabilimenti sottrae ai camalli della Grassia il trasporto delle alici salate sbarcate al Ponte Mercanzia (ed introdotte in città con beneficio di Portofranco) per assegnarlo ai facchini dello scalo [34], ma solo un anno più tardi lo stesso Comitato priva i Caravana del diritto di trasporto dei formaggi godenti di Portofranco per attribuirlo ai Grassini stessi [35].

Nel 1808 si verifica un importante cambiamento che sconvolge temporaneamente gli equilibri interni dell'Arte: sulla base di una nuova organizzazione delle Dogane Imperiali, emanata dal Governo Francese, viene decretato l'obbligo di scaricare tutti i generi soggetti alla gabella della Grassia al solo Ponte della Mercanzia, per poi trasportarli alla Dogana per una preventiva ispezione qualitativa e quantitativa, prima di raggiungere i locali della gabella e, finalmente, i magazzini di destinazione [36]. Con questo provvedimento l'attività di trasporto dei Grassini, anche se viene di fatto

---

[33] *Ibidem*, docc. 21 aprile 1606 e 22 aprile 1628.

[34] Il provvedimento riguarda anche lo sbarco presso il ponte di stoccafisso e baccalà destinati ai rivenditori al minuto: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 490, doc. 9 dicembre 1801.

[35] *Ibidem*, doc. 15 marzo 1802.

[36] Un percorso analogo era inoltre previsto per gli stessi generi procedenti in senso contrario, ovvero dai magazzini dei venditori al Ponte Mercanzia, l'unico autorizzato ad accogliere simili carichi: *Ibidem*, *Governo Francese*, fl. n. 324, doc. 12 marzo 1808.

circoscritta ad un unico ponte di sbarco, risulta notevolmente ampliata in quanto, venendo a cadere l'usanza da parte dei commercianti di servirsi dello scalo più prossimo ai propri magazzini, i facchini si trovano a trasportare le stesse mercanzie per distanze più che doppie di quanto non facessero prima della riforma. La conseguenza della nuova situazione è l'immediata richiesta da parte dell'Arte di un aumento delle tariffe, che vengono fissate dalle autorità in sette soldi per ogni cantaro di merce trasportata (sempre che il magazzino di destinazione sia compreso « entro il primo circondario »), e in dieci soldi per il trasporto di ogni singolo collo, qualunque sia il peso, in arrivo dalle porte interne della città per fare il percorso inverso [37].

Solo un anno dopo i Grassini si trovano di nuovo in difficoltà in seguito alla decisione governativa di escludere i salumi in arrivo via terra dall'obbligo di passare per i locali della gabella, riducendo quindi il lavoro e la lunghezza del trasporto: ancora una volta però, ad ulteriore conferma di quanto tale corporazione fosse tenuta in considerazione dalle autorità cittadine, viene concesso un nuovo aumento delle tariffe a parziale indennizzo del danno subito [38].

Nel 1810, in seguito alle dispute insorte tra i facchini cosiddetti nazionali e le Caravane straniere della Grassia e del Portofranco a proposito del monopolio nel trasporto dei salumi, il Governo, ribadendo ancora una

---

[37] In questa situazione il Governo Francese si dimostra molto attento a raccogliere la supplica dei Grassini, riconoscendo l'effettivo incremento di lavoro al quale sono sottoposti grazie ai nuovi provvedimenti adottati: « Vista l'antica tariffa, prese le opportune cognizioni. Considerando la doppia fatica che devono fare detti Caravana per il porto dei generi soggetti a detta Gabella, quali dovendosi sbarcare al Ponte Mercanzia prima d'essere trasportati al loro destino devono essere depositati nella Dogana. Al tutto. Hanno aumentato et aumentano a soldi sette per ogni cantaro la mercede del porto a detti Caravana per tutti li generi soggetti alla detta Gabella ... come pure aumentano a soldi dieci per ogni collo di qualonque peso la mercede per il porto de salami, mortadelle, lardi, carni salate, et altri generi spettanti a detta Gabella, che dalle porto interne della città detti Caravana devono trasportare nel locale della Gabella »: *Ibidem*, doc. 12 marzo 1808, *Gli Aggionti alla Maire di Genova Deputati all'Ufficio de' lavori e stabilimenti pubblici*.

[38] La tariffa passa, infatti, a otto soldi per il trasporto di ogni cantaro e a due soldi per il peso di un'eguale quantità di formaggio (*Ibidem*, doc. 21 settembre 1809). La precedente tariffa per il peso sottile del formaggio di un soldo per cantaro risaliva al 21 giugno 1666: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli della Grassia*, doc. 21 giugno 1666.

Tariffa per i lavori de' Caravana e dei Grassini

1. Traslocazione da un sito ad un altro del Ponte o dal bordo de' bastimenti a S. Lazaro, ò dentro il porto Franco; trasporti dal Ponte nel Porto Franco, o dal Ponte, o Porto Franco alla porta, o dentro la Dogana, ogni collo sino a due cantara di Genova	soldi 6
2. Dalla porta, o dal dentro del secondo circondario	soldi 7
3. Dalli altri Ponti e Scali nel primo circondario se gli oggetti sono a colli sopra contemplati	soldi 8
Se sono in cantara, per ogni cantara	soldi 5
Nel secondo circondario, nel primo caso	soldi 10
Nel secondo	soldi 7
4. Per ricognizione e fatture in città ogni collo come sopra	soldi 2
In Porto Franco, Ponte, e Dogana	soldi 1
5. Per il peso sottile ogni collo come sopra	soldi 2
Per il peso di generi fini, compreso corami e pelli, per peso	soldi 4
Per il peso grosso ogni cantaro decimale per i generi che non si pesano	soldi 2
6. Lo sbarco ancorché individui, non camalli accudissero, o cooperassero, ogni collo come sopra	soldi 2
Lo sbarco ancorché come sopra per barile o balla sino a due cantara di salumi	soldi 2
7. Trasporti dei generi dell'octroi che passano per la porta della Chiappa nel primo circondario, ogni collo come sopra, che non oltrepassa le due cantara, ed oltrepassando, a proporzione	soldi 8
Nel secondo circondario come sopra	soldi 10
8. Peso per i diritti dell'octroi, ogni cantaro	soldi 1
9. I decreti e regolamenti anteriori, non contrari alla presente tariffa, sono conservati.	

volta i secolari diritti di questi ultimi [39], emana un nuovo regolamento attraverso il quale spiega come non sia possibile applicare nella città ligure le

[39] « Le transport dans l'entrepôt connu sous le nom de Gabella Grassia des objets indiqués dans l'article 25 du reglement même sera effectué par les portefaix appelés Grassini, et les Caravana du Port Franc, entre les quels il y a des conventions particulieres, exclusivement

stesse tariffe in uso negli altri porti francesi (Marsiglia e Bordeaux in particolare), essendo queste probabilmente troppo gravose per i commercianti genovesi « avezzi a servizio assai meno dispendioso », ma riconosce altresì la necessità di una radicale riforma in materia [40]. Viene così emanata una nuova tariffa molto dettagliata, nella speranza di costruire un quadro normativo ben delineato che non desse più adito all'insorgere di controversie tra le compagnie di facchinaggio [41].

Secondo quanto riportato, l'attività svolta dai Grassini in ambito cittadino risulta suddivisa in tre sezioni, ovvero il trasporto, il peso e lo sbarco dai bastimenti delle categorie merceologiche di cui hanno il monopolio; per ciascuna di esse le tariffe applicate variano a seconda del tipo di carico (in colli o merce sfusa), del tragitto da effettuarsi e in relazione al fatto che tali operazioni avvengano o meno all'interno della zona franca.

In pratica, con l'integrazione dello scalo genovese nell'Impero Napoleonico prima, e nel Regno di Sardegna poi, le esigenze di politica economica dei nuovi governi determinano rilevanti cambiamenti in materia daziaria, che si tramutano nell'abolizione di alcune gabelle, in modifiche nella destinazione merceologica di alcuni ponti di sbarco, nell'emanazione di nuove tariffe per il trasporto a braccia.

Così, nel 1812 il Governo Francese, nel chiaro tentativo di favorire le importazioni nella città ligure di generi provenienti dalla madrepatria, esenta i formaggi provenienti dai territori dell'Impero dal pagamento di dazi doganali, eliminando l'obbligo per questo genere di transitare per i locali della

---

a tous les autres portefaix nationaux conformement au dit reglement »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale*, *Governo Francese*, fl. n. 324, doc. 9 maggio 1810.

[40] « Che per altro le tariffe di quasi due secoli fa' sono evidentemente meschine, mentre la giustizia e l'equità de' prudenti ed onesti mercanti conosceranno e conoscono che nell'aumento proporzionale di tutti i generi la fatica de' poveri operai non si potrebbe sostenere coll'antica ricompensa, tanto più che le attuali operazioni sono più di prima tarde e complicate. Che senza implorare il profitto de' camalli di Marsiglia, e di Bordeauz, i Caravana ed i Grassini non dimandano che una determinazione discreta, ed equitativa, spinti a ciò fare malgrado lor dalla vera e decisa miseria in cui vanno a languire ogni giorno di più »: *Ibidem*, doc. 13 settembre 1810.

[41] A questo proposito il Maire della città sottolinea infatti: « che nascerebbe un grave inconveniente se vi fossero in questo servizio querele, e tante negoziazioni di mercede, quante le operazioni »: *Ibidem*.

gabella della grassia, e rendendone di conseguenza il trasporto libero e non più soggetto al monopolio dei facchini [42].

Alcuni anni più tardi il Governo Piemontese decide di destinare i magazzini di deposito della Darsena ad uso della Marina di Sua Maestà [43]; l'importazione di formaggi viene nuovamente sottoposta al pagamento della gabella della grassia e i facchini ne riacquistano quindi il diritto di trasporto [44]; l'importazione di carni salate viene invece assoggettata a quella delle carni e il trasporto diventa privativa dei facchini nazionali a scapito dei Grassini, che mantengono comunque il diritto di trasporto sulle carni destinate all'esportazione e ancora sottoposte alla gabella della Grassia [45].

I continui cambiamenti nella regolamentazione degli sbarchi e dei diritti di trasporto provocano un inasprimento dei conflitti (da sempre latenti,

---

[42] « D'après le règlement du 2 nivose an 14 les exposans ont le droit exclusif de faire le transport de tous les fromages et autres objets designés dans les art. 66 et suivant du dit règlement. Maintenant un nouveau tarif sur la perception de l'octroi de la Ville de Gênes a exempté du payement de tout droit les fromages qui proviennent de l'interieur de l'Empire français de sorte que ils ne doivent plus être transportés dans le local franc de la direction de l'octroi » (*Ibidem*, doc. 3 fevrier 1812). La risposta al Governo da parte dei Grassini è piuttosto dura, ma, a differenza di quanto era avvenuto in passato quando ad alcune suppliche della Compagnia erano seguiti immediati provvedimenti da parte delle Autorità, questa volta i facchini ottengono solo una generica lettera di rassicurazione alle loro legittime preoccupazioni: *Ibidem*, doc. 5 settembre 1812.

[43] A questo proposito il Governo Piemontese precisa quanto segue: « Dopo li felici cambiamenti politici che sono succeduti nell'anno 1814 la Camera di Commercio ha di sua piena autorità, e senza verun richiamo per parte dei sottoscritti, spontaneamente decretato il giorno 15 luglio detto anno che li Caravana del Portofranco e della Grassia siano rimessi nell'esercizio di quei privilegi de quali godevano avanti l'epoca della Rivoluzione arrivata in Genova il 22 maggio 1797 » (*Ibidem*, *Governo Piemontese,* reg. n. 490, doc. senza data).

[44] *Ibidem*, doc. 14 novembre 1814.

[45] Il trasporto dello stoccafisso venne inoltre attribuito per 1/3 ai Caravana, 1/3 ai Grassini e la restante parte ai facchini del Ponte Mercanzia Tale provvedimento fu preso nel 1814 in seguito al copioso aumento del numero di facchini iscritti nei Ruoli del Ponte Mercanzia « quali furono accresciuti di doppio al ritorno del grandioso numero di coscritti appartenenti al genovesato, licenziati dal servizio della Francia » e alla necessità di fornirli di una qualche forma di sostentamento (*Ibidem*, anno 1819). Risultano inoltre modificate anche le mercedi spettanti ai grassini per il trasporto delle carni dalla gabella al Ponte Mercanzia (da 8 a 10 soldi per collo). Per quanto riguarda il trasporto delle merci scaricate al ponte e destinate alla dogana o ai magazzini in città vengono applicate tre diverse fasce tariffarie, 5 soldi per i trasporti all'interno della prima fascia, 7 per quelli nella seconda e 12 per quelli nella terza: *Ibidem*, doc. 14 novembre 1822.

ma fino a quel momento tenuti sotto controllo dalle autorità cittadine) tra le Compagnie di facchinaggio: i Grassini si trovano così a lottare sia contro i gruppi nazionali, sia contro la Caravana bergamasca per mantenere la propria posizione di monopolio.

Ad esempio, nel 1819 i facchini di Domodossola vengono accusati da alcuni gruppi nazionali di non essersi fatti trovare pronti presso la gabella per effettuare il trasporto di una partita di carne, con grave imbarazzo per il proprietario del carico che non sapeva più a chi rivolgersi per ottenere il servizio di camallaggio [46]. Alcuni anni più tardi l'Ufficio dei Provveditori emana un regolamento al fine di definire una volta per tutte i criteri di suddivisione dell'attività di trasporto delle carni salate tra i Grassini e i Bergamaschi: il trasporto dei carichi destinati sia al Portofranco che al consumo cittadino viene ripartito tra le due Caravane al 50%; ai camalli del Portofranco è riconosciuto il diritto di movimentazione dei carichi da un magazzino all'altro all'interno della zona protetta; i Grassini ottengono, infine, il trasporto esclusivo (dal Portofranco ai ponti di imbarco) delle carni destinate all'esportazione [47].

Le due Caravane si trovano invece a combattere fianco a fianco per mantenere il diritto di trasporto su stoccafisso e alici salate [48], da secoli di loro competenza congiunta ed esclusiva, reclamato dai sempre più importanti (soprattutto in relazione alla consistenza numerica) facchini del Ponte

---

[46] In tale occasione il proprietario delle carni salate incaricò alcuni facchini nazionali del trasporto, provocando così le ire dei Grassini: « Sentite le parti e sentito il proprietario delle carni che dichiara di essersi servito dei facchini nostrali per non aver trovato i grassini nemmeno nella gabella. Viene data ragione ai nostrali in quanto i grassini non si sono fatti trovare pronti al servizio » (*Ibidem*, doc. 21 gennaio 1819, *Istanza dei grassini contro i facchini nostrali per il porto di una partita di carne salata esistente in città e spedita per mare*).

[47] *Ibidem*, anno 1824. Nonostante questo regolamento le dispute per il diritto di trasporto delle carni salate continuano anche negli anni successivi. Nel 1825, dopo che nel frattempo la gabella della Grassia era stata sostituita dall'Imposta Municipale, viene stabilito quanto segue: « ... le carni salate che esistenti nel Locale dell'Imposta Municipale s'introdurranno per consumazione in città, o si spediranno per le Riviere, li facchini nostrali debbano riceverle da Grassini alla porta dell'Imposta e portarle al loro destino. Il quarto della mercede dovuta a detti facchini nostrali per tale porto verrà corrisposta a Grassini per il lavoro che essi devono eseguire da magazzeni sino alla porta » (*Ibidem*, doc. 22 febbraio 1825).

[48] A questo proposito si ricorda che l'importazione di questi generi svolgeva un ruolo fondamentale per l'alimentazione dei cittadini genovesi a causa della carenza di pesce fresco dovuta alla scarsa pescosità del Mar Ligure.

Mercanzia. Solo nel 1821 si arriva ad una definitiva regolamentazione al riguardo, secondo la quale i primi mantengono il solo diritto di trasporto da e per il Portofranco, mentre i facchini nazionali ottengono il monopolio in tutti gli altri casi [49].

Nel 1831, in un periodo cioè in cui le autorità iniziano a predisporre un generale riordino delle Compagnie addette al facchinaggio al fine di razionalizzare la ripartizione del lavoro (e limitare così i costi di trasporto per i commercianti, divenuti sempre più critici nei confronti delle autorità portuali), i Deputati al Camallaggio (membri dell'Ufficio dei Provveditori) suggeriscono l'idea di riunire le Caravane della Grassia e del Portofranco in un corpo unico, proprio come quattro secoli prima. La proposta si basa sul fatto che i due gruppi hanno sovente collaborato, ripartendosi il lavoro tramite normative interne, forti della loro posizione di monopolio basata su tradizioni secolari, a scapito dei trasportatori nazionali [50].

Le differenze che si sono create tra i due gruppi in un periodo così lungo di vita separata sono però ormai troppo marcate, e il progetto rimane irrealizzato: i Grassini continuano ad operare come corporazione indipendente fino al 20 settembre 1839, quando è sancito lo scioglimento formale dell'Arte.

---

[49] Più in dettaglio, il trasporto dello stoccafisso e delle alici salate introdotti in città e dirette verso qualsiasi destinazione spetta esclusivamente ai facchini del Ponte Mercanzia. È di competenza dei Caravana e Grassini solo se detti generi sono diretti al Portofranco di S. Lazzaro; nel caso in cui detti generi venissero sbarcati al portone del Portofranco per essere poi depositati nei magazzini, o spediti per S. Lazzaro, il trasporto è di competenza delle due Caravane straniere solo fino all'arco posto all'uscita del Portofranco, dopo di che diventa di competenza dei facchini della Mercanzia; se il trasporto per S. Lazzaro viene effettuato via mare le operazioni di carico spettano esclusivamente ai Caravana del Portofranco; il trasporto dei generi sbarcati al Ponte Mercanzia e diretti ai magazzini della dogana o del Portofranco (così come nel caso opposto) spetta ai Caravana e ai Grassini: *Ibidem*, doc. ottobre 1821.

[50] È proprio la necessità di favorire le maestranze locali e di ripartire meglio il lavoro tra queste e le Caravane straniere che spinge anche il Direttore delle Regie Dogane ad esprimere parere più che favorevole a questa unione, salvo però la necessità di attendere per tale operazione la scadenza dei fitti che gravavano sui posti di molti Caravana sia della Grassia che del Portofranco. « Il Direttore delle Regie Dogane unisce volentieri il suo sentimento alla opinione, ed anche all'interesse mostratone dall'Ufficio, onde la così detta compagnia dei facchini grassini venga sciolta ed incorporata cogli altri facchini del Portofranco a datare dagli ultimi del vicino dicembre 1832, ossia primo gennaio 1833, epoca nella quale cessando ai Caravana del Portofranco il carico dei fitti che essi pagano per la pretesa proprietà dei loro posti, restando essi meglio provvisti potranno supportare un aumento al loro numero di persone »: *Ibidem*, reg. n. 491, doc. 20 maggio 1831.

b) I facchini svizzeri addetti al trasporto dell'olio

Analogamente a quanto è stato possibile verificare per i Grassini, anche la Caravana dei facchini da olio presenta numerose similitudini e punti di contatto con la corporazione bergamasca addetta al Portofranco. Questi tre gruppi, accomunati dalla provenienza forestiera degli iscritti, dall'adozione della stessa forma organizzativa (denominata, appunto, Caravana), dall'elevato grado di professionalità e di specializzazione dei loro membri, dalla posizione di monopolio occupata nei rispettivi ambiti di competenza, rappresentano certamente un'oasi privilegiata all'interno del facchinaggio, ma sono altresì simbolo del rilevante tasso di divisione del lavoro presente all'interno dello scalo genovese.

Le origini dell'Arte, caratterizzata dalla presenza esclusiva di manodopera proveniente dalle vallate svizzere, risalgono all'agosto del 1492, quando alcuni iscritti richiedono ai Padri del Comune l'approvazione dei loro Capitoli:

> « essendo à tutte le arti della città quanto si vogli piccole stati concessi i capitoli con quali nell'honesto freno et ordine si possino contenere, e per ciò più facilmente gl'artefici del loro essercitio cacciano il vito e sostentamento de loro famiglie, cosa che all'incontro non riuscirebbe se in ciò mancasse l'ordine » [51].

Le prime tracce della presenza di facchini svizzeri sulle banchine del porto si possono far risalire già alla prima metà del XV secolo, in quanto alcuni atti della Caravana bergamasca relativi a quel periodo si trovano registrati i nomi di *Pedrotus et Dominicus et Tani et Todecus omnes de Lacu Maiori* (e alcuni anni più tardi « Antoni dito Marang, Todescho, Lorenzo, Zoan del Math, Domeneg, tutti de lo lago Maior » [52]), grazie ai quali si può ipotizzare un'iniziale presenza di lavoratori svizzeri all'interno di questa Compagnia ed un successivo loro distaccamento e acquisto di un'identità indipendente [53].

---

[51] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli da olio*, doc. 31 agosto 1492. Per la trascrizione completa dei Capitoli si veda l'Appendice II.

[52] *Gli statuti* cit., pp. 16, 40. È necessario però mettere in evidenza il fatto che la presenza di facchini di origine svizzera non riguarda la sola città di Genova ma anche Firenze (a partire dalla fine del Cinquecento) e Livorno (dal 1631), in entrambi i casi con un'operatività limitata agli spazi doganali: C. ORELLI, *Facchini "ticinesi" nelle dogane di Livorno, Firenze, Genova. Alla conquista di un monopolio*, in *Seicento ritrovato. Presenze pittoriche "italiane" nella Lombardia Svizzera fra Cinque e Seicento*, Milano 1996, pp. 25-42.

[53] Questo distaccamento si verificò probabilmente anche in conseguenza della riforma del 1576 secondo la quale l'ingresso nella Caravana del Portofranco veniva riservato esclusi-

Le analogie tra i due gruppi non si fermano comunque alle sole origini: sia dal punto di vista strutturale che da quello amministrativo anche la Caravana Olio (come quella della Grassia, già presa in esame) risulta infatti perfettamente modellata secondo l'esempio di quella che era considerata la « Caravana maggiore »[54], rispettando i principi di serietà e massima disciplina che avevano da sempre caratterizzato quest'ultima.

L'attività dell'Arte e la sua organizzazione interna, regolamentate dallo Statuto emanato nel 1492, risultano fondate sia su principi di correttezza, professionalità e devozione dei soci, che sulla tutela del diritto di monopolio nel trasporto dell'olio nei confronti delle altre compagnie operanti all'interno del porto. Vi erano innanzi tutto norme inerenti l'elezione di un console e di uno o più consiglieri, fatto piuttosto significativo di una certa elasticità della corporazione che evidentemente voleva in tal modo lasciarsi la possibilità futura di incrementare il numero degli ufficiali aventi compiti di vigilanza sugli iscritti[55]; l'ammissione ai Ruoli era subordinata al consenso dei tre quarti dei soci e al pagamento di una quota di ingresso[56]; il trasporto di tutto l'olio che giungeva nella città di Genova sia da terra che dal mare e sottoposto all'omonima gabella, oltre a quello prodotto all'interno del territorio sotto il dominio della Repubblica e quello diretto al magazzino della Chiappa, spettava esclusivamente ai facchini dell'Arte[57]; la Caravana era infine solidalmente responsabile nei confronti dei proprietari

---

vamente ai facchini di origine bergamasca. Sulle origini comuni delle Caravane dei facchini da olio e del Portofranco si veda *Ibidem*, pp. 42-44.

[54] A questo proposito, lo Statuto emanato nel 1492 si chiude « con dichiarazione che tutte le predette cose conesse à detti lavoranti da oleo sijno e s'intendino senza pregiudicio de Capitoli ò privileggi concessi à i lavoranti della Caravana della città di Genova e non altrimente, li quali lavoranti restino nel stato e grado che erano nanti la concessione de presenti capitoli »: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli da olio*, cap. 8.

[55] Gli obblighi di obbedienza nei confronti dei consoli (per la cui elezione erano necessari i due terzi dei voti favorevoli) da parte degli iscritti sono i consueti, e le pene variano da due a quattro fiorini: *Ibidem*, cap. 1.

[56] *Ibidem*, cap. 4.

[57] Le pene per i contravventori andavano da due lire a due fiorini. L'unica eccezione al diritto dei camalli da olio era la seguente: « salvo se detto oleo fosse del conducente, la qual persona se vorrà portarlo lui, ò farlo portare da camalli suoi famigliari, possi farli dove vorrà senza incorrere in pena alcuna »: *Ibidem*, cap. 2.

della merce per qualsiasi danno o frode provocata dai suoi iscritti [58] e, al fine di limitare al minimo simili situazioni, vigeva il divieto per i soci di effettuare qualunque forma di commercio avente per oggetto l'olio [59].

La richiesta di approvazione dello Statuto riporta i nomi e i paesi di provenienza (Lugano, « Brizargo », « Santonalio » e « Vegetti ») dei dieci facchini che danno vita nel 1492 alla corporazione, avente quindi una consistenza numerica alquanto limitata, pari a un terzo di quella della Caravana bergamasca e pressoché analoga a quella dei Grassini. Con il passare dei secoli, inoltre, non si verifica un vero e proprio boom degli iscritti, che si mantengono al di sotto delle 20 unità fino al 1815 [60], per poi arrivare a 37 nel periodo successivo e rimanere a tale livello fino allo scioglimento dell'Arte avvenuto, come per la maggior parte delle altre, il 20 settembre 1839.

Nel corso della loro presenza sulle banchine del porto genovese i facchini svizzeri sono stati sovente oggetto di lamentele da parte di alcune corporazioni concorrenti, sia nazionali che forestiere, desiderose di appropriarsi del diritto di trasporto dell'olio. Per più di un secolo protagonista di tale rivendicazioni è un gruppo composto da stranieri del quale, allo stato attuale delle ricerche, si conosce assai poco, salvo il fatto che i suoi iscritti provenissero tutti dalle valli bergamasche, ovvero i « lavoranti Goalidi »

---

[58] « Item che se in portar oleo dalla Chiappa, ò sia dai ponti di mare della città, alle case de cittadini fosse commessa qualche frode in detti oleo che portassero, ò spargimento di esso, ò qualche guasto tanto dell'oleo quanto dei vasi, all'ora et in tal caso siano obligati tutti alle spese della Compagnia dell'oleo et emendare e sodisfare a quel tale che havesse patito il danno pienamente in maniera che non possi lamentarsi »: *Ibidem*, cap. 3.

[59] « Dicono, vogliono, commandano et ordinano che in l'avenire in perpetuo alcuno di essi sopranominati nò possino comprare alcuna quantità di olei poca ò grande tanto in cabella, quanto fuori in qualsivogli maniera direttamente, ò indirettamente, solo per vito d'essi, e parimente non possino, ne ardischino comprar olei per portarli ad alcuno sotto pena di quattro fiorini da prendersi di propria auttorità senza licenza d'alcun Magistrato à qualsivogli contrafaciente tante volte quante sarà contrafatto »: *Ibidem*, doc. 17 luglio 1539.

[60] Nel 1539 i facchini da olio sono 13; salgono a 18 nel periodo compreso tra il 1745 e il 1814, mentre sono 19 nel 1815. Secondo quanto riportato dal Ruolo di tutti gli « artisti, lavoranti e garzoni della città » risalente alla metà del XVIII secolo i 18 facchini componenti la Caravana olio sono: « Cottardo Bizarri, Pietro Antonio Tognassi, Giacomo Parino, Antonio Gavazzi, Giò Giacomo Giovanazzi, Giò Michele Galgiani, Giò Michele Bizarri, Michele Selna, Bernardo Gilla, Martino Storno, Giacomo Bustoira, Giò Batta Fermeta, Giò Batta Taglio, Giò Batta Vigizi, Cottardo Bustello, Giò Batta Bustoira, Giò Batta Tognassi, Filippo Antonio Vigizi »: A.S.G., *Antica Finanza,* n. 1397, *Rollo di tutti gli artisti* cit.

(cioè i facchini addetti al trasporto del guado) [61]. Questi, presenti sulla scena portuale a partire dal 1435, sostenendo di essere da molti anni titolari del diritto di trasporto di vino, guado e specialmente olio, richiedono l'abolizione delle norme che assegnano il camallaggio di quest'ultimo genere alla Caravana svizzera [62]. La risposta dei diretti interessati più che mai consci del sicuro appoggio che avrebbero ottenuto dai Padri del Comune a tale proposito, è immediata e piuttosto ironica:

> « ... non è vero che l'essercitio di portar l'oleo in alcun modo spetti, ò appartenga ad essi lavoranti Gualdi, ma solamente ad essi lavoranti da oleo, come manifestamente si può intendere per che essi sono chiamati lavoranti de Gualdi e non da oleo, adonque se l'essercitio di portar l'oleo à loro spettasse si domenderiano anche portatori di oleo, e non solamente Gualdi, e se in alcun tempo hanno portato oleo in barili questo facevano per forza nò però con giusta raggione » [63].

Solo nel 1595 si arriva ad un parziale accordo tra i due gruppi contendenti, grazie all'assegnazione ai facchini da guado del diritto di trasportare i vasi d'olio aventi una capacità superiore a cinque barili (331 litri circa) [64], mentre i facchini della Chiappa dell'olio conservano il diritto di trasporto dei vasi di capacità inferiore [65]. Dopo il 1605 non si hanno però ulteriori notizie riguardanti i facchini da guado.

---

[61] Da una relazione del 1546 risulta che la corporazione sia nata nel 1435 in seguito all'attribuzione ad alcuni facchini del diritto di trasporto di qualsiasi genere da effettuarsi con stanga o corde, ad esclusione dei generi diretti alla dogana, il cui trasporto spettava ai Caravana: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli da olio*, doc. 18 maggio 1546.

[62] « Venturino da Bergamo, e Giovanni de Brembilla et altri suoi compagni lavoranti Goalidi che espongono e dicono che da molti anni, il principio dei quali non si sa, essi sono consueti portare tanto gualdi e vini quanto anche olei, e da otto mesi incirca è stato prohibito che non si portino olei e barrili da i mercadanti mà da i lavoranti della Chiappa dell'oleo che pare habbino impetrato un certo capitolo che prohibisce che non portino alcuni barrili ò carratelli di oleo che primieramente e in grave danno de i mercadanti, e di essi supplicanti e particolarmente per che non per colpa di essi ne de mercadanti ciò è stato fatto, mà solo per utile di essi lavoranti da oleo »: *Ibidem*, doc. senza data ma del 1492.

[63] *Ibidem*, doc. 18 marzo 1493.

[64] Fino al 1606 la capacità di un barile da olio era pari a 66,290 litri e kg. 59,8: G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., p. 695.

[65] La giustificazione fornita dalla Magistratura per una simile decisione è che i facchini da olio non sono abituati a trasportare vasi di elevata capacità, a differenza dei loro colleghi del gualdo. Successivamente il limite di 5 barili viene innalzato a 7 e poi ridotto a 6: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli da olio*, doc. 22 agosto 1595.

Sulla base dell'analisi effettuata sui libri contabili della Magistratura dei Provvisori dell'olio [66] per gli anni campione 1642, 1700 e 1751 [67] è possibile verificare gli introiti della Caravana dei facchini, nell'arco di un secolo, almeno per quanto concerne i compiti svolti per conto di questo ufficio, cioè lo sbarco e il trasporto dell'olio venduto al minuto nella Chiappa, i trasporti nei due magazzini dei Provvisori e la pulizia dei « trogli » [68]. Per il 1642 (ma la registrazione comprende anche i ricavi relativi agli ultimi quattro mesi dell'anno precedente) le somme complessivamente incassate dall'Arte risultano essere pari a £ 4369.14.10, ovvero in media circa 291 lire al mese, tenendo conto del fatto che l'ultimo mese contabilizzato è novembre [69]; nel 1700 (da gennaio ad ottobre) i proventi ammontano a £ 3114.6.9, cioè 311 lire mensili [70], mentre nel 1751 (sempre da gennaio ad ottobre) tale somma ammonta a £ 3304.11.9, pari a circa 330 lire al mese [71], con un andamento delle entrate per il gruppo che sembra quindi tendenzialmente costante nell'arco di un secolo. Considerando inoltre che il numero degli iscritti nel periodo considerato si mantiene sulle diciotto unità, è possibile calcolare un guadagno 'sicuro' medio mensile per ciascun facchino (relativamente alla sola attività svolta per il Magistrato) compreso tra le sedici e le diciotto lire [72].

---

[66] Si tratta di una Magistratura creata dal Governo genovese nel 1593 al fine di garantire alla città l'approvvigionamento dell'olio necessario alla popolazione mediante l'imposizione ai produttori delle località rivierasche dell'obbligo di consegnare una quota della produzione ad un prezzo prefissato dalle autorità cittadine. Sull'argomento si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *Controllo sul commercio* cit., pp. 81-84.

[67] Sulla base di una serie pressoché completa di registri contabili (rubriche, mastri, libri giornale) per il periodo 1600-1797, conservati presso l'A.S.G., si è optato per un'analisi a campione selezionando gli anni 1642, 1700, 1751, al fine di verificare le variazioni nei ricavi derivanti dall'attività svolta dalla Caravana Olio per conto dei Provvisori nell'arco di circa un secolo. La scelta di queste annate è stata determinata sia dalla particolare completezza delle scritture contabili contenute nei registri selezionati (non era infatti possibile rispettare un'esatta cadenza cinquantennale per l'incompletezza delle scritture relative agli anni 1650 e 1750), sia dalla necessità di coprire un arco di tempo piuttosto lungo (circa un secolo) al fine di poter individuare un trend sufficientemente significativo ai fini dell'analisi.

[68] Ovvero i trogoli cioè le vasche usate per depositarvi o travasare l'olio.

[69] A.S.G., *S. Giorgio, Gabelle*, *Sala 36*, *Provvisori Olio*, regg. n. 2303, 2304, *Olei cabellarum. Introitus et exitus*, anno 1642 (per la segnalazione della documentazione ringrazio il prof. Giuseppe Felloni).

[70] *Ibidem*, regg. n. 2408, 2409, *Olei cabellarum. Introitus et exitus*, anno 1700.

[71] *Ibidem*, regg. n. 2472, 2473, *Olei cabellarum. Introitus et exitus*, anno 1751.

[72] Si tratta di una cifra sicuramente rilevante se paragonata ai guadagni provenienti dal-

Le tariffe inerenti i trasporti di barili d'olio effettuati per conto dei privati subiscono frequenti variazioni, che consistono spesso in modifiche dei criteri di formazione dei prezzi più che in un reale incremento dei guadagni per la Caravana. Secondo quanto stabilito nel 1583 le tariffe dovute ai facchini da olio erano le seguenti: all'interno delle vecchie mura 3 soldi per barile, e 18 denari sia per mezzo che per un quarto di barile; al di fuori delle mura, ma entro le porte di Santo Stefano e San Tommaso, 3 soldi (21 denari per mezzo barile); al di fuori della città e fino a Sant'Agata 6 soldi, che aumentavano in proporzione all'aumento della distanza percorsa [73]. A partire dal 1698 e fino al 1738 la mercede pagata dai commercianti ai camalli della Caravana consisteva in soldi 3.4 per lo sbarco di ogni barile d'olio che giungeva via mare al Ponte Mercanzia, e in un'ulteriore somma stabilita autonomamente dagli stessi commercianti per il successivo trasporto nei locali della gabella e poi verso la destinazione finale (cioè il ponte dal quale veniva reimbarcato o la piazza presso la quale veniva preso in consegna dai « mercadanti di Bisagno ») [74]. In seguito ad una supplica presentata dai consoli dell'Arte che si lamentavano proprio dell'aleatorietà delle loro entrate, in buona parte legate alla generosità dei committenti, i Padri del Comune fissano le tariffe relative alle due destinazioni sopra indicate in soldi 9.4 nel primo caso, e soldi 6.8 nel secondo [75]. All'inizio del XIX secolo si ha un'unificazione e semplificazione delle tariffe che vengono portate a soldi 10 per il trasporto di ogni barile di olio dal ponte di sbarco verso qualsiasi destinazione all'interno delle vecchie mura (previo passaggio per i locali della gabella) [76]. Nel corso del 1807 la situazione è destinata a mutare ulteriormente e le variazioni si susseguono a distanza di pochi mesi, fino ad arrivare ad un accordo all'interno del quale vengono stabilite tre diverse tariffe: 4 soldi per il trasporto a spalla di barili dai ponti Mercanzia e Spinola fino ai locali della

---

l'attività di trasporto effettuata per conto dei privati, ma piuttosto modesta se raffrontata con i salari medi giornalieri di altre categorie di lavoratori. Si veda, a questo proposito, G. SIVORI PORRO, *Costi di costruzione e salari edili* cit., pp. 380-393.

[73] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune,* reg. n. 746, doc. 2 maggio 1583, *Misuratores olei*.

[74] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 490, anno 1738.

[75] *Ibidem*.

[76] Ovvero soldi 3.4 per lo sbarco e soldi 6.8 per il trasporto dalla gabella alla destinazione finale: *Ibidem*, doc. 9 marzo 1807.

gabella olio (previo passaggio per la Dogana); 6 soldi per il trasporto di barili, per mezzo della « stanga », per il medesimo percorso; 12 soldi, infine, per qualunque trasporto dai locali della gabella verso qualsiasi destinazione entro la cinta delle vecchie mura [77].

Nuovi cambiamenti vengono messi in atto nel 1812 dal Governo Francese in conseguenza dell'applicazione di un nuovo sistema daziario [78]: la griglia tariffaria applicata al trasporto dell'olio risulta ulteriormente diversificata, ma solo in alcuni casi comporta un incremento dei guadagni per la Caravana [79].

Anche i facchini svizzeri, però, esattamente come i loro colleghi bergamaschi, non perdono l'occasione di sfruttare la posizione privilegiata all'interno del facchinaggio portuale per trarne un profitto personale del

---

[77] *Ibidem*, doc. 16 aprile 1807.

[78] « Les nouveaux reglemens de l'octroi ont produit plusieurs variations concernant le transport de huile qui provient soit de mer, que de terre, par conséquent il est nécessaire une réforme de tarif, particulierement pour l'introduction de huile du côté de terre, prétendent les portefaix de transporter des portes de Saint Thomas et de la Pila tout l'huile qu'arrive indistintement soit au dos des hommes, soit sur les chariots et bêtes à some, appartenant tant aux proprietaires, qu'aux marchands, s'appujant aux reglemens et tarifs, et c'est particulièrement pour ce cas que la réforme est absolument nécessaire »: *Ibidem*, doc. 8 Juin 1812.

[79] La tariffa relativa al trasporto dei barili d'olio scaricati al Ponte Spinola rimane invariata pur sottraendo tale merce dall'obbligo di transitare per la dogana;

la tariffa per il trasporto dell'olio che viene scaricato dai carri sul piazzale della Darsena e diretto al quartiere di Pré e Via del Campo (fino all'archivolto di San Marcellino)passa a soldi 6 per ogni « fusto da stanga » e a soldi 8 per i fusti più piccoli per i quali e sufficiente un solo facchino;

la mercede per il trasporto dell'olio scaricato in Piazza Fossatello e diretto a Via del Campo (sino all'archivolto) e Piazza Inferiore di San Siro viene fissata in soldi 6 per i fusti grossi e soldi 8 per quelli piccoli;

la stessa tariffa è applicata per i trasporti dal Ponte Spinola a Piazza Pinelli, Piazza Marini, Soziglia e vicinanze;

per i trasporti da Piazza Santa Maria degli Angeli e Fontane Marose (dove viene scaricato dai carri) al quartiere della Maddalena e zone circostanti, 10 soldi per i fusti grossi e 8 per quelli piccoli;

per qualsiasi trasporto dalle suddette Piazze al quartiere del Molo, soldi 12 per i fusti grossi e 10 per quelli piccoli;

infine, per il trasporto dell'olio dalla gabella entro il circuito delle vecchie mura soldi 10.

Il Regolamento si conclude decretando che i facchini della Caravana non hanno alcun diritto sull'olio trasportato in città dai fittavoli sia a spalla che con bestie e diretto alle case dei loro padroni: *Ibidem*, doc. 14 settembre 1812, *Tariffa per i facchini da oglio*.

tutto svincolato dalla faticosa, e non sempre molto redditizia, attività di camallaggio attraverso la cessione o affitto del loro posto di lavoro [80]. Come per i facchini del Portofranco, però, questa separazione tra il titolare iscritto ai Ruoli e l'effettivo conduttore del posto può essere interpretata come una progressiva perdita di professionalità da parte degli appartenenti all'Arte, causa, a sua volta, di uno scadimento del servizio offerto.

Nonostante ciò, con l'avvento del Governo Piemontese i secolari privilegi attribuiti alla Caravana dell'olio rimangono immutati [81] e la vita della corporazione prosegue senza particolari cambiamenti fino alla sua soppressione.

3. *I facchini della darsena e il "percorso del vino"*

Il trasporto e la commercializzazione del vino all'interno del capoluogo ligure erano regolati da norme assai restrittive emanate dalle magistrature cittadine (Padri del Comune e Provvisori del vino, in particolare) con diverse finalità: si cercava infatti di favorire i controlli sul pagamento della gabella gravante su questo tipo di merce; di limitare il verificarsi di frodi all'atto della vendita o durante il trasporto; di impedire il proliferare di osterie e taverne per motivi di ordine pubblico.

Il prodotto in arrivo via mare veniva generalmente sbarcato in Darsena (l'unico scalo autorizzato) e prima di essere trasportato a piedi alla destinazione finale, attraverso percorsi prestabiliti, era sottoposto ad una serie di controlli sia quantitativi (per verificare la capacità delle botti prima delle operazioni di travaso) che qualitativi, al fine di accertarne la provenienza e l'eventuale presenza di manipolazioni e adulterazioni [82]. Il trasporto dei

---

[80] Secondo quanto riportato da Chiara Orelli (*Facchini "ticinesi" nelle dogane di Livorno, Firenze, Genova* cit., p. 46), un posto all'interno della Caravana Bergamasca relativamente al periodo 1765-1795 veniva venduto a circa 7500 lire (3000 lire dal 1797 in avanti). Per quanto riguarda invece i facchini da olio, pur non avendo dati precisi ma a conferma che anche all'interno di questo gruppo veniva praticato il mercimonio del posto, si hanno diverse testimonianze del fatto che la piazza di lavoro fosse oggetto di eredità, affitto e compravendita.

[81] Si veda a questo proposito in Appendice II, il *Progetto per la generale organizzazione dei facchini* risalente al 1817.

[82] Spesso infatti si trova notizia di vino che viene definito « marcio », « broglito » o « che sa d'aceto » (P. Massa Piergiovanni, *Controllo sul commercio* cit., p. 80). Tale compito di vigilanza era affidato al Soprastante dei vini (direttamente dipendente dalla Magistratura dei Provvisori del vino), al quale spettava anche la supervisione sulle operazioni di sbarco, sosti-

barili [83] giunti in città sia dalle porte di terra (in quantità trascurabile) [84] che dal mare risulta affidato ad un'unica Compagnia di facchini alla quale fin dal 1585, anno della concessione da parte dei Padri del Comune del primo Statuto, ne viene stato attribuito il monopolio esclusivo. Per quanto riguarda la commercializzazione, nel 1588 vengono istituiti 17 fondachi [85] (divenuti poi 30), unici luoghi autorizzati alla vendita al minuto del vino, all'interno dei quali era però proibito sostare per bere e mangiare [86].

---

tuito a partire dal 1614 dal Visitatore e dal Sindaco di Darsena che vengono incaricati inoltre dell'affidamento dei carichi ai camalli.

[83] Nel corso del Cinquecento la capacità del barile di vino risulta modificata più volte e tende a crescere con il passare del tempo. Nel 1523 equivaleva a litri 58,77 e si divideva in 60 pinte; dal 1570 viene valutato 72 pinte, ovvero litri 70,52; dal 1589 passa a 75 pinte (cioè litri 73,46), fino ad arrivare a 80 (litri 78,36) nel 1606. Alla fine del Seicento un barile era pari a litri 79,5 ed era equivalente a 90 pinte. Due barili erano pari a una mezzarola di 4 terzaroli. ogni terzarolo si divide in 90 amole di 0,439 litri: G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., p. 695.

[84] Solo una piccola parte del vino importato in città giungeva via terra coi carri e sopra bestie dall'oltregiogo (in particolare dalla Lombardia) attraverso le porte di Santo Stefano e San Tommaso. Si trattava generalmente di carichi destinati a monasteri, ad enti ecclesiastici, o a famiglie aristocratiche, e quindi esenti da dazi e gabelle e al di fuori degli interessi monopolistici dei Provvisori, che si disinteressavano totalmente di tale traffico non essendo fonte di alcun introito fiscale. Sulle importazioni di vino in città si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *Approvvigionamento e distribuzione controllata del vino: alcuni esempi nella Liguria della Età Moderna*, in *La vite e il vino nella storia e nel diritto (secoli XI-XIX)*, Atti del Convegno, Alghero 28-31 ottobre 1998, in corso di stampa.

[85] I fondachi vengono istituiti con una legge del 1588 secondo la quale diventano gli unici locali autorizzati alla vendita dei vini in sostituzione delle taverne e osterie, da sempre tanto osteggiate dai pubblici poteri che le consideravano luogo di raccolta di sbandati e delinquenti. Inizialmente vengono costituiti 17 fondachi (diventano 30 nel Seicento) per i vini comuni e quattro per i cosiddetti vini pregiati (P. MASSA PIERGIOVANNI, *Controllo sul commercio* cit., p. 80). A proposito dei problemi causati all'ordine pubblico dalla presenza in città delle taverne, in una relazione del 1586, e quindi in epoca antecedente alla legge, si dice: « Non è dubbio alcuno che la maggior parte degli eccessi i quali occorrono alla città e sobborghi dipende principalmente dalle taverne e tavernette come ben manifestano li libri della Rota Criminale, oltre che in luoghi simili infine persone consumano tutto il tempo in dannazione dell'anima loro, e tutti i denari che si ritrovano con danno delle loro povere mogli e famiglie che ne restano poi in continua miseria e disperazione » (G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., pp. 357-358).

[86] Si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *Annona e corporazioni del settore alimentare a Genova: organizzazione e conflittualità (XVI-XVIII secolo)*, in *Corporazioni e gruppi professionali* cit., pp. 390-403.

In seguito alle pesanti restrizioni vigenti, almeno fino alla fine del Settecento le movimentazioni di carichi di vino all'interno della città ligure risultano limitate a poche zone circoscritte, con un sistema di smistamento e controllo delle vendite relativamente efficiente. La situazione muta però con la rivoluzione del 1797, quando, in seguito alla formale abolizione delle magistrature annonarie (e quindi dei Provvisori del vino), e nel tentativo di riorganizzare in maniera più funzionale l'intero sistema distributivo cittadino in un'epoca di profondi cambiamenti, il neo costituito Comitato dei Pubblici Stabilimenti concede agli abitanti la possibilità di aprire bettole e taverne in qualunque parte della città ed estende la movimentazione dei carichi di vino a tutti gli scali; contemporaneamente viene data facoltà ai mulattieri di valersi per le operazioni di scarico di un facchino « di confidenza », limitando di fatto il potere decisionale della Compagnia addetta al trasporto [87]. Certamente la liberalizzazione della vendita era mirata ad incrementare il commercio di questo genere all'interno della regione, ma si creavano però nuovi problemi sia di controllo merceologico sia di imposizione fiscale.

La maggior parte del vino introdotto in città era di produzione locale (soprattutto della Riviera di Levante, nella fascia costiera compresa tra Chiavari e La Spezia), ma erano piuttosto frequenti anche gli arrivi dalla Sicilia, Puglia, Campania, Sardegna, Monferrato, Provenza, Corsica, tanto che già nel 1506 le Autorità cittadine assegnano all'interno della Darsena postazioni di attracco diverse alle imbarcazioni in arrivo in relazione al luogo di provenienza delle stesse [88]. I consumi cittadini erano piuttosto elevati, soprattutto in conseguenza dell'importanza che all'epoca aveva questo prodotto sul piano alimentare grazie al suo consistente apporto calorico, e sembra che nel corso

---

[87] « Prima della Rivoluzione del 22 maggio 1797 entro città non vi era alcuno movimento di vino, giacché per la provvista del vino a detaglio questa era fornita da una Magistratura denominata Provisori del vino, il porto di quale liquido procedente dalla Darsina, unico locale di deposito, veniva eseguito da una Caravana di facchini, denominata del Magistrato, e meno li fondachi e li magazzeni di sua spettanza, non si poteva da chi si sia vendere vino in città, essendo persino obbligati a provvedersi a detti fondachi e magazzeni gli osti, bettolanti, trattori e locandieri »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 492, doc. senza data ma del 1830.

[88] Si veda a questo proposito il cap. 1.1, Parte Prima. È da rilevare, però, che le importazioni di vino dal basso Monferrato erano alquanto difficoltose e piuttosto costose, e i Provvisori privilegiavano quindi le importazioni via mare dal sud Italia e dalla Francia meridionale per sopperire alla carenza di produzione locale.

del XVII secolo si aggirassero intorno alle 50.000 mezzarole annue (pari a circa 79.000 ettolitri), per un consumo pro capite di circa 0,6 litri al giorno [89].

Il primo Statuto dell'Arte dei facchini da vino, risalente alla fine del XVI secolo, risulta incentrato sulla predisposizione delle consuete norme di organizzazione interna del gruppo e mirato a tutelare gli iscritti nell'esercizio del trasporto dei carichi di vino in regime di monopolio assoluto, secondo quanto decretato dai Padri del Comune, incaricati della supervisione sull'Arte [90]. L'elezione dei due consoli e dei due consiglieri doveva effettuarsi ogni anno nel giorno della festività di san Luca (come per la maggior parte delle corporazioni operanti in ambito portuale) tramite una riunione nel chiostro della chiesa di santa Sabina dove l'Arte aveva una sua cappella, e gli eletti venivano sottoposti all'approvazione dei Padri del Comune [91]; l'ammissione all'Arte era subordinata al pagamento di cinque lire (ridotte a una per i figli di maestri) e alla presentazione di una garanzia di venticinque lire [92]; ciascun iscritto aveva l'obbligo di assistere alla Messa ogni prima domenica del mese, non

---

[89] E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna* cit., p. 36. Sull'importanza del vino tra Medioevo ed Età Moderna si veda A. I. PINI, *La viticoltura italiana nel Medioevo. Coltura della vite e consumo del vino a Bologna dal X al XV secolo*, in « Studi Medievali », s. III, XV (1974), pp. 119, 127-129; M. MONTANARI, *L'alimentazione contadina nell'alto Medioevo*, Napoli 1979, pp. 373-384. Più in generale, sui consumi alimentari in epoca moderna si veda J. J. HERMANDIQUER, *Pour une Histoire de l'alimentation* cit.; M. AYMARD, *Histoire de l'alimentation* cit., pp. 455-615; B. BENNASSAR et J. GOY, *Histoire de la consommation*, in « Annales E.S.C. », 30 (1975); M. S. MAZZI, *Note per una storia dell'alimentazione nell'Italia medievale e moderna*, in *Per Ernesto Sestan*, I, Firenze 1980, pp. 57-102; J. L. FLANDRIN - M. MONTANARI, *Storia dell'alimentazione*, Roma-Bari, 1997.

[90] « Che non possa alcuno portar mezze barili etiam che fosse figlio di maestro, che prima non sia scritto e approvato da Signori Padri del Comune sotto pena di fiorini doi per ogni volta fosse contrafatto »: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli da vino*, doc. 8 febbraio 1585, art. 14.

[91] *Ibidem*, artt. 1, 2, 4. A questo proposito lo Statuto dice che la metà dei consoli e consiglieri dovevano essere genovesi e la restante parte di « natione forastiera ». Secondo quanto risulta dall'elenco degli appartenenti all'Arte relativo al 1609 sembra però che tutti gli iscritti siano di chiara origine ligure, ed è quindi lecito supporre che in questo caso per forestieri si intendessero semplicemente coloro che provenivano dall'entroterra o dalle Riviere.

[92] I figli dei maestri devono inoltre versare anche « una libra di cera bianca » per il mantenimento della cappella. Nei primi decenni del XVII secolo l'Arte chiede più volte alla Magistratura di poter aumentare le somme da pagarsi per l'ammissione all'esercizio del mestiere, in quanto le spese per il mantenimento della cappella erano diventate troppo onerose, e si ha così un incremento delle quote di ingresso che passano a due lire per i figli di maestri e a dieci per tutti gli altri: *Ibidem*, doc. 25 novembre 1609.

poteva giocare d'azzardo né bestemmiare, e doveva rendersi disponibile per qualunque incarico di lavoro; infine, le somme riscosse con le condanne ai contravventori delle norme contenute nei Capitoli erano destinate per metà al mantenimento dell'Arte e per la restante parte all'Opera del Porto e Molo [93].

Pochi anni dopo l'emanazione dei Capitoli, i Padri del Comune predispongono una dettagliata tabella tariffaria da applicarsi per il trasporto di vino (sia in barili sia nei cosiddetti « caratelli ») [94] dalla Darsena verso varie destinazioni in città, basata sia sulla lunghezza del percorso che sul peso del carico, alla quale né i facchini né i commercianti potevano fare eccezione:

1) fino alla Porta di San Tommaso, contrade di Santa Brigida, Pré e Sant'Antonio, zone circostanti la Porta dei Vacca, da 36 a 48 denari per ogni barile, a seconda della lunghezza del percorso;
2) fino al Carmine, San Marco, Piazza Lomellini e Fossatello, da 30 a 36 denari sia per il trasporto di barili che dei caratelli, sempre in considerazione della distanza percorsa;
3) fino a Piazza San Giorgio, Porta di Santa Caterina, Piazza Spinola, contrada di Luccoli, Piccapietra, Piazza Doria e Piazza Nuova, la tariffa per il trasporto di barili è la medesima del caso precedente, mentre quella riguardante i caratelli è di 42 denari;
4) fino alla Porta di Sant'Andrea, Sarzano, Madonna delle Grazie, contrade del Molo, Casatelletto, Sant'Agostino, San Donato, Piazza Giustiniani, Piazza dei Salvaghi e tutte le destinazioni entro la cerchia delle vecchie mura, da 36 a 42 denari per ogni barile, e 4 soldi per i caratelli;
5) fino a Lerco, Marina di Sarzano, Madonna dei Servi, borgo di Santo Stefano, Colle alto e basso, Campo Pisano, Strada dell'Olivella, Portoria e qualsiasi altra destinazione all'interno delle nuove mura, da 48 a 60 denari per barile e da cinque soldi e mezzo a sei per i caratelli;
6) per i trasporti di barili fuori dalla città le tariffe variano a seconda della lunghezza del percorso da effettuarsi [95].

---

[93] *Ibidem*, artt. 6, 9-11, 13, 15, 16.

[94] Si tratta di piccole botti di varie forme, per lo più lunghe e strette, generalmente usate per contenere vino o liquori: G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese-Italiano* cit., p. 185.

[95] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli da vino*, doc. 9 novembre 1600.

Nei primi decenni del XVII secolo l'Arte chiede più volte l'emanazione di nuove tariffe in considerazione dell'incremento di circa un terzo che aveva subito il valore dei vini nel corso del tempo [96]: le mercedi per il camallaggio subiscono così un aumento medio del 15% [97]. Nonostante ciò, la situazione interna della corporazione si presenta difficile, e i furti, le frodi e le liti tra gli iscritti in occasione dell'assegnazione dei lavori erano all'ordine del giorno, con danni per i committenti, sia in termini strettamente monetari, sia in termini di ritardo e lentezza nell'effettuazione dei trasporti [98].

Una parziale forma di tutela nei confronti dei commercianti era data dall'utilizzo dello « sterlino », un contrassegno la cui unica funzione era di garantire i proprietari dei carichi dal rischio di venire truffati dai facchini incaricati del trasporto. Secondo una prassi consolidata il cassiere dell'Arte consegnava lo sterlino al proprietario (dopo avere ottenuto il pagamento anticipato del trasporto), il quale lo avrebbe a sua volta restituito al facchino incaricato del lavoro al termine del servizio prestato (che comprendeva sia il camallaggio dei barili che la pulizia dei fusti o « vashe » all'interno delle quali il vino veniva versato una volta giunti a destinazione); solo con la successiva consegna del contrassegno al cassiere il facchino avrebbe infine ottenuto la mercede per il lavoro svolto [99].

---

[96] Per tentare di convincere la magistratura dei Provvisori del Vino della validità e fondatezza delle loro richieste i facchini da vino portano anche l'esempio di quanto era stato concesso dai Provvisori dell'Olio ai facchini addetti al trasporto di questo genere: « Gottardo Bell'homo e Pasquino de Orlandi ambi consoli dell'Arte de Camalli da Vino compaiono nanti VV.SS. Molt'Illustri à nome di tutta la Compagnia, qual serve à portar vini à fondachi, humilmente supplicandole siino servite per la mercede delle loro vetture, essendo le vettovaglie per lo più aumentate del terzo di quello prima valevano, et essendo da sedeci anni incirca che non gli è stato fatto accrescimento alcuno, farli qual che poca di gionta, acciò possino vivere del loro mestiere, e con più prestezza servire à loro ordini, havendo massime l'essempio del molt'Illustre Magistrato dell'oleo, quale conosciuta la qualità della fatica e la calamità de tempi presenti non ha negato à suoi camalli una simile richiesta di aggionta con accrescerli denari otto per barrile di più del solito »: *Ibidem*, doc. 27 febbraio 1615.

[97] *Ibidem*, doc. 7 aprile 1628.

[98] Al fine di limitare le dispute all'interno dell'Arte, era stato decretato che i *camalli* che fossero stati sorpresi a sottrarre il carico ad un loro compagno per effettuarne loro stessi il trasporto sarebbero stati multati di cinque lire, mentre coloro che venissero accusati di aver rubato un barile o mezzo barile avrebbero perso qualsiasi diritto a lavorare in Darsena, sia come facchini che con qualunque altro tipo di incarico: *Ibidem*, doc. 25 novembre 1609.

[99] A.S.G., *S. Giorgio, Cancelleria*, *Sala 34*, fl. 618, doc. 16 febbraio 1644.

Salvo un intervento dei Padri del Comune nel 1659, in seguito alla condanna di due consoli rei di avere sottratto e venduto alcuni beni di proprietà all'Arte [100], non si ha più alcuna notizia della Compagnia (se non qualche cenno del proseguire della sua attività in regime di monopolio all'interno di regolamenti e suppliche aventi per oggetto altre corporazioni) fino alla fine del Settecento, con l'emanazione di alcuni decreti da parte del Comitato dei Pubblici Stabilimenti mirati a limitare i disordini che si verificavano in occasione dei trasporti di vino effettuati per conto di alcune Opere Pie [101].

Nello stesso periodo, in seguito alla liberalizzazione della vendita del vino, non più limitata ai soli fondachi, e in conseguenza della sempre più pressante necessità per il commercio di uscire dai rigidi schemi corporativi, viene nuovamente ribadita la possibilità per i mulattieri che si recano in Darsena a caricare vino di valersi dell'opera di un camallo « di confidenza » [102], ma soprattutto si rende completamente libero il diritto di travasare i vini, eliminando l'obbligo di valersi per queste operazioni di persone iscritte all'Arte.

In linea generale, i committenti erano tenuti a servirsi dei facchini loro assegnati dalla Compagnia, nell'ambito della quale si procedeva ogni mattina ad un'estrazione secondo il già visto sistema del « bagone »: ogni facchino riponeva sul molo la sua medaglia di riconoscimento, dopo di che i consoli

---

[100] In tale occasione i consoli avevano alienato alcuni stabili e un numero considerevole di luoghi di San Giorgio di proprietà dell'Arte dividendosi poi il ricavato dell'operazione. I Padri del Comune ribadiscono così il divieto per i consoli, consiglieri e ogni altro membro della Compagnia di « alienare, vendere, né in altra maniera obligare stabili et effetti di qualsivoglia sorte à loro spettanti, senza espressa licenza del Magistrato dei Padri del Comune, sotto ogni pena ad esso arbitraria »: *Ibidem*, doc. 12 marzo 1659.

[101] A tal fine, si vieta ai facchini di valersi per tali lavori dell'aiuto di persone non iscritte all'Arte (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 492, doc. 23 agosto 1793). Li si invita inoltre a munirsi a loro spese di un « terzarolo » (ovvero di un mezzo barile della capacità di circa 39 litri) da utilizzarsi per questo genere di trasporti (ad esclusione dei facchini che per vecchiaia o malattia non sono in grado di trasportare pesi eccessivi), e li si obbliga a presentarsi al lavoro « cinti del solito scosale », cioè indossando il tipico grembiule stretto ai fianchi e lungo fino al ginocchio già usato dai Caravana bergamaschi e da altre compagnie (*Ibidem*, doc. 11 settembre 1799, *Regolamento del Comitato dei Pubblici Stabilimenti per li facchini da vino*). A partire dal 1816 viene istituito l'obbligo di applicare sul mezzo barile una targhetta riportante il numero di medaglia del facchino, che diventava così responsabile di qualsiasi frode fosse stata rinvenuta avente per oggetto il suo terzarolo: *Ibidem*, doc. 9 luglio 1816.

[102] Per la restante parte del lavoro devono però utilizzare obbligatoriamente i facchini che vengono loro assegnati dagli Ispettori responsabili di quella piazza.

effettuavano l'assegnazione degli incarichi a seconda dei numeri di matricola successivamente estratti e sulla base di una stima della quantità di persone da impiegarsi per ciascun lavoro [103].

Al termine della giornata ciascun facchino doveva versare nelle mani dei consoli otto denari per ogni trasporto effettuato, allo scopo di mantenere un fondo di mutua assistenza destinato ai bisognosi della Compagnia: alla fine del mese si procedeva poi alla suddivisione della somma raccolta in tre parti (dopo avere sottratto una quota fissa per la retribuzione dei consoli pari a 75 lire ognuno). La prima veniva ripartita tra i facchini che per vecchiaia o malattia erano inabili al lavoro; la seconda per le spese di mantenimento della cappella presso la chiesa di Santa Sabina; la restante parte da destinarsi alle figlie dei facchini che si fossero maritate entro l'anno [104].

All'atto della sua costituzione la corporazione risulta composta da 171 individui i cui cognomi Gambaro, Burlando, Carrega, Poggio, ecc. [105] denotano chiaramente le loro origini liguri. Il gruppo si caratterizza, fin dalle origini, per un elevato grado di chiusura nei confronti dell'esterno, che si traduce in una forte presenza di legami familiari tra gli iscritti e in una media annua di nuove ammissioni relativamente limitata. Dall'analisi della matricola dell'Arte, riguardante il periodo compreso tra il 1682 e il 1727 [106], si evidenziano infatti i seguenti dati: i rapporti di parentela tra immatricolati rappresentano il 62,8% (di cui il 35,4% tra padri e figli e il 27,4% tra fratelli) [107], mentre i nuovi iscritti per ciascuno degli anni presi in esame costituiscono l'8,5%. Tale caratteristica continua a permanere anche nei decenni successivi (pur se in maniera attenuata), e ad essa si aggiunge un consistente incremento del numero dei 'cittadini' a scapito dei facchini di origine contadina, in netta prevalenza nei primi due secoli: nel 1823 il 75% degli iscritti risulta

---

[103] E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 357.

[104] Per godere del sussidio dotale il padre della sposa doveva risultare iscritto nei Ruoli della Compagnia da almeno un anno e non essere mai stato assente senza il dovuto permesso. La somma da concedersi in dote per ogni figlia non poteva superare le 100 lire ed eventuali avanzi sarebbero andati ad aggiungersi ai fondi dell'anno successivo: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 492, doc. 1 febbraio 1805.

[105] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli da vino*, doc. 25 novembre 1609. Si veda l'elenco completo dei nomi degli iscritti all'Arte per l'anno 1609 in Appendice II.

[106] Si tratta dell'unico arco temporale per il quale si dispone di una Matricola completa.

[107] G. ARNALDO, *Corporazioni a Genova* cit., pp. 572-582.

essere nativo di Genova, il 16% dall'entroterra, mentre solo l'8% proviene dalle Riviere e l'1% da altre regioni [108].

Proprio questa inversione di tendenza risulta essere la causa di numerose dispute all'interno della corporazione per l'insofferenza dimostrata dai sempre più numerosi neo iscritti genovesi nei confronti dei 'vecchi' facchini di campagna. Questi ultimi lavoravano personalmente allo scalo solo nei mesi di maggiori traffici (cioè nel periodo compreso tra novembre e la fine di febbraio), e nel resto dell'anno ritornavano sui monti o nella vallata del Bisagno a coltivare le loro terre, lasciando in città a svolgere l'attività di facchinaggio solo alcuni membri della famiglia. Si trattava principalmente di « manenti » (cioè fittavoli) o di proprietari che, grazie al lavoro presso la Darsena, riuscivano a guadagnare in pochi mesi più di quanto guadagnassero gli altri camalli dello scalo nell'arco di un intero anno di lavoro [109]. Era pur vero che secondo la normativa in vigore i facchini appartenenti a qualsiasi scalo o piazza non potevano assentarsi dalla città senza il permesso delle autorità competenti (da concedersi per non più di un mese), ma come spesso accadeva nelle questioni inerenti il composito mondo del facchinaggio tale prescrizione veniva puntualmente disattesa, tanto che nel 1803 il Comitato dei Pubblici Stabilimenti afferma:

> « ... tutti si sono prestati a tale regolamento meno quelli da vino, che mai vollero adattarvisi, e diffatti si assentarono poco dopo, e si compiacquero di restituirsi in città nel successivo lontano mese di novembre » [110].

La forte conflittualità all'interno della corporazione era in parte dovuta anche al rapido allargamento dei Ruoli verificatosi in tre momenti cruciali

---

[108] Si veda il Ruolo completo per l'anno 1823 in Appendice III.

[109] « L'oggetto di tale acrimonia dei contadini contro i Genovesi si crea perché non venisse a cognizione il grandioso lucro, e facevano valere che il loro numero era eccessivo, quando lo era apparentemente e non in sostanza: cioè molti esistevano in ruolo e pochi al lavoro, perché lasciato qualcheduno per rispettiva famiglia in Darsina, gli altri in numero di più della metà se ne stavano in campagna a coltivare, o a far coltivare i loro terreni, e soltanto si lasciavano vedere accudire nel lavoro i loro lasciati colleghi all'epoca dei raccolti vino, qual termine è ristretto fralli primi novembre e tutto Carnevale, passato il quale se ne ritornano alla campagna, con avere ciascheduno nel termine di circa tre mesi guadagnato quello che dai communi del centro non si guadagna in tutto l'anno »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 492, doc. 16 settembre 1803, *Lettera al Magistrato delle Finanze contro li facchini della Darsina*.

[110] *Ibidem*.

della vita della Repubblica: dai 123 iscritti del 1745 [111] si passa infatti a 225 nel 1797; sotto la dominazione francese il numero sale a 310, fino ad arrivare a 440 nel 1815. Dopo una punta massima di 452 facchini raggiunta nel 1816, il Governo Piemontese emana un piano di riduzione dei Ruoli che coinvolge praticamente tutte le classi di facchini, e quindi anche gli addetti al trasporto del vino, per i quali viene fissato un obiettivo di 240 iscritti raggiunto solo nel 1829 [112].

La forte crescita numerica della Compagnia offre comunque l'occasione al Governo Francese (e successivamente a quello Piemontese) di predisporre un'organizzazione più razionale del trasporto dei vini e della suddivisione degli incarichi all'interno del gruppo. All'interno di un generale riordino dell'intero sistema del facchinaggio portuale viene così ancora una volta decretato il diritto esclusivo dei camalli della Compagnia di trasportare il vino sbarcato presso la Darsena; si stabilisce il diritto per i commercianti di avvalersi della collaborazione di un facchino di fiducia da unire a quelli assegnati per il lavoro dalla Compagnia; si decreta, infine, la facoltà per i negozianti di utilizzare esclusivamente camalli « di confidenza » per le operazioni di travaso effettuate in Darsena [113], a conferma della crescente importanza del rapporto fiduciario che si andava creando tra committenti e singoli lavoratori.

Parallelamente vengono emanate alcune nuove tariffe concernenti il trasporto dei « terzaroli » di vino dalla Darsena (ormai destinata allo sbarco dei soli vini forestieri) [114] ai diversi quartieri della città, con prezzi che variano tra i due e i quattro soldi a seconda della lunghezza del tragitto da percorrere, e, su richiesta di alcuni negozianti, si decide la diminuzione di un soldo (denominato « soldo dell'imbuto » [115]) di tutte le tariffe concernenti il trasporto di vini dai magazzini o barche all'interno della Darsena fino ai magazzini in città situati a piano terreno. Nel giro di pochi anni, però, questa tariffa particolarmente vantaggiosa viene abolita in conseguenza della pratica

---

[111] *Ibidem,* reg. n. 488, doc. senza data, *Stato generale dei facchini nel 1745*.

[112] *Ibidem*, fasc. 12 e reg. n. 492, fasc. 9.

[113] *Ibidem*, doc. 2 nivoso anno 14 (23 dicembre 1805), artt. 36, 37, 40-43.

[114] Essendo la Darsena ormai destinata ai soli vini esteri, quelli nazionali e provenienti dalla Sardegna vengono scaricati al Ponte Legna: *Ibidem*, doc. 6 gennaio 1805.

[115] Questa definizione deriva dal fatto che una volta trasportati i terzaroli di vino ai magazzini si trasferiva il liquido nei fusti con l'utilizzo di imbuti.

abusiva da parte dei commercianti di far travasare il vino nei fusti a livello della strada, salvo poi trasportarlo autonomamente in magazzini situati ai piani superiori tramite l'utilizzo di scale amovibili [116].

Note dei prezzi accordati a facchini da vino per i porti de terzaroli dalla Darsina ne quartieri della città

Destinazione	Tariffa
Vico longo di Pré	soldi 2
San Vitto	soldi 2 e denari 4
Santa Brigida	soldi 2 e denari 4
San Tomaso	soldi 3
Carmine	soldi 2 e denari 4
Fossatello	soldi 2
Soziglia	soldi 2 e denari 6
Maddalena	soldi 4 meno denari 4
Pescheria	soldi 3
Piazza Nuova di sotto	soldi 3
Sant'Agostino	soldi 4 meno denari 4
San Genesio	soldi 3
Piazza del Molo	soldi 3
San Matteo	soldi 3
Sant'Andrea	soldi 4 meno denari 2
Portoria, l'Arco e Marina	soldi 4 meno denari 2
Ponticello	soldi 4 e denari 8

Fonte: A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 492, anno 1805.

---

[116] Era infatti consentito l'uso di scale di legno aventi al massimo tre o quattro scalini, che non potevano eccedere « oncie nove di altezza per ognuno, ed abbiano non più di oncie 14 di piana, ed occorrendo un solo gradino non debba questo oltrepassare oncie 11 di altezza e 12 di piana »: *Ibidem*, doc. 7 marzo 1826.

Effettuando un confronto con la griglia tariffaria prevista dallo Statuto della Compagnia di inizio Seicento, è possibile rilevare come nell'arco di due secoli i prezzi dei trasporti del vino siano praticamente raddoppiati [117]. Paragonando invece le mercedi dei facchini da vino con quelle dei facchini da olio e della grassia precedentemente esaminati, si nota in modo chiaro la disparità di trattamento vigente tra lavoratori forestieri e maestranze locali a danno di queste ultime: le tariffe delle Caravane straniere, infatti, pur evidenziando un andamento analogo a quelle in vigore per i facchini da vino (anche queste raddoppiano nel giro di due secoli), risultano essere decisamente superiori [118].

Proseguendo nell'analisi di lungo periodo si può inoltre affermare che, nonostante le numerose norme emanate e i tentativi delle autorità cittadine sia di tutelare gli iscritti all'Arte, sia di rendere il servizio più efficiente, l'organizzazione operativa del trasporto del vino all'interno della città non era molto cambiata nel corso di circa due secoli di attività e molti problemi rimanevano irrisolti. In seguito all'eccezionale incremento del numero dei facchini ammessi a far parte della Compagnia verificatosi nei primi vent'anni del XIX secolo, che aveva portato ad un progressivo impoverimento degli stessi lavoratori, era aumentata in modo preoccupante la conflittualità interna al gruppo, nell'ambito del quale veniva emergendo in maniera sempre più evidente una divisione tra i vecchi e i nuovi facchini, che vedeva i primi favoriti nella ripartizione del lavoro e nella nomina a consoli dell'Arte a scapito degli ultimi arrivati. Sulle banchine si verificavano così frequenti liti per accaparrarsi i trasporti più remunerativi, provocando ritardi e disagi che andavano quasi sempre a scapito dei committenti, e a nulla servivano gli inviti delle autorità portuali ad eliminare definitivamente questa divisione all'interno dell'Arte [119].

---

[117] Pur trattandosi di cifre in apparenza simili bisogna infatti considerare che le tariffe del 1600 si riferiscono al trasporto di barili, mentre quelle del 1805 ai cosiddetti « terzaroli » (un terzarolo era pari a mezzo barile).

[118] Bisogna comunque tenere presente che si tratta di dati non perfettamente omogenei: le tariffe di trasporto dei Grassini, in media pari a 5 soldi, si riferiscono a carichi di circa 47 kg.; quelle applicate ai facchini da olio sono, invece, mediamente pari a 6-8 soldi per il trasporto di un barile di 66,29 litri (cioè circa 60 kg.); quelle per il trasporto del vino sono invece mediamente pari a 3 soldi per terzarolo, ovvero per un barile dalla capacità di 39,75 litri (circa 36 kg.).

[119] « La classe de facchini da vino è divisa, dirò così, in due fazioni, cioè vecchi e nuovi. I primi vantano i loro privileggi della cosidetta loro arte; si lamentano i secondi che il lavoro

Un riordino generale dell'organizzazione interna della corporazione, ed un conseguente miglioramento dei servizi offerti ai cittadini, si ha solo a partire dal 15 giugno 1821 con l'adozione della forma 'giuridica' di Caravana [120], imitandosi quindi il modello organizzativo tipico delle Compagnie di facchinaggio forestiere. Una simile soluzione era infatti già da tempo auspicata dalla stragrande maggioranza degli iscritti che vedevano in tale formula (che, si ricorda, prevedeva il versamento di tutti i guadagni in una cassa comune e la loro successiva ripartizione in parti uguali) la possibilità di ottenere maggiori e più regolari guadagni [121]. Nel 1828, inoltre, l'Ufficio Provveditori procede ad un rinnovamento dei prezzi di trasporto in vigore suddividendo la città in sei fasce tariffarie variabili tra i quattro e i venti soldi (si veda la Tabella riportata alla pagina seguente), e fissa nuovi criteri di applicazione per la « tariffa dell'imbuto », che torna così in uso dopo essere stata abrogata alcuni anni prima [122].

---

non è egualmente ripartito frà i vecchi e i nuovi, e che i consoli dell'Arte usano delle parzialità ai vecchi, e che impediscono per quanto possono fino ai ricorsi dei nuovi alle Autorità superiori. ... Crederei conveniente di sopprimere l'odiosa denominazione di nuovi e vecchi facchini, che tutti dovessero essere muniti dell'istesso distintivo, cioè della medesima medaglia, e che tutti fossro chiamati a profittare egualmente del lavoro che arriva alla loro stazione. Per ovviare a qualonque parzialità per parte dei consoli bisognerebbe che questi indistintamente fossero scelti tanto trà i nuovi che trà i vecchi, e che solo la qualità per essere scelti al grado di consoli fossero la probità, la buona condotta, la prudenza e l'amore di pace e buona armonia »: *Ibidem*, doc. 30 novembre 1815.

120 Sull'argomento si veda il cap. 5.2.

121 Le motivazioni addotte dall'Arte per convincere le autorità della validità della loro richiesta sono di due tipi, ovvero riguardano la già citata possibilità di una più equa distribuzione dei guadagni, e la possibilità di limitare la conflittualità all'interno dell'Arte stessa: « Il corpo dei facchini da vino desideroso di darsi un metodo più regolare e stabile nell'ordine del suo servizio, onde assicurare l'interesse personale d'ogni facchino, e metter con questo tanto un giusto provvedimento al capriccioso giro della fortuna che talora aggrava fatalmente la sorte particolare d'ogni individuo, quanto per mantenete lo spirito della concordia che regnar deve in ogni corpo » (*Ibidem*, doc. 4 aprile 1821, *Supplica delli facchini da vino per essere eretti in Caravana*).

122 Inoltre, le mercedi da applicarsi per il trasporto di vini sbarcati al Ponte Legna, e la cui destinazione finale è situata a levante di detto ponte, vengono diminuite di due soldi ogni mezzo barile e aumentate dello stesso importo per quelli destinati a ponente; la riduzione di un soldo (« dell'imbuto ») per il trasporto di carichi a piano terreno si applica solo nei casi in cui il vino viene travasato dai fusti ai mezzi barili con l'ausilio di un imbuto e non per i vini direttamente trasportati nei fusti; per i trasbordi da bastimento a bastimento all'interno della Darsena la tariffa è di un soldo per ogni mezzo barile, mentre è di due soldi per i trasporti da

1828 - *Tariffa delle mercedi dovute alli facchini da vino per li lavori di loro competenza*

Destinazione	Tariffa
Vico inferiore di Sant'Antonio, Vico di Sant'Antonio Abate, Università, Strada Balbi sino all'Università, Santa Sabina e Palazzo Negrotto, Vico di Santa Sabina, Vico dell'Olio, S. Marcellino	soldi quattro
N.S. Assonta detta Madonnetta, Piano di Rocca sino al gioco del pallone, Piazza Santa Catterina, Strada San Sebastiano, Piazza San Domenico, Orti Sant'Andrea, Ravecca, Sarzano sino all'Oratorio di Sant'Antonio, Strada della Marina	soldi dieci
San Teodoro, San Rocco, Cappuccine, Monasteri dell'Acquasola, Salita Sant'Anna sino all'Acquedotto, Chiesa di San Girolamo, Porte Arco, Seminario, Pellera, Salita dei Servi, Salita San Leonardo sino a Sant'Ignazio, Vico dietro Sant'Ignazio, Strada Vialata, Piazza Carignano, Canonica Carignano e Palazzo Scaglia, Strada che conduce alla salita di Santa Margherita, Santa Margherita	soldi dodici
Lanterna, San Francesco da Paola, Oregina, Salita Angeli sino al Fossato, Sant'Anna, Santa Maria della Sanità, Conservatorio Brignole, Crosa larga San Vincenzo, alle Porte Romane, alle Porte Pilla, Santa Chiara, Palazzo Sauli e Massone, Piazza della Cava	soldi quattordici
San Bernardino, Zerbino, San Bartolomeo Armeni, Porte di Montaldo	soldi sedici
Tutti gli altri locali e giro delle nuove mura	soldi venti

Fonte: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 492, doc. 21 febbraio 1828.

Per il vino sbarcato nel tratto di mare compreso tra lo scalo di S. Lazzaro e il Portofranco sono previste norme particolari, in quanto una parte

---

bastimento ai cosiddetti « mezzanini », cioè ai locali situati al primo piano sopra i magazzini; se i fusti sbarcati in Darsena vengono fatti rotolare fino alla destinazione finale la mercede è di un soldo, mentre se si rende necessario l'uso di cavi o della stanga si applica un ulteriore sovrapprezzo di quattro soldi denominato « diritto di stanga »; la tariffa per il trasporto di una « arubba semplice » o « rubbo » (si tratta di un'unità di misura di peso generalmente usata per le granaglie pari a circa 8 kg) è di due soldi e aumenta in proporzione quando le arubbe sono doppie, triple, ecc.; per lo scarico del vino giunto via terra sopra carri o bestie la tariffa è di un soldo per ogni mezzo barile e di tre soldi per ogni fusto.

del lavoro diviene di competenza dei Caravana del Portofranco: i facchini da vino ottengono quindi il solo diritto a scaricare la merce per il compenso di quattro soldi ogni mezzo barile, mentre il compito di caricarla sui carri spetta ai Caravana [123].

Nell'aprile del 1831 l'attività di trasporto del vino nel porto genovese viene rivoluzionata dalla decisione delle autorità governative di chiudere la Darsena al commercio per adibirla a stabilimento militare, e dal conseguente trasferimento dello sbarco e dei depositi del vino alla Marinetta (ovvero allo scalo di San Marco, nei pressi del Molo Vecchio). Questo provvedimento crea non pochi problemi alla Compagnia, in quanto la nuova area assegnata risulta essere troppo stretta per poter accogliere i carri, e il vino in arrivo sia dall'estero che dalle Riviere doveva essere reimbarcato su dei battelli diretti a San Lazzaro dove diveniva di competenza dei facchini del Portofranco, privando così i camalli genovesi di una preziosa fonte di guadagno [124]. La Marinetta era inoltre situata « in faccia ai venti e colpita dalle frange delle acque », per cui le operazioni di sbarco, soprattutto per i fusti di grosse dimensioni, diventavano più difficoltose e necessitavano dell'impiego di un numero maggiore di uomini di quanto non si facesse in Darsena, con un serio incremento dei rischi di incidenti e una notevole lievitazione dei costi [125].

---

[123] Per questa attività i Caravana percepivano solo tre soldi per ogni mezzo barile, fatto che aveva provocato da parte loro non poche lamentele: *Ibidem*, doc. 21 febbraio 1828.

[124] « La recentemente seguita, per ordine sovrano, traslocazione della Darsina da vino allo scalo della Marinetta arreca alla Caravana non poco danno. Il già locale della Darsina aveva comoda dislocazione, o per ben dire comoda strada, ove veniano i carri sui quali si caricava il vino che va per transito, senza che avesse nessun rapporto con il Portofranco, ossia entrepôt a S. Lazzaro. I facchini della Caravana portavano il vino fuori della Darsina e percepivano pel diritto di porto la mercede di soldi quattro di Genova per mezzo barile; lo caricavano sui carri ed avevano il profitto di altri soldi tre alla stessa ragione di mezzo barile, diritto di caricamento e questi antichi diritti di tariffa mai furono loro contrastati: attesa ora la traslocazione dello scalo alla Marinetta, ove venir non possono i carri, il vino s'imbarca su batelli e va all'altro scalo S.Lazzaro e questi diritti sono perduti »: *Ibidem*, anno 1831, *Lettera scritta dal console a Sua Eccellenza*.

[125] *Ibidem*. A questo proposito è necessario ricordare che la Caravana garantiva il carico trasportato da eventuali danni o dispersioni che in una siffatta situazione diventavano assai più frequenti e probabili.

1831 - *Tariffe per il trasporto del vino dal nuovo deposito della marinetta alle varie destinazioni in città*

Destinazione	Tariffa
Lungo il Molo, Piazza molo, Vico Servo alla porzione di Sottoripa che porta alla Piazza del Molo, Vico Sale e Vico che porta ai già macelli del Molo	soldi quattro
Sino alla Malpaga (passo 600), Grazie, Oratorio di Santa Orsola, Piazza Grillo Cattaneo, Castello, Piazza Embriaci, Vico Stoppieri, Santo Giorgio (passi 600), Vico Vento, Fornetti	soldi sei
Sino ai Trogli della Marina (passi 1200), Sarzano, Ravecca, Piano Sant'Andrea, Porteria Sant'Ambrogio, Piazza Nuova (passi 1200), Arcivescovato, San Matteo, Campetto, Soziglia, dietro il coro delle Vigne	soldi otto
San Luca, Ponte Legna, sino alla canonica di Carignano, Palazzo Scaglia, Sant'Ignazio, Salita San Leonardo, Borgo Lanieri, Perera, Ponticello, Porte Arco, Quattro canti di Portoria, Strada Giulia, San Sebastiano, Salita Piccapietra, Santa Caterina e salita, Piazza Fontane Amorose, Portello, principio della salita Sant'Anna e di San Girolamo, Castelletto case nuove (passi 1650), Forni (passi 1750), Piazza SS. Annunziata, Santa Fede, sino a tutte le piazze inclusive della Darsina (passi 1400)	soldi dieci
Sino alla Strega (passi 1200), giro delle mura di Santa Chiara, Pace, Consolazione, San Vincenzo, Porte Acquasola, Monasteri fuori le Porte Acquasola, Collegi dei sordomuti ed orfani (passi 2400), Capuccini, Sant'Anna, San Girolamo, Monasteri delle Turchine, Albergo di Carbonara, Acquaverde, Oratorio de SS. Giacomo e Bernardo (passi 2400)	soldi dodici
Sino alla Porta Pila (passi 2500), Porta Romana (passi 2600), Monasteri sopra l'acquaverde (passi 2600), Visitazione (passi 2600), San Tommaso	soldi quattordici
Sino a San Bartolomeo degli Armeni (passi 2950), Provvidenza (passi 3120)	soldi sedici
Sino a San Teodoro (passi 3500), Torre di Montaldo (passi 3320), San Bernardino (passi 3270), Oregina (passi 4000), San Rocco (passi 3400), sino alla metà Salita Angeli	soldi diciotto
Sino alla Lanterna, Angeli, giro delle nuove mura	soldi venti

Fonte: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 492, doc. 19 luglio 1831.

Il nuovo quadro tariffario che viene emanato, reso necessario dal cambiamento del principale punto di riferimento (ovvero dal trasferimento degli sbarchi dalla Darsena alla Marinetta), tiene così conto delle nuove distanze da percorrere per raggiungere le varie destinazioni cittadine, le quali vengono suddivise a seconda del numero di passi da compiersi, che vanno da 600 per i luoghi più vicini a 4000 per quelli più lontani.

Il primo maggio 1838 si ha la formale abolizione della Caravana dei facchini da vino e la liberalizzazione del mestiere [126], ma solo dieci anni più tardi la Compagnia viene nuovamente ricostituita (insieme a quelle dei facchini da grano, dei ponti Mercanzia, Spinola, Reale e Legna), raccogliendo 367 iscritti e tornando all'antica distribuzione del lavoro per mezzo del « bagone » [127], come se il tempo non fosse passato. Anche per quanto riguarda il trasporto del vino lo scalo genovese continua quindi a rimanere imprigionato all'interno dei vincoli corporativi, presentando un livello di organizzazione e di efficienza dei servizi al commercio ormai del tutto inadeguato rispetto alle prospettive di integrazione della città e del suo porto in un contesto internazionale.

---

[126] *Ibidem*, reg. n. 617, doc. 29 gennaio 1838.

[127] A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, anno 1852 cit. Sulla ricostituzione delle antiche corporazioni dei facchini si veda il cap. 3.1.

Capitolo V - Mutamenti strutturali e organizzativi del facchinaggio tra sette e ottocento

1. *La nascita delle nuove compagnie in conseguenza delle crescenti esigenze dello scalo*

Le compagnie di facchini nazionali costituitesi nel corso del XVIII secolo, pur presentando caratteristiche di organizzazione interna e di suddivisione del lavoro alquanto eterogenee, evidenziano alcuni aspetti comuni: la loro natura è innanzi tutto profondamente diversa da quella delle Arti precedentemente esaminate con alle spalle una storia plurisecolare; il legame con le tradizioni e le consuetudini portuali è di conseguenza più labile; il loro potere nel panorama lavorativo portuale è quasi nullo e risultano spesso in balia delle decisioni delle autorità portuali che le utilizzano come strumento di controllo collettivo di vagabondi, di delinquenti e di ogni sorta di persone alle quali era necessario trovare una collocazione sociale e soprattutto un impiego, anche se poco remunerativo.

a) I facchini da grano

Il grande boom dei traffici granari si verifica a Genova a partire dalla fine del XVI secolo, grazie al provvedimento con il quale il Governo genovese concede il diritto di Portofranco a tutte le navi che portino vettovaglie nella città ligure al fine di superare la grave crisi alimentare che aveva duramente colpito la Repubblica. Inizia così una vera e propria invasione di bastimenti (soprattutto fiamminghi) carichi di grani provenienti dalla Puglia, Sicilia, Calabria, Mar Baltico, che prosegue per tutto il XVIII secolo [1].

In conseguenza di questo fenomeno si sviluppa un'importante corporazione addetta al trasporto esclusivo dei cereali, ovvero la Compagnia dei facchini da grano, che si suppone sia stata costituita all'inizio del Settecento, con un ritardo di circa un secolo rispetto ai primi arrivi di ingenti quantità

---

[1] Nel corso dei Seicento il 28,3% delle navi che entravano nel porto di Genova erano cariche di grano. A questo proposito si veda più specificamente la Parte Prima, cap. 1.4.

di granaglie nello scalo genovese. Le dimensioni numeriche dell'Arte sono notevoli (450 iscritti iniziali; 550 iscritti alla fine del secolo, che diventano 780 vent'anni più tardi) e superano di gran lunga quelle degli altri gruppi di lavoratori operanti sulla scena portuale; gli iscritti sono per la maggior parte originari della città (58%), anche se una percentuale non trascurabile proviene dall'entroterra (28%); secondo quanto è stato possibile verificare dall'analisi dei Ruoli per l'anno 1822 [2] la presenza di legami familiari tra gli immatricolati appare di portata trascurabile, mentre sono certamente degni di nota i singolari soprannomi attribuiti a ciascun facchino: si passa, infatti, da soprannomi che ricordano un mestiere originario (« giardiniere », « fornaio »), ad altri che si rifanno alla provenienza dell'iscritto (« paesanino »), ad altri ancora di natura puramente scherzosa (« torta », « guadagna poco », « zelante », « dieci mine »).

I membri della Compagnia, pur se iscritti ad un unico Ruolo, risultano suddivisi in due sezioni distinte, ciascuna con compiti diversi, e sottoposte a due differenti autorità, secondo una ripartizione funzionale alle esigenze operative: i cosiddetti facchini di terra di Piazza Banchi, dipendono dal Magistrato della Consegna [3]; i facchini di mare (o « di piatta »), sono sotto la tutela dei Conservatori del Mare [4]. Fin dal 1708 i due gruppi lavorano di comune accordo ripartendosi il lavoro a seconda delle situazioni contingenti: i primi (circa 320) trasportano le merci a spalla [5] verso i magazzini di

---

[2] Per la trascrizione completa si veda l'Appendice III, all'interno della quale sono riportati i dati di ciascun iscritto (cognome, nome, paternità, soprannome, luogo di origine e abitazione).

[3] Si tratta di una Magistratura, composta da sei ufficiali, avente competenze generiche in materia di facchinaggio (oltre alla supervisione sui facchini da grano di terra, interviene infatti sporadicamente per emanare tariffe o per ripartire il lavoro tra diverse Compagnie), e in materia di regolamentazione dell'ingresso dei forestieri in città. Si veda G. FORCHERI, *Doge e Governatori* cit., p. 92.

[4] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 493, anno 1773. Si ricorda che la Magistratura dei Conservatori del Mare aveva la giurisdizione su tutti i gruppi di mestiere che operavano all'interno del bacino portuale con chiatte o piccole imbarcazioni.

[5] I trasporti di granaglie da effettuarsi con l'utilizzo di corde o stanghe erano però di competenza dei facchini di piazza al ponte dove tale merce veniva sbarcata: « Tutti gli travagli di detto genere posti tanto in sacchi, che in barili portabili a spalla d'uomo, e che calassero in qualunque piazza, ponte, o sito ovunque situato spetti e spettar debba a detti facchini da grano della piazza Banchi, e quando detti generi fossero in botti che non fossero possibili a

deposito esistenti in città, per conto dell'Annona, o alle botteghe dei negozianti [6]; i secondi (130 in tutto) si occupano delle operazioni di sbarco delle granaglie dai bastimenti accostati ai ponti. Numerose sono inoltre le occasioni di collaborazione, in quanto i facchini assegnati al servizio di mare si dimostrano sovente insufficienti per un rapido ed efficiente smaltimento dei carichi [7]. Ad esempio, nelle giornate di cattivo tempo (ovvero durante quasi tutta la stagione invernale), e in quelle nelle quali si registrava una particolare intensità dei traffici, i facchini di terra sono obbligati ad affiancare quelli di mare per accelerare il più possibile le operazioni di movimentazione delle merci al fine di evitare qualsiasi rischio di deperimento [8]. Anche l'attività di « palleggio », cioè di trasporto del grano per distanze molto brevi (da un magazzino ad un altro o tra piani diversi di uno stesso locale di deposito), spetta ad entrambe le categorie, e l'assegnazione degli incarichi avviene tramite estrazione dal « Bussolo generale » della Compagnia [9]; attra-

---

trasportarsi in spalla, ma che vi fosse d'uopo di adoperare stanghe, questi dovessero spettare alle rispettive piazze, o ponti, ove sortisse il travaglio medesimo » (*Ibidem*, doc. 20 febbraio 1793).

[6] Questi ultimi avevano diritto di valersi per il lavoro di due persone di fiducia (anche non iscritte ai Ruoli) da affiancare ai facchini incaricati del lavoro, i quali percepivano a tal fine una paga che variava tra i quattro e gli otto soldi per ogni mina di grano trasportata (pari a circa 90 kg.). La tariffa di quattro soldi per mina si riferiva in particolare al caricamento del grano sopra le bestie, mentre la mercede di quattro soldi spettava ai facchini per il trasporto dal ponte più vicino alla bottega del negoziante e la bottega stessa. Per le granaglie caricate sopra i carri, ovunque situati, la mercede era invece di sei soldi; il regolamento è riportato *Ibidem*, doc. 23 marzo 1801.

[7] Nel corso dell'Ottocento i facchini di mare erano 168 escludendo i piloti (ovvero 10 facchini e 2 aiutanti per ognuna delle 14 squadre), mentre quelli di terra si aggiravano tra le sei e le settecento unità. A questo proposito si ricorda che nei Ruoli non viene riportata alcuna distinzione tra le due categorie di facchini (si veda l'Appendice III).

[8] In tali situazioni i facchini di terra non potevano in alcun modo rifiutare l'incarico, né quelli di mare ricusare l'aiuto di questi ultimi; nelle situazioni di normale amministrazione, ovvero quando i facchini di mare erano in grado di caricare e scaricare le granaglie autonomamente, dovevano comunque versare una parte della loro mercede (6 soldi ogni 100 mine trasportate) ai facchini di terra come parziale conguaglio del loro mancato utilizzo e della conseguente perdita di retribuzione. Il problema, già affrontato più volte dalle Autorità nel corso del Settecento, viene ripreso in esame nel 1819, senza peraltro modificare quanto era già stato decretato in materia in precedenza: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 493, doc. 22 gennaio 1819, *Manifesto Camerale*.

[9] Era però salva la facoltà del magazziniere committente del lavoro di valersi dell'opera di un facchino di sua fiducia purché regolarmente iscritto all'Arte (*Ibidem*, doc. 18 agosto

verso una selezione interna vengono infine scelti i facchini da inviare a lavorare sporadicamente per conto delle autorità cittadine (e, in particolare, a partire dal 1797, per il Comitato dei Pubblici Stabilimenti) in occasione dell'arrivo di bastimenti carichi di sale e per altri lavori di pubblica utilità [10].

Un importante impulso all'attività dei « piattaroli » prende avvio a partire dal 1802 in seguito alla decisione delle autorità portuali (su pressione dell'appaltatore della gabella Piatte, Liuti e Sacchi, titolare del monopolio esclusivo delle operazioni di imbarco e sbarco dei grani e vettovaglie dai bastimenti ancorati in rada) di proibire alle imbarcazioni di portata superiore a 600 cantari (circa 28 tonnellate di stazza) di attraccare ai ponti, costringendo quindi i proprietari dei carichi ad utilizzare il servizio di chiatte e il noleggio di sacchi fornito dall'appaltatore stesso, con un'inevitabile lievitazione dei costi a carico dei commercianti [11].

Il servizio delle chiatte risulta organizzato secondo un sistema di quattordici squadre di lavoro (dodici nel corso del Settecento), ognuna composta da un pilota (nominato dall'appaltatore e non necessariamente iscritto nei Ruoli) [12], da due aiutanti denominati « luoghi di fuori », e da dieci facchini

---

1797). A partire dal 1825 il numero dei facchini « di confidenza » da utilizzarsi da parte del magazziniere viene portato a due: *Ibidem*, doc. 12 febbraio 1825.

[10] « Il Comitato de Pubblici Stabilimenti invita il cittadino console de facchini da grano di provvedere 100 uomini per domenica mattina 8 corrente ottobre alla disposizione dei Ricevitori del sale per sbarcare questo sale, che si dovrà trasportare sopra i barchi alla Marinetta per il Dipartimento del sale » (*Ibidem*, doc. 6 ottobre 1797). I facchini da grano non potevano inoltre sottrarsi ai trasporti di grano da effettuarsi per conto del Magistrato dell'Abbondanza: « Il cittadino Vaccarone altro dei membri del Comitato, assonte le opportune informazioni. Ordina siano messi in requisizione li detti camalli da grano per il trasporto di dette mine a magazzini sudetti, trattandosi di pubblico serviggio, e che li negligenti siano dal console sospesi sino a nuovo ordine di detto Comitato » (*Ibidem*, doc. 6 novembre 1797).

[11] « Sino dell'anno 1708 fu dichiarato dall'ex Magistrato de Conservatori del Mare che fosse lecito di far accostare a scali qualonque bastimento di qualsivoglia portata, ed anche per mezzo di scalandroni, e di qualonque camalli caricare grani, e vettovaglie senza obbligo di servirsi delle piatte ... In oggi li moderni appaltatori variando dalla sudetta pratica hanno preteso che non possano accostarsi a scali per caricare e scaricare li bastimenti che sono di portata maggiore di cantara 600, per le quali esiggono che da negozianti si facciano eseguire li lavori per mezzo delle Piatte, Sacchi, e facchini dell'Impresa »: *Ibidem*, doc. 25 settembre 1802.

[12] A partire dal luglio del 1824 i piloti iscritti nei Ruoli della Compagnia vengono cancellati dagli stessi e sostituiti con l'ammissione di nuovi facchini: *Ibidem*, doc. 29 luglio 1824.

fra quelli « di mare » [13]. Le squadre erano in servizio tutti i giorni e ogni mattina si procedeva all'assegnazione dei compiti secondo il tradizionale sistema del « bagone », cioè tramite estrazione a sorte; i facchini appartenenti a ciascuna squadra potevano operare solo sulla « piatta » di competenza e non potevano farsi sostituire al lavoro da nessuno; ciascun pilota era tenuto a vigilare sull'attività della propria squadra di lavoro ed era incaricato della riscossione della gabella [14]; l'appaltatore era infine responsabile solo per i danni o frodi provocate dai piloti e dai suoi aiutanti, mentre non aveva alcun obbligo di controllo sull'attività dei facchini [15]. Si tratta, in generale, di un sistema piuttosto efficiente in relazione all'inquadramento dei lavoratori all'interno delle squadre, ma carente dal punto di vista istituzionale in seguito alla mancanza di un organo deputato alla supervisione sui camalli e responsabile della loro attività nei confronti dei committenti: la rapidità delle operazioni risultava, ad esempio, sovente compromessa dal fatto che delle quattordici piatte previste solo una si faceva trovare pronta per lo sbarco delle granaglie all'arrivo delle navi in porto, costringendo i proprietari dei carichi a pagare ai capitani i diritti di stallia, con notevoli perdite di tempo e maggiori esborsi di denaro [16].

---

[13] *Ibidem*, doc. 22 gennaio 1819, *Manifesto Camerale*, art. 12.

[14] A.S.G., *Notai di Genova*, n. 661, *Gaetano Arpe*, doc. 286, 18 agosto 1754. Si ringrazia il prof. Giuseppe Felloni per la segnalazione della interessante documentazione reperibile all'interno delle filze degli Atti di alcuni notai, in questa sede consultati in maniera non esaustiva, ma possibile oggetto di un futuro ulteriore approfondimento della materia.

[15] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 493, doc. 22 gennaio 1819, *Manifesto Camerale*, art. 13. La questione della giurisdizione sui facchini assegnati alle chiatte rimane a lungo controversa, in quanto sia l'appaltatore che i consoli dei facchini di piazza Banchi dichiarano la loro estraneità in materia.

[16] « Le continue doglianze de mercadanti, che vendono grani all'Ecc.mo Magistrato d'Abbondanza, et il malo serviggio che anche ne risulta à questo dal non esserci altro che una sola piatta da sbarcar grani, quando l'Ill. Magistrato è in obbligo di mantenerne dodeci, ò almeno quel numero che è necessario al serviggio del commercio secondo l'instituto di detta gabella, per la quale si paga rigorosamente lire 3.5 numerato per ogni cento mine di misura, dà luogo all'Ecc.mo Magistrato d'Abbondanza di rappresentare à VV.SS. Ill.me di proccedere in qualche forma non solo per i mercadanti, i quali non puotendo avere le piatte per lo sbarco dalle navi loro conviene pagare stalie à Capitani, ma anche perché facendo talvolta l'Ecc.mo Magistrato compra di qualche migliaia di mine di grano, non sa come sbarcarle, con notabile suo pregiudicio »: A.S.G., *S. Giorgio, Cancelleria*, *Sala 34*, fl. 618, doc. 18 dicembre 1732. Si ringrazia il prof. Giuseppe Felloni per la segnalazione di questa documentazione.

Solo a partire dagli anni Venti dell'Ottocento prende avvio una parziale regolamentazione organica del settore, che si traduce in un tentativo di svincolare la movimentazione dei carichi di grano dal monopolio dei facchini di mare a favore di quelli di terra, evidentemente considerati più affidabili (oltre che più numerosi). Viene così decretato che in occasione di qualunque operazione di sbarco per la quale siano necessari quindici facchini, otto debbano essere scelti fra quelli « di piatta » e sette tra quelli di terra, mentre, nel caso in cui il numero di facchini da utilizzarsi per il trasporto sia maggiore di quindici, i facchini di mare impiegati non potevano essere comunque più di dieci [17].

Analizzando le tariffe applicate alla movimentazione dei carichi di grano in arrivo nel porto di Genova nel corso del XVIII secolo, si nota in modo evidente una notevole lievitazione dei costi provocata dall'impossibilità per molti bastimenti di attraccare alle banchine, sia per la carenza di spazio che per la scarsa profondità dei fondali. Secondo quanto decretato dai Conservatori del Mare nel 1762, infatti, la tariffa applicata per sbarcare a terra cento mine di grano da una nave ancorata in rada (e per il successivo trasporto in città) era di 25 lire, contro le 19 da pagare se il bastimento si trovava attraccato in porto, con un rincaro quindi del 30% circa [18].

---

[17] I facchini assegnati alle chiatte erano infatti decisamente insufficienti in relazione al volume dei traffici: « A detto convegno l'appaltatore ha aderito perché vedeva l'impossibilità di far eseguire tutti li lavori di sbarco di granaglie dai soli 14 fachini « di piatta » (cioè di mare) assegnati per ciascheduna piatta massime per li grandiosi appulsi seguiti nell'anno scorso, e che continuano nel corrente, mentre sarebbero stati sufficienti per la decima parte del lavoro, con suo grave pregiudizio, poco ad esso interessando che il lavoro si eseguisca più da uno che da un altro, poiché assicuri la sua finanza, oltre di che ben vedeva che frapponendosi dei ritardi alle speculazioni dei negozianti, sarebbero questi costretti ed a riclamare, ed a diriggere altrove le loro granaglie per una più celere spedizione, con notabile suo pregiudizio »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 494, doc. senza data ma probabilmente del 1822.

[18] Erano inoltre previste tariffe differenti per alcune operazioni particolari: £ 19 per il trasbordo da un bastimento ad un altro con l'uso di chiatte (£ 10 senza); se il trasporto viene effettuato verso magazzini fuori città le tariffe vengono incrementate di quattro - otto denari per ogni mina di grano; denari 8 al giorno per l'affitto dei sacchi utilizzati per le operazioni di sbarco, travaso e trasporto per il periodo compreso tra il 15 aprile e il 15 ottobre (nella restante parte dell'anno la tariffa scende a sei denari). A questo proposito l'appaltatore doveva tenere a disposizione in un deposito vicino ai ponti di sbarco 600 sacchi marchiati con la sigla C.M. (Conservatori del Mare) « ... buoni, forti, e non stracciati, con persona ivi continuamente assistente, acciò possa di subito somministrare li sacchi a chi li richiederà, data la

All'interno della Compagnia i proventi derivanti dall'attività di camallaggio venivano ripartiti nel modo seguente: venti soldi andavano a favore dell'addetto alla consegna e controllo dei sacchi (di cui dieci per la manutenzione dei locali di deposito), mentre la restante parte veniva suddivisa in quindici parti, di cui dodici spettavano ai « piattaroli » e le restanti tre all'appaltatore e ai padroni delle chiatte [19].

Il calcolo delle retribuzioni spettanti ai facchini di terra di Piazza Banchi seguiva criteri ancora più complessi e dipendeva in pratica da tre fattori: il ponte di arrivo del carico, la localizzazione del magazzino di deposito e il piano del magazzino nel quale la merce doveva essere riposta. Nel 1788 il Magistrato della Consegna provvede all'emanazione di una tariffa alquanto dettagliata « determinatamente ad ogni magazzino che al presente esiste in città » fissando un prezzo base di 15 lire per il trasporto di cento mine di grano, al quale venivano aggiunti da quattro a otto denari per mina a seconda della lunghezza del tragitto e dei piani da salire per depositare il carico [20]. Una tariffa speciale di 15 lire (ogni cento mine) era prevista per alcune situazioni particolari (ad esempio per le operazioni di imbarco effettuate dai facchini per conto dei commercianti, per i trasporti effettuati

---

solita cauzione, e quando si ritrovasse aver detto Appaltatore minor numero delli detti sacchi 600 della qualità e bontà suddetta s'intenda incorso in ogni pena arbitraria al prefato Illustrissimo Magistrato »: *Ibidem*, doc. 29 marzo 1762.

[19] *Ibidem*, *Modo di ripartire l'utile procedente dal carico, discarico e travazzo de' vasi navigabili.* A partire dal 1802 le tariffe relative alle operazioni di scarico di granaglie « da qualunque bastimento sì in pratica, che in quarantena, e sì con piatta come senza » vengono incrementate di cinque lire ogni cento mine, da destinarsi interamente all'appaltatore (*Ibidem*, doc. 24 dicembre 1802, *Regolamento per l'Appalto delle Piatte, Sacchi, e Liuti di S.Erasmo sostituito per decreto del Magistrato de' 17 dicembre 1802 in coerenza d'altro del Senato de' 15 ottobre p.p., a quello pubblicato li 12 agosto pure p.p.*). Nel 1819 l'Ufficio dei Provveditori ordina una revisione generale in materia e decreta una nuova suddivisione dei proventi secondo la quale gli introiti dell'appaltatore restano praticamente immutati, mentre i facchini di mare vedono ridursi i loro guadagni a quindici lire complessive, ovvero solo tre soldi per ogni mina di grano sbarcata. I nuovi criteri di riparto prevedono la seguente suddivisione delle 25 lire ogni 100 mine per lo sbarco delle granaglie da effettuarsi con l'uso di chiatte: £ 5 per l'appaltatore, £ 2 per il magazziniere, £ 2.14 per i piloti e due aiutanti, soldi 6 ai consoli e £ 15 per i facchini: *Ibidem*, anno 1819.

[20] I ponti indicati per lo sbarco sono sei, ovvero il Molo di San Marco (che era il più utilizzato per le granaglie), i ponti Mercanzia, Reale, Spinola, Legna e lo scalo della Darsena, mentre i magazzini di destinazione sono 104: *Ibidem*, doc. 8 febbraio 1788, *Tariffe per li facchini da grano*.

in occasione di compravendite) [21] e per le consegne da un magazzino ad un altro; la tariffa era invece di 14 lire per la consegna al Magistrato dell'Abbondanza dei grani arrivati via terra su commissione dei mercanti. Al verificarsi di qualche furto o frode i facchini che avevano preso parte al lavoro erano tenuti in solido al risarcimento del danno, mentre nessuna responsabilità era a carico della Compagnia, non avendo questa ancora la forma di Caravana [22].

La Compagnia dei facchini da grano si distingue dalle altre, oltre che per le eccezionali dimensioni e per una conflittualità interna piuttosto accesa (dovuta, si ricorda, alla suddivisione in due categorie distinte), anche per una certa tranquillità dei rapporti intrattenuti con le altre Arti dedite al camallaggio presenti sulla scena portuale, probabilmente dovuta alla specializzazione merceologica dei suoi iscritti che non li poneva in competizione con gli altri gruppi di mestiere. Nella documentazione esaminata non vi è infatti traccia di dispute contro altre compagnie in relazione a particolari diritti di trasporto, cosa assai rara nel panorama del facchinaggio genovese. Ciò comunque non significa che il lavoro dei camalli da grano si svolgesse senza alcuna conflittualità nei confronti del mondo del lavoro esterno: a partire dalla fine del Settecento prende avvio, ad esempio, una lunga e spinosa lotta con le corporazioni dei molinari e dei fidelari, in relazione alla loro pretesa di trasportare le granaglie nei mulini, botteghe e magazzini, autonomamente, senza ricorrere ai servizi dei facchini.

Nonostante i numerosi tentativi di regolamentazione da parte dell'Ufficio dei Provveditori (che si traducevano però nell'emanazione di norme aventi natura contraddittoria e dall'interpretazione poco chiara) [23] la disputa

---

[21] In occasione di questa operazione la tariffa prevede anche il versamento di una lira all'Opera di Nostra Signora e Zaccaria e un'altra a favore del camallo incaricato di ammucchiare il grano per il misuratore incaricato della pesatura: *Ibidem*.

[22] Il regolamento si conclude infine con le seguenti parole: « Avverta dunque ognuno a non contravvenire a quanto sopra, poiché sarà irremissibilmente punito, e castigato. Ed affinché si renda pubblica, e palese se ne ordina la stampa, e pubblicazione della stessa ne' luoghi soliti e consueti » (*Ibidem*). Nel 1793 viene emanata una nuova tariffa del tutto analoga a quella del 1788, salvo l'aumento del prezzo base di trasporto che passa da 15 a 17.10 lire: *Ibidem* doc. 10 marzo 1793.

[23] I molinari avevano diritto a caricare autonomamente il grano sulle loro bestie solo per trasportarlo al mulino per la lavorazione e trasformazione in farina: « per bestie proprie s'intendono quelle di proprietà assoluta de molinari e fidelari, e non quelle prese a nolo, ne quelle

tra le due categorie prosegue fino agli anni Trenta dell'Ottocento. Il contrasto è profondo: la Compagnia dei facchini è pervasa dal timore di perdere una parte consistente di lavoro a favore di un gruppo di lavoratori a loro parere benestanti e per nulla bisognosi di aiuto [24]; i molinari invece sostengono con veemenza la tesi secondo la quale i facchini da grano sono sempre stati trattati con un occhio di riguardo dalle autorità cittadine in seguito alle loro generose oblazioni all'Opera di Nostra Signora e San Zaccaria [25].

---

pure che anche gratis potessero loro essere accordate, delle quali potranno peraltro valersi pagando però a facchini la mercede del 30% (*Ibidem*, reg. n. 494, docc. 9 gennaio 1795 e 2 settembre 1829). Il molinaro dell'Albergo dei Poveri aveva il diritto a trasportare con le sue bestie una sola mina per ogni dieci acquistate da questa istituzione; tale quantità era inoltre sottoposta al cosiddetto « scandaglio », ovvero ad un controllo sia qualitativo che quantitativo; il trasporto delle granaglie consegnate dai negozianti ai molinari nelle vicinanze dei ponti per essere caricate sopra i carri spettava ai facchini della Compagnia, salva la facoltà dei molinari di depositarle dopo l'acquisto in magazzini di loro proprietà per effettuare il trasporto ai mulini in un momento successivo (*Ibidem*, doc. 18 marzo 1825). A questo proposito, in una relazione riguardanti i rapporti tra facchini e molinari si legge: « I facchini vogliono considerare i magazzini dei molinari come quelli dei negozianti, che il grano posto negli ultimi è posto per aspettare compratori, e arrivando i detti succede la consegna di vendita, ove i facchini hanno diritto; i magazzini dei molinari non sono magazzini di vendita, ma anzi un posto ove si mettono le granaglie dirette ad essere macinate per la consumazione ... Dicono i facchini che 40 anni indietro i molinari non mettevano tanta quantità di grano ne suoi magazzini, lo che è vero, ma è anche vero che in allora guadagnavano per dieci, e adesso guadagnano per 100, e questo è provare pregiudizio? Sono facchini, tanto basta. La fabbricazione delle paste da fidelari è aumentata da 40 anni indietro più della decima parte, atteso il raffinamento delle medesime, e ognuno sa che delle dette paste ne va da tutte le parti del mondo, e vi sono dei fidelai che fabbricano 12 e 14 mine di semola al giorno, e perciò si deve comprendere che per questa fabbricazione bisogna fare delle provviste di grano proporzionate ... non sarà difficile a far intendere che 200 o 300 mine di grano non si ponno portare al molino in un giorno » (*Ibidem*, fl. n. 1148, doc. senza data, *Informazioni e schiarimenti delle operazioni delli molinari e vermicellai riguardanti al servizio che ricevono dai facchini, e delle qualità dei movimenti che fanno nel fare portare le granaglie con bestie ai molini a maccinare*).

[24] « Dicono pure i facchini o chi per essi che i molinari sono ricchi, e che invece di fare il molinaro soltanto, fanno anche il negoziante, poiché del grano che comprano ne rivendono, e questo intendono che sia un pregiudizio per loro. Questo già è falso perché al presente non vi sono molinari che comprano e vendono grano, e uno che faceva questa operazione ha finito che saranno dieci anni, con fallire tre volte in breve tempo »: *Ibidem*.

[25] Sembra che la cifra versata si aggirasse sulle cinque-seimila lire annue « ... e questa cassa così detta della Madonna fa avere molta divozione a qualche impiegato dell'Uffizio, e si potrebbe chiamare la detta cassa fonte di sorprese, d'inganno, di falzità, d'inquietudine, di

Complessivamente si può affermare che le procedure riguardanti il trasporto e la distribuzione degli ingenti carichi di granaglie che arrivavano nello scalo genovese erano piuttosto complesse e parcellizzate e, con tutta probabilità, difficilmente controllabili sia dalle magistrature addette agli approvvigionamenti che dalle autorità doganali, come risulta chiaramente da una relazione anonima del 1836:

> « Il negoziante cui appartiene il carico mai si presenta alla Dogana, ed incarica delle matteriali operazioni riflettenti lo sbarco delle piatte il suo magazziniere. Chiama questi l'assistenza di un veditore, il quale nel rendersi al ponte ove trovasi accostata la piatta, seco porta un determinato numero di sterlini, di cui è contabilizzato. Debba notarsi che molte volte lo stesso veditore è incaricato sullo stesso ponte della assistenza a più sbarchi, e conseguentemente di più proprietari. I pubblici misuratori lavorano alla presenza del veditore, il quale si accerta che non siavi collusione nella misura, né a danno delle Regie Gabelle, né a danno del proprietario, e rimesso a mani del magazziniere un determinato numero di sterlini stabilisce quindi in fine di piatta il numero consegnato, involgendo lo sterlino che forma il compimento in una bolletta staccata da libro a triplice, cui rimane attaccata la matrice; serve la media per lo opportuno caricamento al proprietario, mentre la terza nella quale è stato inviluppato l'ultimo sterlino, stabilisce lo scaricamento del veditore nel debito datoli alla consegna, mediante restituzione della differenza rimasta a ciascun facchino. Il magazziniere consegna a ciascun facchino portatore della mina caricata uno sterlino, ed il facchino non può entrare in città senza avere all'ingresso consegnato lo sterlino avuto al commesso incaricato di farne il versamento nella cassetta a tale oggetto destinata ... Il commesso, malgrado tutta l'attenzione possiblile, atteso il gran movimento che giornalmente occorre a tutti li ponti di mare, non può da se solo seguitare tutte le introduzioni, ... I facchini malintenzionati a questo persuasi, col ritenere lo sterlino che serve poi alla introduzione di altra mina, che viene derubata nel giorno seguente al proprietario, puonno derubare e portare ove meglio stimano la mina introdotta senza sterlino » [26].

b) I facchini del Ponte Mercanzia

Le origini della corporazione dei facchini addetti allo scalo della Mercanzia non sono note con esattezza. All'interno di una supplica presentata dai camalli all'Ufficio dei Provveditori nel 1827, essi affermano di costituire un'Arte dalle origini ancora più antiche di quelle trecentesche della Carava-

---

pregiudizio e d'ingiustizia, e li Deputati del Magistrato Illustrissimo quando arrivano all'Uffizio sono circondati da tutto questo »: *Ibidem*.

[26] *Ibidem*, doc. 28 novembre 1836.

na bergamasca contro la quale reclamano [27], ma tale loro convinzione non sembra fondata su dati certi, tanto è vero che viene prontamente smentita dalle autorità.

Nell'ambito della documentazione reperita, le prime tracce certe dell'esistenza di questa Compagnia risalgono al 1725, quando Domenico Santi e Lorenzo Fieschi [28] decidono di attribuire i lavori di suddivisione delle botti di salacche [29] (che avevano luogo presso il Piazzale della Dogana, il Ponte della Mercanzia e nelle zone circostanti) a sedici facchini dello scalo, affidando loro un apposito ambito operativo presso lo stesso Piazzale della Dogana (all'interno della quale però non potevano entrare); successivamente ottengono anche l'assegnazione di una serie di operazioni delle quali i Caravana del Portofranco non potevano prendersi carico in quanto troppo oberati di lavoro, come il trasporto di balle vuote, la crivellatura della superficie delle botti e altre operazioni analoghe [30].

A partire dal 1725, è quindi possibile analizzare l'evoluzione subita da questa corporazione nel corso di più di un secolo di attività, verificandone l'incremento nella consistenza numerica, le competenze, l'aspro rapporto conflittuale con la Caravana del Portofranco, e valutando infine l'efficienza del servizio prestato all'interno dello scalo.

---

[27] « La classe dei Caravana non rimonta a secoli, ed è più recente a quella dei supplicanti; ed il loro stabilimento ed il privilegio esclusivo per essi del Portofranco non ha origine che dalla mala condotta di qualche fachino in tempi ed epoche remote, in cui forse la legge non aveva tutto il suo vigore »: *Ibidem*, fl. n. 1146, anno 1827, *All'Ill. Sig. Moro Cavaliere dell'Ordine de SS. Maurizio e Lazaro, sindaco della città di Genova*.

[28] Si trattava probabilmente di due rappresentanti della magistratura dei Padri del Comune.

[29] Si tratta di pesci molto diffusi nel Mar Mediterraneo, oggetto di salatura e di un vasto commercio: G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese - Italiano* cit., p. 470.

[30] « ... nel 1725 furono fissati al numero di sedici in relazione di detti Ill. Domenico Santi e Lorenzo Fieschi, che appresero di ovviare in tal forma ai furti, col carico a detti sedici di dar sigurtà di non commettere frodi, di portarsi bene e fedelmente, e con espresso ordine di dovere fermarsi e soggiornare nel solo Piazzale della Dogana, sito a loro proprio destinato, senza poter entrare in essa sotto diverse pene. A questi furono poi destinati quei lavori a quali non potevano supplire li Caravana, come sarebbe crivellare la faccia di botti, levare e porre da vuoti le balle, e simili altri, tra quali sono in possesso di smezzare ancora le botti di salacche ». Nel 1762 viene inoltre loro concesso il permesso di entrare all'interno del Portofranco nei mesi di gennaio, febbraio e marzo, sempre al fine esclusivo di « smezzare » le botti di salacche: *Ibidem*, reg. n. 490, doc. 5 aprile 1762.

Per quanto riguarda il primo aspetto, dall'analisi dei Ruoli risulta un rilevante incremento nel numero degli iscritti, particolarmente evidente in due momenti storici coincidenti con mutamenti politici fondamentali per la vita della Repubblica: il 1797, anno in cui i facchini della Mercanzia aumentano da 16 a 80, e il 1815, quando passano dai 110 dell'anno precedente a 210 (240 nel 1816) per accogliere i reduci dalle armate francesi. La Compagnia è interamente composta da maestranze cosiddette nazionali, per la maggior parte provenienti dall'entroterra (58%) o nativi della città (30%), e con una parte scarsamente rilevante originaria delle Riviere; la presenza di legami familiari tra gli iscritti appare di portata trascurabile [31].

A differenza dei gruppi precedentemente esaminati, i camalli del Ponte Mercanzia non sono dotati di una vera e propria specializzazione operativa, e proprio per questo motivo subiscono nel corso degli anni frequenti modificazioni delle prerogative di trasporto loro attribuite dalle autorità portuali. Tra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento ottengono l'assegnazione di nuovi compiti, probabilmente in seguito alla necessità di far fronte all'imponente crescita che si stava verificando nel numero degli iscritti ai Ruoli [32]: viene loro temporaneamente concessa la possibilità di effettuare le operazioni di pesatura di alcune merci (in particolare delle balle di lana) [33];

---

[31] Sulla base del Ruolo degli iscritti all'Arte per l'anno 1823 (si veda l'Appendice III) si può notare solo una presenza piuttosto consistente di due gruppi familiari: i Frixione con nove iscritti e i Peragallo con 6, su un totale di 177 facchini registrati: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 638.

[32] Essi ottengono infatti il diritto di trasporto sulle acciughe salate sbarcate al ponte Mercanzia e introdotte in città con beneficio di Portofranco; il trasporto della scagliola destinata sia alla Dogana che da importarsi in città (per scagliola si indica una qualità di semi utilizzati come becchime per gli uccelli. In altro significato indica anche una sorta di pietra tenera dalla quale è possibile ottenere una sostanza simile al gesso: G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese - Italiano* cit., p. 482); il trasporto di stoccafisso e baccalà dal Portofranco (o dal Ponte Mercanzia) alle botteghe dei negozianti; il trasporto dello zebibbo (uva passa) e degli altri generi di frutta secca sotto qualunque forma (casse, scatole, ecc.) dal Ponte Mercanzia alla città, salvo il caso in cui tale merce fosse destinata ai magazzini del Portofranco: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 490, docc. 5 dicembre 1799; 16 dicembre 1800; 27 marzo 1801, *Il Ministero delle Finanze alla Commissione Straordinaria di Governo*.

[33] Potevano infatti svolgere operazioni di pesatura presso i magazzini in città dove le merci si trovano depositate in assenza del pubblico pesatore « del peso sottile ». Tale prerogativa gli viene però sottratta quasi immediatamente, in seguito ad un esposto presentato dalla Compagnia dei Caravana che reclamava l'applicazione di un antico regolamento, emanato dai Protettori di San Giorgio, secondo il quale il peso delle merci a bordo delle navi, sui ponti e

ottengono il diritto di sbarco e trasporto di tutte le terraglie, vetri, cristalli, vasellame, bottiglie nere e altri generi analoghi destinati al consumo interno [34]; stipulano una convenzione con i formaggiai per il trasporto dei barili di tonno. In quest'ultimo caso, secondo le più antiche tradizioni del facchinaggio vengono stabilite tariffe differenziate a seconda della lunghezza del tragitto da percorrere e in base alle dimensioni del barile da trasportarsi (il primo prezzo si riferisce infatti al barile classico, mentre il secondo ai cosiddetti « barili secondi » e « terzi ») [35].

Dal Ponte Mercanzia, Chiappa e Ponte Nazionale	soldi 8	soldi 6
Ponte Spinoli, Canetto, Strada San Georgio	soldi 10	soldi 6
Piazza Valloria, Piazza Nuova, Salita Pollaroli, S. Siro, Fossatello, Campo, Strada Lomellina sino a S. Filippo, Soziglia, Lucoli, Vico della Maddalena, Piazza del Molo	soldi 12	soldi 8
Dal resto di Strada Lomellina, Piazza Darsina, S. Sisto, S. Domenico, Vico Notari, Piano S.Andrea, S.Donato	soldi 14	soldi 10
Dal Strada di Pré sino a S. Giovanni	soldi 16	soldi 10
Dal Vico dritto di Ponticello, Portoria, S. Steffano, Acquasola	soldi 18	soldi 12
Dal fuori le porte S. Steffano, fuori le porte di S. Tommaso	soldi 24	soldi 16

Solo con l'avvento del Governo Francese [36] si arriva ad ottenere una normativa organica e dettagliata concernente i diritti di trasporto di competenza della Compagnia, che ottiene il monopolio della movimentazione di quasi tutte le merci sbarcate presso il ponte di competenza:

---

nei magazzini in città spettava ai pesatori pubblici con l'assistenza esclusiva dei facchini bergamaschi: *Ibidem*, docc. 16 ottobre 1800; 27 marzo 1801.

[34] Il diritto di sbarco su questi generi valeva sia per merci destinate alla vendita al dettaglio, che per i rifornimenti di materie prime all'Arte dei vetrai. Da tale diritto erano però escluse le « terraglie di Pippa d'Inghilterra » il cui trasporto era di competenza dei Caravana. Ad essi spettava inoltre il trasporto dei generi precedentemente enunciati nel caso in cui fossero destinati al deposito all'interno della zona franca: *Ibidem*, doc. 12 settembre 1804.

[35] *Ibidem*, doc. 25 maggio 1803. Questi termini indicano probabilmente barili di capacità pari rispettivamente ad ½ e ⅓ rispetto a quella regolare.

[36] *Ibidem*, reg. n. 491, doc. 2 nivoso anno 14 (23 dicembre 1805), art. 9.

1) qualunque merce sbarcata al Ponte Mercanzia e introdotta in città con beneficio di Portofranco (se però tali merci devono transitare all'interno della Dogana i diritti dei facchini terminano nel piazzale della Dogana stessa, e la successiva fase di trasporto è di competenza dei Caravana);
2) i generi in uscita dal portone di terra del Portofranco e destinati alla città;
3) i combustibili sbarcati al Ponte Mercanzia e depositati al ponte Cattaneo o in altri magazzini in città;
4) le tele provenienti da Parma, Piacenza, Bologna e Reggio Emilia che arrivano via mare da Sestri Levante;
5) tutti i generi sbarcati al ponte che non sono di competenza di altre classi di facchini, ovvero: « damaschine »[37], uva passa, scagliola, bottiglie nere, pece nera e greca, catrame, erbe da utilizzarsi per legare le vigne e per fare cordami, spirito e « acqua forte », carniccio[38], esca, marmi lavorati, macine da mulino, olive salate, capperi sotto aceto, pietre da fuoco, pomice e di alabastro, pesci sotto aceto, canapa grezza, stoppa, lane grezze, miele, cappelli di lana e di paglia, pelli di capra, di agnello e di pecora, « pippe »[39] di terra e gesso, semi di lino, zolfo, castagne fresche estere con scorza, stoccafisso, alici e sardine salate, lardo e carni salate[40], tonno sott'olio, anguille marinate, succo e scorza di limone, acqua di fiori d'arancio, ancore, archibugi, budella salate, busti di terra e gesso, bastoni per ombrelli, carta ordinaria e per scrivere, cannoni di ferro, cedri in acqua salata, carni di bue, crini di cavallo, cornici per quadri, cipolle marittime, terre di Pisa, caratteri per stampa, vasi di terra, cembali e pianoforti (solo per usi privati e non per commercio), funghi salati, fiaschi impagliati, fiori finti, « lavezzi » di pietra[41], olio di noce, pentole di ferro e di terra, pale di legno, ombrelli di Lucca,

---

[37] Prugne originarie di Damasco, Siria: G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese - Italiano* cit., p. 148.

[38] Si tratta di ritagli di pelle utilizzati per fare la colla: *Ibidem*, p. 88.

[39] Sorta di botte. Indica anche una unità di misura per sostanze secche, come il grano, i legumi e altre derrate analoghe: *Ibidem*, p. 402.

[40] Il trasporto delle carni salate è però di competenza dei facchini addetti al ponte Mercanzia solo se detti generi sono destinati al consumo cittadino, altrimenti spetta ai Grassini.

[41] Ovvero laveggi, cioè vasi usati dai contadini per cuocervi le vivande: *Ibidem*, p. 266.

panico [42], sciroppo d'uva, sapone, scope, scarpe, sedie d'Inghilterra e di paglia, tavole di Nizza e delle Fiandre, tavole di marmo per tavolini, vallonea [43].

6) vino, acquavite, rum e qualsiasi altro liquore sbarcato al ponte Mercanzia e successivamente introdotto nel Portofranco;
7) il rame proveniente dalle fonderie introdotto in città dopo essere passato dalla Dogana.

La destinazione merceologica dello scalo della Mercanzia era alquanto varia, e comprendeva sia derrate alimentari e prodotti finiti per il consumo cittadino che materie prime destinate alle attività artigianali tradizionali della regione, con una prevalenza quindi di carichi sotto forma di colli.

Nel 1812 la Compagnia subisce un grave danno dallo spostamento della movimentazione di alcuni generi (tavole, ardesia, sansa d'olive, legna da ardere e frutta secca) dal Ponte Mercanzia al Ponte Spinola, secondo gli stessi facchini già fin troppo oberato dai traffici [44], ma il Governo rimane totalmente insensibile alle suppliche presentate dai consoli dell'Arte e non cambia la sua decisione. Una situazione analoga si verifica nuovamente circa un decennio più tardi con la perdita del diritto di scarico su alcuni prodotti delle Riviere (chiodi e balle di carta), anche se questa volta il danno subito è certamente di minore entità [45].

---

[42] Erba della famiglia delle graminacee. I semi sono generalmente usati come becchime per gli uccelli: *Ibidem*, p. 361.

[43] Corteccia di quercia ridotta in polvere dalla quale si estrae il tannino, utilizzato dai conciatori di pelli: *Ibidem*, p. 638.

[44] Secondo quanto si legge nella relazione a questo riguardo presentata dal Commissario di Polizia, tale provvedimento colpisce non solo i facchini del Ponte Mercanzia, ma anche quelli del Ponte Reale (o Imperiale), sempre a vantaggio del Ponte Spinola: « Monsieur, d'après le nouveau reglement de la perception de l'octroi de la ville de Gênes, plusieurs objets ont été détournés du Pont Marchandise et Pont Impérial, savoir plunches, ardoise, bois à travailler, marc d'olive, bois à brûler, fruits secs, etc. venus débarquer de préference au Pont Spinola, qui avait déja une grande quantité d'objets de débarquement, outre tous les chariots venant de la porte S.Thomas déchargeans sur la place du Pont Spinola, et tout cela au grand préjudice des portefaix des ponts Marchandise et Impérial »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Francese*, fl. n. 324, doc. 8 Juin 1812, *Le Commissaire de Police du quartier de la Magdeleine à M. le Maire de la ville de Gênes*.

[45] Perdono inoltre il diritto di travasare i carichi da un bastimento ad un altro e di suddividerli in battelli di piccole dimensioni. I proprietari dei bastimenti ottengono infatti il permesso di eseguire autonomamente questi lavori senza l'obbligo di ricorrere ai servizi dei facchini:

I facchini del Ponte Mercanzia, come d'altronde tutte le altre corporazioni di facchini nazionali, erano spesso costretti a lottare contro gli innumerevoli privilegi dei quali godevano i gruppi forestieri (e in particolare i Caravana del Portofranco) al fine di ritagliarsi l'ambito operativo necessario a sopravvivere. Il problema della predisposizione di un equo sistema di ripartizione dei carichi di lavoro tra le compagnie di facchinaggio era già stato affrontato dal Comitato dei Pubblici Stabilimenti agli inizi dell'Ottocento [46], ma solo nel 1828 il progetto inizia a prendere corpo per mano dell'Uffcio dei Provveditori. Il regolamento emanato in tale occasione vede però i facchini del Ponte Mercanzia ancora una volta relegati in una posizione di secondo piano rispetto alle Caravane straniere [47] e, in seguito allo scoppio di gravi tumulti [48], nel 1830 le autorità sono costrette ad emanare una nuova normativa, grazie alla quale i trasportatori nazionali ottengono un cospicuo allargamento del loro settore di competenza [49]. I facchini della

---

« In oggi li padroni de bastimenti che hanno la licenza, si eseguiscono li lavori senza chiamare li facchini, ed appropriandosi quella mercede che da proprietari dei detti generi viene loro abbuonata per corrispondersi a detti facchini, tolgono a medesimi una piccola risorsa bensì ma sempre lesiva dei loro diritti » (*Ibidem*, *Governo Piemontese*, reg. n. 490, doc. 9 aprile 1825).

[46] L'onere di emanare tale regolamento viene demandato al Comitato dei Pubblici Stabilimenti « Ad ovviare sì fatto disordine e continui alterchi che potrebbero forse in appresso produrre peggiori effetti, credono li cittadini Direttori che sarebbe proficuo che il Comitato de Pubblici Stabilimenti, per legge destinato in tale materia, si facesse tanto da Caravana quanto da sudetti facchini del Ponte della Mercanzia presentare tutti li decreti ed ordini relativi all'oggetto, ed indi nella sua equità precisare, e descrivere, quelli soli casi di generi e merci de quali apprendesse giusta la compettenza del trasporto a sudetti facchini, decretando ad un tempo, che quallora volessero framischiarsi in altri, o che li Caravana pretendessero ingerirsi in quelli destinati per detti facchini, fossero li contravventori cassati, o sospesi per un tempo ben visto dal loro posto secondo le circostanze dei fatti »: *Ibidem*, doc. 17 luglio 1801, *Esposizione del Direttore della Banca di San Giorgio al Ministero dell'Interiore e delle Finanze circa li facchini della Mercanzia*.

[47] Secondo il nuovo regolamento, infatti, spettano ai Caravana e Grassini tutti i generi sbarcati allo scalo della Mercanzia e introdotti nel Portofranco, oltre ai generi spediti dal Molo e dal Portofranco di Genova verso quello di S.Lazzaro e verso l'estero, mentre sono di competenza dei facchini della Mercanzia i soli generi che dal Portofranco vengono trasportati in città o spediti via mare: *Ibidem*, reg. n. 491, doc. 2 dicembre 1828, *Nota confidenziale presentata all'Ill. Presidente dell'Ufficio dell'Ill. Intendente delle Regie Gabelle relativa alle dispute fralli Caravana e li facchini del Ponte della Mercanzia*.

[48] *Ibidem*, doc. 28 giugno 1830.

[49] « ... l'Uffizio Provveditori di essa città di concerto col Direttore Generale delle nostre Dogane, a ciò incaricati dalle nostre Segreterie di Stato per gli affari Interni, e di Finanze,

Mercanzia (unitamente a quelli dello scalo della Marinetta) conseguono, infatti, il diritto di camallaggio su tutte le merci dirette ai magazzini in città (compresi i nuovi magazzini Regi del Molo) e su quelle che dal Portofranco vengono introdotte in città o riesportate nelle Riviere (ad esclusione dei tessuti da sdoganare e bollare a Genova), oltre al diritto di sbarco di tutte le merci che arrivano al ponte con gozzi, liuti e chiatte [50].

Oltre che per l'aleatorietà del proprio ambito operativo, oggetto di continue revisioni, e per la forte conflittualità con la Caravana bergamasca, la Compagnia del Ponte Mercanzia si contraddistingue per aver predisposto all'inizio dell'Ottocento nei confronti degli iscritti un sistema di mutua assistenza particolarmente evoluto. L'Arte aveva infatti istituito un fondo (alimentato dalle elemosine e dalle multe inflitte agli immatricolati) al fine di provvedere « alle urgenze ed infortuni degli infelici compagni », ma sovente tali somme venivano poi destinate ad altri usi, e i facchini bisognosi continuavano a vivere nell'indigenza. Dopo una supplica risalente al 1828 nella quale i consoli dell'Arte chiedono che il fondo venga utilizzato per una distribuzione settimanale di sovvenzioni sia ai facchini ammalati che agli ospedali e ad altre opere pie [51], nel febbraio del 1831 l'assemblea dell'Arte approva all'unanimità un regolamento: « onde assicurare non solo l'esistenza dei fachini in attività, ma eziando di quelli che per qualche incidente non fossero al caso di prestare la loro opera personale » [52], viene

---

sentiti in contradditorio i Consoli delle predette due classi di facchini, verificati i diritti di ciascheduna di esse, ed i bisogni del pubblico servizio, hanno compilato un progetto di Regolamento atto a conciliare gl'interessi di ambe due le classi suddette di facchini, e ad antivenire ogni futura discussione tra di loro »: *Ibidem*, doc. 8 novembre 1830, *Regolamento per la distribuzione del lavoro fra i facchini nazionali ed i così detti Caravana*.

[50] Per questo lavoro possono esigere una mercede pari a quella normalmente percepita dai Caravana (se però le merci sono destinate al Portofranco hanno l'obbligo di scaricarle gratuitamente). I Caravana ottengono la riconferma del diritto di sbarco e trasporto di tutte le merci destinate al Portofranco e al « corpo riunito » dei nuovi magazzini del Molo, così come il trasporto delle merci dal Portofranco destinate all'esportazione, le merci in arrivo allo scalo di S. Lazzaro sono di competenza dei facchini assegnati a quel ponte; i lavori di pesatura delle merci rimangono infine di esclusiva competenza dei Caravana e dei pesatori pubblici: *Ibidem*, art. 2.

[51] Ai facchini ammalati andavano due terzi della somma stanziata settimanalmente, mentre gli ospedali e le altre opere pie ottenevano solo un terzo di tale fondo: *Ibidem*, anno 1828, *Supplica dei facchini del Ponte Mercanzia al Deputato al Camallaggio*.

[52] *Ibidem*, doc. 17 febbraio 1831, *Nel locale delle adunanze ad uso del Corpo dei fachini del Ponte della Mercanzia posto nel Vico di Serra*.

sancito che in caso di malattia (dovuta sia a cause naturali, sia ad infortunio sul lavoro) ciascun lavoratore aveva diritto alla metà della regolare paga giornaliera per i primi sei giorni di convalescenza, ridotta a un terzo trascorso questo periodo [53]; coloro che non si presentavano al ponte il lunedì perdevano il diritto al lavoro per il resto della settimana [54]; i facchini che si rifiutavano di versare la paga ricevuta dai committenti nelle mani dell'incaricato dell'Arte al momento della raccolta dei guadagni incorrevano nella pena di 20 soldi per ogni soldo non versato [55]; coloro infine che riscuotevano somme di denaro dai proprietari delle merci senza espressa autorizzazione dell'Arte e poi le trattenevano senza consegnarle al cassiere incorrevano nella sospensione immediata [56].

Portando a compimento il progetto di mutua assistenza avviato a inizio secolo, alcuni mesi più tardi viene avviata la pratica per la trasformazione della Compagnia in Caravana, un corpo unico all'interno del quale sarebbero dovuti confluire tutti i facchini del Ponte Mercanzia (177), dello scalo della Marinetta (38) [57] e i cosiddetti Cassagnini (19) [58], secondo quanto da molto tempo auspicato dai facchini stessi [59]. Il miglioramento delle condizioni di

---

[53] Erano però esclusi da tale normativa coloro che cadevano vittime di malattie veneree: *Ibidem*, artt. 1-3.

[54] Nella settimana in cui vengono esclusi dal lavoro possono comunque essere autorizzati dai consoli a svolgere temporaneamente un altro tipo di attività che non sia quella di facchino: *Ibidem*, art. 7.

[55] *Ibidem*, art. 11.

[56] *Ibidem*, art. 12.

[57] Dei 38 facchini della Marinetta solo 31 risultano esercitare effettivamente il mestiere (e tra questi solo 23 sono favorevoli all'unione con quelli della Mercanzia), e la maggior parte sono comunque di età piuttosto avanzata: *Ibidem*, reg. n. 495, doc. 20 maggio 1831.

[58] Si tratta di una classe di facchini che operava in modo parallelo a quella dei facchini della Mercanzia, aiutandoli nelle situazioni di bisogno e diventando in pratica parte integrante di questa corporazione: « Detti cassagnini avranno diritto a portarsi sul ponte della Mercanzia quando quelli del ponte non fossero sufficienti per eseguire il lavoro. In tutti gli altri lavori li cassagnini saranno considerati come quelli della Mercanzia, ed eguale sarà il diritto. Li fachini della Mercanzia avendovi buono potranno lavorare coi cassagnini come se fossro de medesimi » (*Ibidem*, doc. 18 luglio 1803).

[59] Nell'esaminare la proposta l'Ufficio dei Provveditore riconobbe gli effettivi vantaggi che sarebbero derivati sia al commercio che ai facchini stessi adottando una soluzione del genere: « Considerato i vantaggi che ridondano a favore del commercio e della popolazione delle Caravane che già esistono, sia per l'esattezza del servizio, che per la giustezza degli effetti, e

vita dei lavoratori era infatti forse l'unica via percorribile per arrivare ad un progresso nell'efficienza del servizio prestato all'interno dello scalo e quindi alla sopravvivenza stessa dell'Arte.

c) I facchini da carbone del Ponte Spinola

Secondo quanto riportato dagli *Ordini e Regolamenti per la conservazione del porto di Genova* emanati dai Padri del Comune nel 1790 (che costituivano una sorta di codice nel quale erano state raccolte e ordinate le antiche norme e consuetudini che avevano caratterizzato l'organizzazione portuale genovese nel corso dei secoli), il Ponte Spinola era espressamente ed esclusivamente destinato allo sbarco di carbone, calcina, pozzolana, sabbia, pietre e qualsiasi altro materiale « ad uso di fabbrica ». Il regolamento precisava inoltre che queste merci, una volta scaricate, non potevano essere depositate sul ponte in quanto troppo voluminose ed ingombranti, ma dovevano essere immediatamente ritirate dai facchini (nel caso di trasporti da effettuarsi all'interno delle mura cittadine) o dai mulattieri (per i carichi diretti verso l'entroterra) [60].

La Compagnia del Ponte Spinola presenta le problematiche tipiche che caratterizzano i gruppi dediti al facchinaggio costituitisi nel corso del Settecento: si tratta infatti di una corporazione nata intorno alla seconda metà del secolo in conseguenza della crescente importanza che stavano

---

mercanzie. Considerato pure il vantaggio che risulta agl'individui che compongono le Caravane, quali sia per malatia, che per impotenza e vecchiaia, ritraggono dalle stesse un'onesta sussistenza. ... è stato proposto che sia di sentimento di approvare il seguente progetto di regolamento per mettere i facchini della Mercanzia, Castagna e Marinetta riuniti » (*Ibidem*, reg. n. 491, doc. 27 dicembre 1831, *Pratica riguardante l'erezione in Caravana dei facchini della Mercanzia, e Cassagnini, con quelli della Marinetta riuniti*).

[60] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*., fl. n. 250, doc. 75, 21 giugno 1790, *Ordini e Regolamenti per la conservazione del porto di Genova appoggiata per legge d'instituzione al Magistrato Ill. de Padri del Comune riccavati dall'antiche grida, ordini e proclami, e compilati per ordine del Prefato Ill. Magistrato l'anno 1790*, art. 17. In particolare, la corporazione dei facchini del Ponte Spinola aveva il monopolio di tutte le movimentazioni di carbone di legna sia sbarcato in questo scalo che in altre banchine (ad esclusione di San Lazzaro e del Passo Nuovo della Lanterna); il diritto di travaso da bastimento a bastimento, sia in porto che quando fossero accostati al ponte, quando però non si rendesse necessario l'uso di chiatte; il trasporto delle altre merci sbarcate al ponte, sempre che non fossero di diritto esclusivo di qualche altra compagnia: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 496, doc. 23 maggio 1817, art. 11.

assumendo gli sbarchi di carbone nello scalo genovese; il livello retributivo dei facchini era piuttosto basso, la moralità degli iscritti alquanto scarsa, e i suoi camalli risultano spesso coinvolti in frodi e provocano problemi di ordine pubblico.

> « ... frà i facchini del Ponte Spinoli, ossia da carbone, esiste una quantità di individui coperti delle macchie le più nere. Ve ne hanno vari sortiti di galea, arvene anzi frà questi una quasi intiera famiglia. Ve ne sono di processati per omicidio, degl'inquisiti per ladri ... Vi sono poi in questa razza delle persone oneste senza dubbio, ma è doloroso il dire che in faccia a 270 circa non sieno molto numerose, e che il resto sia dato in braccio ad ogni sorte di vizi » [61].

Le prime notizie sull'attività della Compagnia risalgono al 1770, con l'emanazione di una dettagliata tariffa relativa al trasporto della materia prima dal Ponte Spinola alle varie destinazioni in ambito cittadino [62]: calcolata come di consueto sulla lunghezza del tragitto da effettuare (e riferita ad una quantità di merce fissa pari ad un sacco del peso di un cantaro), varia dai 2.8 soldi per le distanze più brevi ai 9 soldi per i trasporti verso le alture. Per i motivi precedentemente descritti, il gruppo era eccezionalmente sottoposto al duplice controllo del Magistrato della Consegna e di quello dei Censori: in particolare, quest'ultimo aveva facoltà giurisdizionale nei confronti di chiunque commettesse frodi o adulterazioni nell'esercizio di un'attività commerciale [63].

---

[61] *Ibidem*, reg. n. 495, doc. 16 dicembre 1831.

[62] A.S.G., *S. Giorgio, Cancelleria*, *Sala 34*, fl. n. 618, doc. 26 settembre 1770.

[63] Si ricorda che il Magistrato della Consegna esercitava anche il controllo sulla corporazione dei facchini da grano di Piazza Banchi. Il Magistrato dei Censori aveva l'autorità di stabilire il prezzo dei commestibili e di verificarne lo standard qualitativo (G. FORCHERI, *Doge e Governatori* cit., p. 91). A tale riguardo, e per limitare il verificarsi di imbrogli a danno dei commercianti, era in vigore l'obbligo di misurare ogni sacco di carbone (che doveva avere il peso netto di un cantaro), bollarlo e sigillarlo prima di consegnarlo nelle mani dei facchini: « Signori. Solleciti i Serenissimi Collegi di ovviare per quanto si può alle frodi, e furti, che di continuo si commettevano nella vendita, e trasporto del carbone alle case de' particolari, anco dopo lo stabilito regolamento, hanno ordinato Lor Signorie Serenissime varie provvidenze, fra quali di obbligare i padroni da carbone, quando così vogliano li compratori, misurato che sia, e riposto nel sacco il carbone, di pesarlo, cosicché le tre misure constitutive lo stesso sacco vengano a formare il peso di un cantaro netto, continuando il Prestantissimo Magistrato de' Censori ad invigilare perché li sacchi siano bollati, e nel trasporto legati per difficultare ai facchini li furti » (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 495, doc. 2 agosto 1783).

1770 - *Tariffa per il trasporto del carbone dal Ponte Spinola*

Destinazione	Soldi
Banchi, Piazza de' Marini e vicinanze	2.8
Vico del Filo, Piazza Cicala, Croce di Canetto e vicinanze	3.
Coltellaria, Chiesa di S. Torpete e vicinanze	3.
S. Lorenzo, Piazza Nuova, Piazza delle Erbe e vicinanze	4.
S. Donato, S. Bernardo e vicinanze	4.8
Stradone S. Agostino, Vico del Fico, Ravecca, Macelli di S. Andrea, Colle Superiore	6.
Vico de' Notari e Predone fino al Piano di S. Andrea e contorni	5.
Piano di S. Andrea, Caroggio Dritto fino alla Piazza di Ponticello e vicinanze	5.8
Ponticello, Borgo de' Lanieri, Servi e contorni	6.
Colle inferiore e contorni	6.
Vigne, Campetto, Susilia e vicinanze	4.
S. Domenico, S. Matteo e vicinanze	4.8
Orti di S. Andrea e vicinanze	5.
Strada Giulia fino all'Oratorio, ossia Casaccia di S. Giorgio e vicinanze	5.4
Ospedale Grande, Portoria, S. Stefano e contorni	5.4
S. Caterina, S. Giuseppe, Ospedaletto e contorni	5.
Acquasola fino alle Monache di Misericordia, e fino alla metà della Crosa dell'Interiane e contorni	6.
Figlie di Brignole, Santo Spirito e vicinanze	7.4
Consolazione, S. Vincenzo e contorni	6.8
Fino alla Porta Romana e Porta Pilla	7.4
Al Zerbino, dalli RR.PP. Crociferi e contorni	9
S. Bartolommeo degli Armeni, S. Maria di Sanità e contorni	8.8
Cappuccini e vicinanze	7.4
S. Anna fino alla metà della salita	6.8
Chiesa di S. Anna e contorni	8.8

Destinazione	Soldi
S. Girolamo e contorni	8.8
Alla Maddalena, Locoli e contorni	4.
Strada Nuova e vicinanze	4.4
S. Francesco di Castelletto e suoi contorni	5.4
S. Nicolosio, Monache Turchine della Santissima Incarnazione e vicinanze	5.8
Turchine della SS. Annunciata e contorni	6.
S. Luca e contorni	3.
S. Siro e vicinanze	3.4
Fossatello, Campo e contorni	4.
Strada Lomellina e vicinanze	4.4
Piazza della SS. Annunciata, S. Fede, Darsina e contorni	5.
S. Bartolommeo del Carmine, S. Bernardino del Carmine, S. Agnese, Vallechiara	5.8
Strada Balbi e Prè fino al Vico delle Monache Scalze di Gesù e Maria e contorni	6.
Visitazione, Spirito Santo, Figlie di S. Girolamo e loro rispettivi contorni	7.4
Albergo e sue vicinanze	6.8
S. Niccolò di Carbonara e vicinanze	9.
Molo vecchio, Nostra Signora delle Grazie, Castello e vicinanze	5.4
S. Croce e suoi contorni	5.8
Madre di Dio, Trogli della Marina e contorni	6.
Fabbrica di Carignano, S. Maria in Vialata, S. Leonardo e vicinanze	6.8
S. Chiara, Conservatorio di S. Bernardo, S. Antonio, Cappuccine e vicinanze	7.4
S. Giacomo, Strega e vicinanze	8.

A.S.G., *S. Giorgio, Cancelleria*, *Sala 34*, fl. n. 618, doc. 26 settembre 1770.

Intorno alla fine del Settecento l'Arte contava circa 130 iscritti, saliti poi a 402 nel 1816, per poi scendere nuovamente a circa 300 negli anni successivi, con una prevalenza tra le sue fila di lavoratori nativi della città ligure (circa il 67%), ma con una presenza non trascurabile di manodopera di origine contadina (25%). Ai vertici della corporazione vi erano due consoli

che restavano in carica un anno e potevano essere rieletti se si dimostravano all'altezza dei compiti loro assegnati e degni della fiducia delle Autorità cittadine [64]. Tra le loro funzioni, oltre alla consueta attività di vigilanza sugli iscritti, c'era l'obbligo di assicurarsi che ogni sera, al termine dei lavori, il ponte venisse ripulito da tutto quel materiale (« carboniglia », terra, ecc.) che se fosse finito in mare avrebbe potuto contribuire al tanto temuto interramento dei fondali [65].

Le tariffe per il trasporto di ogni sacco di carbone rimangono sempre abbastanza contenute (2.91 lire nuove nel 1829) [66], i guadagni degli iscritti limitati e soprattutto concentrati nelle mani di pochi privilegiati che, grazie alla fama di affidabilità che si erano creati tra i proprietari delle merci, riuscivano sovente ad accaparrarsi la maggior parte del lavoro. Nel commercio del carbone il rapporto personale di fiducia aveva infatti un ruolo fondamentale in conseguenza del particolare meccanismo con cui si svolgevano le compravendite: i facchini, in pratica, oltre a trasportare la merce, svolgevano un ruolo di intermediazione tra il venditore (dal quale ricevevano il carbone a fido) e il compratore, che invece di recarsi personalmente sul ponte si affidava a loro per ottenere la qualità e la quantità di merce desiderata ad un prezzo convenuto [67].

---

[64] Nel XIX secolo, secondo quanto riportato dall'art. 2 del *Reglement pour les charbonnaires et mulatiers du Pont Spinoli*, emanato dal Governo Francese nel 1812, i consoli dell'Arte venivano nominati direttamente dal Maire della città: *Ibidem*, *Governo Francese* cit., fl. n. 324, doc. 17 Juillet 1812.

[65] A tal fine vigeva un sistema di turni secondo il quale i compiti di pulizia venivano giornalmente affidati a due facchini e a due mulattieri diversi; la pena in caso di contravvenzione a queste norme era di dieci lire che andavano direttamente nelle casse delle Autorità portuali. Tale normativa viene più volte ribadita nel corso degli anni dai Governi che si sono succeduti alla guida della Repubblica, trattandosi evidentemente di un problema piuttosto rilevante ai fini di una corretta manutenzione delle strutture portuali. Si veda A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 250, doc. 75 del 21 giugno 1790, *Ordini e Regolamenti per la conservazione del porto di Genova* cit., art. 18; A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Francese*, fl. n. 324, doc. 17 Juillet 1812, art. 6.

[66] *Ibidem*, *Governo Piemontese,* reg. n. 495, doc. 20 marzo 1829.

[67] *Ibidem*, doc. senza data ma del 1797. Un meccanismo analogo veniva usato anche per la compravendita della legna che sbarcava sull'omonimo ponte e vedeva come intermediari i mulattieri addetti al trasporto di questo genere.

Al fine di ottenere una più equa ripartizione sia del lavoro che dei guadagni, nel 1831, quarantasei facchini della Compagnia presentano una supplica all'Ufficio Provveditori chiedendo il permesso di trasformazione in Caravana, cioè la già vista forma organizzativa tipica delle tre corporazioni forestiere (Bergamaschi, facchini da olio e Grassini), presa a modello alcuni anni prima anche dalle compagnie del vino e del Ponte Mercanzia [68]. La proposta viene però respinta essendoci importanti ragioni che sconsigliavano una simile scelta, tra le quali principalmente la considerazione che tale imposta era auspicata solo da una parte minoritaria degli iscritti e che la corporazione era tristemente nota per essere composta da numerosi ex galeotti e da persone dalle dubbie doti morali. Circa nello stesso periodo i facchini da carbone presentano altre due proposte, riguardanti rispettivamente la possibilità di ammettere di diritto i propri figli a far parte della Compagnia [69], e la richiesta di costituzione di una società avente finalità di garantire dietro compenso i proprietari della merce contro le frodi commesse dai facchini stessi per il carbone dato a fido. Entrambe però vengono rifiutate e la cessione dei carichi a fido ai camalli viene inoltre dichiarata illegale, costringendo i venditori ad effettuare le transazioni esclusivamente « a pronto contante », cioè consegnando sempre la merce ai facchini stessi ma ottenendone il pagamento immediato [70]. Con questo provvedimento cessa così l'importante funzione di intermediazione della Compagnia, che fino a quel momento aveva in realtà svolto dei compiti che andavano ben oltre il semplice facchinaggio.

Nonostante la mancata concessione da parte delle autorità della forma di Caravana, nel 1835 l'Arte riesce comunque a dotarsi di una nuova organizzazione interna più funzionale alle crescenti esigenze di traffico e meglio rispondente alle richieste degli stessi iscritti: i facchini vengono suddivisi in

---

[68] « ... la supplica è una dimanda che fa un certo Avvocato Ronco, il quale non è facchino da carbone, in nome collettivo di asseriti 46 facchini da carbone. Secondo esso questi vorrebbero che il loro scalo fosse posto in Caravana perché sopra 200 e più che dicono essere i facchini (anzi sono 270), trenta o quaranta soli guadagnano e gli altri muoiono di fame, e in mezzo a tanti moribondi, essi soli pretesi in numero di 46 riclamano una migliore ripartizione e del lavoro e degli utili »: *Ibidem*, fl. n. 1146, doc. 28 dicembre 1831.

[69] *Ibidem*, doc. 14 maggio 1831.

[70] *Ibidem*, fl. n. 990. doc. 25 luglio 1828. I facchini che venivano sorpresi a contrarre debiti relativamente a partite di carbone prese a fido venivano puniti con la sospensione dal lavoro: *Ibidem*, reg. n. 618 bis, doc. 27 giugno 1835.

sedici squadre di lavoro, composte ciascuna di dodici elementi e di un console addetto alla supervisione delle operazioni di carico e scarico; i proventi dei lavori di ciascuna squadra vengono versati in una cassa comune e ripartiti in quattordici parti, di cui una al console, dodici ai facchini, e la restante a beneficio dei lavoratori anziani e inabili a svolgere il mestiere; i facchini ammalati ottengono il diritto alla metà della retribuzione giornaliera; ciascun facchino ha la facoltà di rinunciare a un determinato incarico e di farsi sostituire da un compagno [71]; nessun facchino può infine assentarsi senza l'autorizzazione del console [72].

La rinnovata struttura organizzativa e il nuovo criterio di ripartizione dei guadagni non sono però sufficienti a superare i problemi causati dall'eccessivo numero dei facchini entrati a far parte della Compagnia e dalla carenza di traffici dovuta all'epidemia di colera scoppiata nel 1835: al pari di quanto si verifica per altri gruppi operanti nello scalo, i camalli da carbone iniziano così ad essere utilizzati per lavori pubblici al fine di ottenere dallo Stato le sovvenzioni necessarie per sopravvivere [73]. Nel dicembre del 1838 la corporazione viene ufficialmente sciolta [74], ma a causa di una mancata riorganizzazione del lavoro portuale da parte delle Autorità cittadine se ne ottiene la ricostituzione nel 1848; ancora nel 1851 ben 396 facchini risultano iscritti ai Ruoli [75].

d) Le compagnie minori

Le compagnie addette alla movimentazione dei carichi sbarcati presso gli scali della Marinetta, di San Lazzaro, del Passo Nuovo della Lanterna, dei

---

[71] In questo caso un terzo della retribuzione spetta al titolare dell'incarico e due terzi al sostituto.

[72] *Ibidem*, doc. 16 ottobre 1835.

[73] « I facchini del Ponte Spinola non avendo allo scalo sufficiente lavoro per tutti, atteso il poco commercio nelle attuali emergenze sanitarie ... la commissione ha ordinato: in ogni settimana sino a nuove disposizioni 66 facchini ed un console saranno destinati per torno alternativamente ai lavori pubblici. Nella prima settimana cominciando dal 28 corrente vi saranno inviati i primi 66 disponibili inscritti al Ruolo, e si procederà del pari nelle successive settimane »: *Ibidem*, doc. 26 settembre 1835.

[74] *Ibidem*, reg. n. 617, doc. 23 novembre 1838.

[75] A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, anno 1852, *Categorie di facchini*.

ponti Reale e Legna si caratterizzano per un'epoca di costituzione relativamente tarda (generalmente risalente alla seconda metà del XVIII secolo) e per il basso livello di specializzazione dei propri iscritti: per questi motivi, il loro potere contrattuale nei confronti sia delle Autorità che degli altri gruppi operanti all'interno dello scalo risulta limitato, e la loro attività ne viene fortemente condizionata.

I facchini dello scalo della Marinetta (che si uniscono, come si è già visto, nel 1831 con quelli del Ponte della Mercanzia) ottengono nel 1795 il diritto di operare in modo esclusivo in quell'area, sia per le operazioni di sbarco che per i lavori da effettuarsi all'interno dei magazzini del circondario [76]. L'attività della Compagnia, che conta 24 iscritti alla fine del secolo (saliti poi a 82 nel 1816), è governata da un console e da un sottoconsole, incaricati di ripartire il lavoro tra i facchini dello scalo senza dover tenere conto di alcun vincolo normativo, ma basandosi solo sulla loro personale valutazione delle situazioni contingenti e sulle eventuali preferenze espresse dai committenti per un facchino piuttosto che per un altro [77].

Nel 1825, in seguito alla costruzione di nuovi magazzini per le merci nella zona del Molo, sorgono numerosi contrasti fra i trentotto facchini della Marinetta in attività e la più potente e numerosa Caravana bergamasca, costringendo l'Ufficio Provveditori ad intervenire per meglio delimitare i rispettivi ambiti di competenza: i primi ottengono il trasporto di tutti i generi sbarcati presso quello scalo e lungo il Molo Vecchio (ad eccezione delle merci appartenenti alle Caravane forestiere, ai camalli da vino, da carbone e da grano) [78], e di quei generi che, pur se godenti del diritto di Portofranco, potevano essere ammessi all'interno di esso solo dopo avere ottenuto il permesso; i loro diritti si esauriscono comunque nel momento in cui tali

---

[76] Ovvero nell'ambito delle parrocchie di San Marco, Santa Maria di Castello, Santa Croce, SS. Cosimo e Damiano e San Giorgio: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 491, doc. senza data.

[77] Gli stessi console e sotto console avevano diritto a prendere parte ai lavori quando però erano necessari almeno dieci uomini: *Ibidem*, reg. n. 495, doc. 28 gennaio 1804.

[78] Ovvero lana, cotone, canapa, soda, carnuccio (detto anche carniccio o limbello, cioè ritagli di pelle utilizzati per fare la colla: G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese - Italiano* cit., p. 88), allume, vetriolo, stoccafisso, salnitro, olio di pesce, ancore, combustibili, zolfo e la metà degli sbarchi e imbarchi di tabacco: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 491, anno 1825.

merci raggiungono il portone della zona franca, dove venivano prese in consegna dai Caravana [79].

Un altro gruppo di facchini numericamente piuttosto consistente operava sul Ponte Reale: 115 lavoratori nel 1797, 40 nel 1814, 90 nel 1816. Le prime tracce dell'esistenza di questa corporazione risalgono al 1757, quando i Padri del Comune emanano un regolamento al fine di dirimere alcuni contrasti sorti con la Compagnia dei facchini da grano di Piazza Banchi in relazione al diritto di sbarco delle granaglie. Secondo quanto decretato in quell'occasione, e sulla base di alcune norme emanate in epoche successive, le competenze dei facchini del Ponte Reale risultano comprendere l'attività di sbarco e di trasporto di merci alla rinfusa (essenzialmente frutta secca e piccole quantità di granaglie) e di modeste quantità di vino. In particolare, la loro posizione di monopolio riguarda:

1) lo sbarco e il trasporto dei carichi di grano inferiori a 50 mine esclusivamente per conto di privati;
2) il trasporto di sole 20 mine di grano per carichi compresi tra 100 e 700 mine (la restante parte spettava ai facchini di Piazza Banchi) [80];
3) lo sbarco e il trasporto di farina, castagne secche, mandorle, noci, nocciole, fichi secchi, pasta (sia nazionale che estera);
4) lo sbarco e il trasporto dei vini nazionali che non fossero però destinati ai magazzini o barche della Darsena;
5) lo sbarco di granaglie in sacchi per conto dei molinari;
6) nel caso di sbarchi di carichi di grano trasportati da gozzi, schiffi, lance la metà del lavoro era infine di competenza dei facchini del Ponte e la restante parte dei facchini da grano cosiddetti « di mare » [81].

Nel 1827 la corporazione è ormai palesemente ridimensionata e conta infatti solo 53 iscritti che, in seguito al diffondersi del trasporto per mezzo di carri e non avendo più di che vivere, chiedono di potersi trasferire nella zona di Portoria al fine di costituire una nuova « stazione », avente il diritto esclusivo del trasporto delle merci in transito per le Piazze San Domenico e Fontane Marose, ma la proposta non viene accolta dalle autorità cittadine in

---

[79] *Ibidem*, reg. n. 496, doc. senza data.

[80] *Ibidem*, reg. n. 495, doc. 28 maggio 1757.

[81] *Ibidem*, doc. 2 giugno 1817.

quanto, pur riconoscendo il loro stato di difficoltà, non ritengono opportuno costituire una nuova « piazza » [82].

Sul Ponte Legna, detto anche dei Calvi, operavano nel 1797 circa 20 facchini addetti al trasporto di tutte le merci ivi sbarcate, ad eccezione di vino, olio, carbone, salumi e dei generi godenti del diritto di Portofranco; erano inoltre di loro competenza tutti i lavori da effettuarsi presso la Darsena o nell'Arsenale, escluso lo sbarco del vino [83].

I regolamenti portuali prevedevano alcune procedure particolari da seguirsi per l'attracco e il posizionamento dei bastimenti presso il ponte, data la scarsa disponibilità di spazio che lo caratterizzava: le navi dovevano infatti obbligatoriamente ormeggiarsi con la poppa o la prua rivolte verso la banchina, ed era proibito mettersi di traverso e occupare una zona superiore a dieci palmi di lunghezza [84]; inoltre, per la carenza di aree di deposito, le merci ivi sbarcate (soprattutto legname), non potevano essere depositato sul ponte in attesa di essere vendute, ma dovevano essere immediatamente consegnate nelle mani dei mulattieri addetti al trasporto, i quali, acquistandole a fido dai proprietari, svolgevano una funzione di intermediazione commerciale del tutto analoga a quella esercitata dai facchini da carbone [85]. I quantitativi di merce movimentati presso questo scalo erano quindi limitati, e i compiti di trasporto assegnati ai facchini della Compagnia non molto rilevanti, soprattutto in conseguenza dell'importante ruolo svolto dai mulattieri nello smaltimento dei carichi.

---

[82] *Ibidem*, anno 1827.

[83] *Ibidem*, reg. n. 496, doc. 23 maggio 1817, art. 12.

[84] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 250, doc. 75, 21 giugno 1790, *Ordini e Regolamenti per la conservazione del porto di Genova* cit., art. 16.

[85] « Ogni classe di persone, fornai, rivenditori, fabbricanti, e particolari, vanno essi o mandano i loro dipendenti a far acquisto di legna per il loro consumo, e siccome ogniuno di questi ha il proprio mulattiere fisso, così contrattano con quest'ultimo il prezzo, la qualità e la quantità di legna che loro abbisogna, e i mulattieri i quali si fanno pagare dai ricorrenti il valore della legna, ne sono essi responsabili verso dei padroni o caricatori, che soli li riguardano come loro debitori, giacché ad essi soli davano a fido quella quantità di legna che ricercavano, riservandosi a farsi poi pagare quando finita la vendita di tutto il carico si disponevano alla partenza. Tutti i padroni però ben a ragione non volevano tal volta accordare a fido ad ogni qualunque mulattiere si presentava a prendere legna »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 495, doc. senza data, *Memoria per l'Ill. Sig. Commissionato sulla pratica di Domenico Delle Piane e Felice Bisso. Disordini sul Ponte Legna*.

La corporazione era retta da un console, e tra gli obblighi degli iscritti vi era quello di versare annualmente 32 soldi ciascuno alla cassa comune, al fine di costituire un fondo da utilizzarsi per il mantenimento di una lampada per la Madonna, per i sussidi a favore dei colleghi inabili al lavoro [86] e per l'acquisto comune degli utensili necessari a pesare la legna [87], lasciando quindi intravedere una forma di organizzazione interna piuttosto evoluta e caratterizzata da uno spiccato spirito associativo e di reciproca collaborazione tra gli scritti. L'assegnazione degli incarichi di lavoro avveniva secondo l'antico sistema del « bagone »; l'assenza dal ponte era punita con una pena pecuniaria (ma nei casi più gravi si arrivava anche all'estromissione dall'Arte); le assenze per malattia dovevano essere comprovate da un certificato medico e per i primi otto giorni di assenza si aveva diritto alla metà della retribuzione [88]; l'ubriachezza e il vizio del gioco erano infine puniti severamente, così come la disobbedienza nei confronti del console e il rifiuto di un lavoro assegnato [89].

Anche questa Compagnia subisce un progressivo incremento nel numero degli iscritti, che salgono nel corso dei primi decenni dell'Ottocento a 30-40 unità (ad eccezione dell'anno 1816 nel quale risultano improvvisamente registrati 104 soggetti); nel 1835 la metà degli immatricolati vengono a turno inviati a svolgere lavori di pubblica utilità nella zona del Lagaccio [90] in conseguenza delle condizioni di estrema miseria nelle quali vivevano, fatto che preannuncia la sua definitiva scomparsa nel 1839.

Nella parte più occidentale del porto esistevano altri due approdi, quello di San Lazzaro e quello del Passo Nuovo della Lanterna (quest'ultimo costruito tra il 1777 e il 1786), utilizzati solo a partire dalla fine del XVIII secolo, in seguito al progressivo spostamento dei traffici al di fuori del congestionato centro cittadino in una zona dove era più facile costituire delle aree di sosta per i carri diretti verso l'Appennino.

---

[86] *Ibidem*, doc. 13 dicembre 1797.

[87] Questi attrezzi, denominati « cravie » e « cavi » venivano acquistati dall'Arte per essere poi dati a noleggio a chi ne avesse fatto richiesta. Il provento di tale attività veniva poi ripartito tra i facchini della Compagnia. Un'interessante descrizione dell'attività della corporazione a partire dall'epoca della sua costituzione è riportata *Ibidem*, doc. 2 marzo 1830.

[88] Salvo il consueto caso in cui « per immoralità si fosse procurato una malattia venerea ».

[89] *Ibidem*, doc. 25 giugno 1834.

[90] *Ibidem*, reg. n. 618 bis, doc. 19 settembre 1835.

Presso il primo erano « di piazza » due distinte corporazioni, ovvero una di facchini nazionali (circa 20-25 unità) addetti agli sbarchi delle merci soggette al regolare sistema daziario, e l'altra di facchini bergamaschi, facenti parte dell'omonima Caravana, incaricati del trasporto delle merci soggette al regime di Portofranco e destinate alla nuova zona franca che era stata creata in quell'area nei primi decenni del secolo [91].

Come è facile intuire, non mancavano i motivi di disputa tra i due gruppi, e il diritto di trasporto di molti generi passava sovente da una Compagnia all'altra nello spazio di poco tempo, con frequenti situazioni di confusione che sfuggivano al controllo delle autorità portuali. Risale al 1819 una nota riportante l'elenco delle merci il cui diritto di sbarco era passato nel giro di due anni dai Caravana ai facchini dello scalo, con profondo disappunto dei primi:

> « Lana sucida, spirito di vino, aquavita e rum, aqua razia, spirito di vetriolo, aqua di fior d'arancio, oglio d'oliva, vino particolare, sapone, fruta secha e fresca, fichi sechi e zebibo, amandole e nisiole in scorsa, uva passa, bonastre di botiglie, pelli sechi agneline, libri vechii, ferro, rame e ottone vechi e bronzo vechio, roba uzata, corosse e sedie, pietre da fucile, limoni e setroni, terra di ossa, legno di busso, formole da zucaro in pane, birra e carne salata e lardi, il terzo di tonno al oglio, chiape di marmo, alabastri e statue e mimie e quadri vechii, cimbali e piani forti, formaggi di tutte le qualità, macchine e filatori da cottone, cannepe e nata per lavorare, sedri e vollonia per fare le tinte, pece greca e razina e zurfo, tapani e olive, corcioli o sia sgarzi, candele di sevo, corni di bue di tutte altre bestie, erba sparto e erba giardino, salnitro per fare le polveri, casse di dolci canditi, capelli di paglia » [92].

Analogamente al Ponte Mercanzia, anche questi scali erano destinati allo sbarco di merci varie (sia in colli che alla rinfusa), comprendenti beni di consumo non deperibili e materie prime per l'industria tessile e per le altre produzioni locali.

La « piazza » del Passo Nuovo della Lanterna viene costituita nell'aprile del 1797 in seguito alle lamentele presentate da numerosi commercianti che, avendo necessità di scaricare spesso merci in questo scalo, non trovavano facchini in loco che potessero prendersi carico di tali operazioni (e del suc-

---

[91] A questo riguardo si veda il cap. 2.3, Parte Seconda.

[92] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 495, anno 1819, *Nota dei generi che abbiamo perduti e si sono approfitati li fachini dello scalo l'anno 1817 e 1819.*

cessivo trasporto verso i magazzini), e dovevano così richiamarne alcuni dal vicino scalo di San Lazzaro o da Sampierdarena con perdite di tempo e lievitazione dei costi [93]. Il numero di facchini iscritti a questa nuova compagnia è di 22 individui, tutti originari del ponente cittadino, ai quali vengono applicate interamente le norme e le tariffe in vigore per lo scalo di San Lazzaro. Le loro competenze comprendono tutti gli sbarchi effettuati presso questo ponte, ad esclusione delle movimentazioni di grano, monopolio dei facchini di Piazza Banchi [94].

Entrambe le compagnie subiscono un periodo di crisi intorno agli anni Trenta dell'Ottocento e i loro iscritti sono costretti a vivere grazie ai sussidi e agli impieghi in lavori pubblici [95], fino ad arrivare alla soppressione nel 1839 [96].

2. *Il facchinaggio nell'Ottocento, tra rivolgimenti politici e problemi sociali*

Con l'inizio del XIX secolo il panorama lavorativo nel settore del facchinaggio portuale è destinato a subire notevoli cambiamenti: l'espansione dei traffici del secolo precedente aveva, come si è visto, favorito la costruzione di alcune nuove zone di approdo e la costituzione di nuove compagnie; il numero dei facchini operanti all'interno dello scalo era quindi notevolmente aumentato, così come i conflitti tra i diversi gruppi. Nei primi decenni dell'Ottocento, però, in seguito ad un'ulteriore ondata di nuove ammissioni ai Ruoli, motivata più da ragioni politico-sociali che da uno stato di reale necessità, alla quale si aggiunge una parziale diminuzione dei traffici (particolarmente evidente soprattutto a partire dal 1835 in conseguenza di una forte epidemia di colera), le compagnie di facchinaggio entrano in una crisi profonda, costringendo il Governo Piemontese ad intervenire più volte per tentare di riorganizzare l'intero settore e per fare fronte ai gravi problemi sociali che si prospettavano.

---

[93] In alcuni casi ricorrevano anche all'aiuto di persone non facenti parte di alcuna corporazione di facchini, andando così contro la norma secondo la quale nessuno poteva esercitare tale mestiere se non regolarmente iscritto: *Ibidem*, doc. 27 aprile 1797.

[94] *Ibidem*, doc. 23 maggio 1817.

[95] *Ibidem*, reg. n. 618 bis, doc. 25 settembre 1835.

[96] *Ibidem*, reg. n. 617, doc. 20 settembre 1839.

In particolare, si procede ad un attento censimento del numero degli iscritti per ciascun gruppo, e si fissano rigidi limiti quantitativi alle nuove ammissioni, per le quali, tra l'altro, vengono privilegiate le maestranze genovesi a scapito dei lavoratori provenienti dall'entroterra o dalle Riviere; alcune compagnie nazionali vengono riorganizzate sul modello delle più efficienti Caravane forestiere; viene istituita, infine, una Commissione deputata alla risoluzione dei problemi più urgenti riguardanti il facchinaggio, incaricata, tra l'altro, di concedere sussidi ai lavoratori e di utilizzare parte di essi per eventuali lavori di pubblica utilità.

a) L'eccezionale incremento nel numero degli iscritti ai Ruoli

Analizzando la consistenza numerica degli immatricolati nelle Compagnie di facchinaggio a partire dalla caduta della Repubblica fino ai primi anni di annessione al Regno Sabaudo, è possibile notare che le variazioni più rilevanti si registrano tra il 1814 ed il 1815, quando, con la fine della dominazione francese e (dopo un breve periodo di indipendenza) la sottomissione

Numero dei facchini di ciascuna compagnia in anni diversi

Compagnia	1797	1808	1814	1815	1816
Caravana	220	220	190	220	220
Olio	18	18	18	19	19
Grassini	12	12	12	12	12
Darsena	225	310	310	440	452
Ponte Reale	115	24	40	74	90
Mercanzia	80	110	110	210	240
Ponte Spinola	130	104	160	370	402
Ponte Legna	20	30	33	38	104
Grano	550	450	450	681	831
Marinetta	24	28	36	73	82
S.Lazzaro	22	24	22	26	28
Lanterna	21	21	21	19	19
S. Lazzaro Dogana	16	16	16	16	16
Totale	1453	1367	1418	2918	2515

Fonte: A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 488, fasc. 12, *Leggi e regolamenti relativi al facchinaggio*.

al Governo Piemontese, vengono ammessi circa 1500 nuovi lavoratori e l'entità numerica complessiva dei facchini operanti nello scalo viene più che raddoppiata. I gruppi maggiormente colpiti dal fenomeno delle ammissioni di massa sono quelli nazionali (gli addetti al Ponte Legna risultano addirittura quintuplicati e sono triplicati quelli dei ponti Mercanzia e Spinola), mentre per le tre corporazioni composte da stranieri il numero degli iscritti rimane pressoché costante. Le compagnie di minore consistenza numerica appaiono comunque come quelle maggiormente tutelate dalle autorità, riuscendo a mantenere invariato o quasi il numero degli immatricolati.

Un primo tentativo di regolamentazione organica del settore si ha nel 1817, con l'emanazione del *Progetto per la generale organizzazione de fachini e loro tariffe* [97]. La nuova normativa, la cui validità si estende a tutti i camalli operanti nella città ligure (compresi gli stranieri), pur presentando un certo carattere innovativo, riprende una parte consistente della regolamentazione emanata in epoca di dominazione francese. L'elemento più importante da rilevare è sicuramente la fissazione del numero massimo di facchini iscrivibili per ciascun gruppo, sia nazionale che straniero, al fine di porre un freno alle ammissioni indiscriminate che avevano caratterizzato gli anni precedenti, e di adeguare nuovamente il numero dei lavoratori impiegati alle reali esigenze dello scalo; vengono inoltre stabiliti dettagliatamente i relativi settori di competenza [98], specificandosi per ciascuna compagnia le categorie merceologiche ad essa spettanti (sia provenienti da terra che in arrivo via mare) [99], e si determina una serie di casi particolari in cui il diritto di trasporto di determinati carichi non viene assegnato in maniera esclusiva ad un gruppo ma risulta essere « lavoro comune » di tutte le compagnie [100]. Analogamente

---

[97] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 496, doc. 23 maggio 1817. Per la trascrizione del Regolamento si veda l'Appendice II.

[98] *Ibidem*, art. 2.

[99] Sono infatti elencati tutti i generi il cui trasporto o travaso spettava ai facchini del Ponte Mercanzia (art. 9), del Ponte Reale (art. 10), del Ponte Spinola (art. 11), del Ponte Legna (art. 12), del Vino (art. 13), dei facchini da portantina (art. 14), dello Scalo di S.Lazzaro (art. 15), del Passo Nuovo della Lanterna (art. 16), dei facchini denominati « Corbette di Porta Nuova » (art. 17), dei Caravana (art. 18), dei Grassini (art. 19), dei facchini da olio (art. 20). *Ibidem*. Per un approfondimento su questo argomento si vedano i paragrafi successivi relativi alle singole categorie di facchini.

[100] Si tratta di tutti i generi introdotti in città da qualunque scalo (escluso il ponte Mercanzia) con beneficio di Portofranco fino all'ingresso in Dogana; tutti i trasporti di merci da

a quanto veniva attuato già nei secoli precedenti, alcune categorie di merci (tra le quali spiccano i prodotti e semilavorati dell'industria tessile) vengono invece totalmente sottratte al diritto di camallaggio, sia delle compagnie di facchini nazionali che di quelle forestiere, nel chiaro tentativo di ridurre i costi gravanti su questi beni e rendere così più competitivi sul mercato internazionale i prodotti finiti delle manifatture genovesi [101].

Vengono inoltre fissate alcune norme di carattere generale come l'elencazione dei lavori di manutenzione alle strutture portuali ai quali sono obbligate tutte le categorie di facchini assegnate a ponti o scali [102]; il divieto di recarsi nelle case, botteghe, magazzini o a bordo di imbarcazioni per accaparrarsi il lavoro [103]; i criteri di ammissione ai Ruoli e la ripartizione del lavoro all'interno dei singoli gruppi. L'età minima necessaria per poter svolgere l'attività di facchino viene fissata in diciotto anni (da comprovarsi con la presentazione della fede di battesimo), e si richiede altresì la presentazione del « viglietto criminale » sottoscritto dal Regio Senato, o dal Tribunale di Prefettura, o dalla Direzione di Polizia; i nuovi ammessi non sono tenuti al pagamento di alcuna quota di ammissione, salvo un'oblazione all'Opera di Nostra Signora il cui importo resta stabilito dagli antichi regolamenti di

---

un qualsiasi luogo della città alle botteghe o magazzini di destinazione; i salumi trasportati dalla città verso qualsiasi destinazione (escluso S. Lazzaro); le carni salate che dall'Imposta Municipale vengono introdotte in città o spedite per le Riviere: *Ibidem*, *Lavori comuni tanto a facchini dei scali, che di qualsiasi stazione*.

[101] Le categorie sottratte al diritto di camallaggio sono: lino, canapa, cotone e qualunque altro genere destinato alla filatura; fili, sete, tele e altri panni che vengono portati ad imbiancare o follare; velluti e drappi portati in città dai tessitori o per loro conto; contanti, effetti preziosi, piccoli involti, valigie; granaglie e legumi destinate ai molinari per la lavorazione; frutta, verdura e altri generi commestibili che giungono in città via terra per la giornaliera provvista di quest'ultima; frutta che giunge via mare dalle località rivierasche di Recco, Camogli e Rapallo: frutta che arriva via mare da Savona ma non eccedente il peso di un cantaro (Kg. 47,65) per ogni corba; ardesia, lavagna e legname destinati sia alle fabbriche che all'agricoltura, purché vengano trasportati direttamente dal luogo di sbarco a quello di definitivo utilizzo; campane e marmi non lavorati: *Ibidem*, art. 7.

[102] Ad esempio i facchini dovevano periodicamente raccogliere il legname galleggiante nelle acque interne dello scalo. Anche questa prescrizione, come molte altre riprende quanto decretato dall'amministrazione francese nel regolamento del 2 nivoso anno 14 (ovvero 23 dicembre 1805): « Li lavori necessari a raccogliere il legname galleggiante appartengono alli facchini dello scalo ove il legno si troverà » (*Ibidem*, *Lavori comuni a tutti li facchini dei scali*).

[103] *Ibidem*, *Proibizioni*.

ciascuna compagnia; per poter svolgere regolarmente il mestiere ciascun iscritto deve essere munito di un segnale di riconoscimento indicante lo scalo di appartenenza e il numero di registrazione ben visibile, in mancanza del quale perde ogni diritto ad effettuare il lavoro assegnato [104]; i consoli di ogni Arte devono infine ripartire equamente il lavoro tra gli iscritti (di solito secondo l'antico procedimento di estrazione a sorte denominato « bagone ») [105].

Iscritti ai ruoli per il periodo 1819-1832

Compagnia	1819	1821	1823	1825	1827*	1829*	1831	1832
Marinetta	50	36	38	35	38	37	38	38
Ponte Mercanzia	173	172	177	167	?	?	177	177
Cassagnini	23	23	20	19	20	20	19	19
Ponte Reale	68	68	55	55	54	50	43	43
Ponte Spinola	306	294	301	301	?	?	299	299
Ponte Legna	36	38	44	44	44	44	44	37
Darsena / Vino	309	300	300	286	300	265	297	256
Scalo S.Lazzaro	32	31	31	31	32	32	32	32
Passo Nuovo Lanterna	–	18	18	17	18	18	17	17
Grano	822	780	780	780	780	780	749	745
Spaccalegna	–	–	70	70	–	–	–	–
Olio	37	37	37	37	37	37	37	37
Grassini	20	20	20	20	20	20	20	20
Totale	1876	1817	1891	1862	1443	1403	1772	1720

* Per gli anni 1827 e 1829 mancano i dati relativi ai facchini del ponte Mercanzia e del ponte Spinola a causa della perdita di una parte del registro con la documentazione del periodo.

Fonte: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, regg. n. 636-641, *Ruoli dei Facchini.*

---

[104] *Ibidem*, art. 3.

[105] *Ibidem*, art. 6. Il « bagone » (che in dialetto genovese significa scarafaggio) era anche un gioco basato sulla conta. Ogni mattina, al loro arrivo in porto i facchini riponevano i loro segnali in fila sul molo, e il lavoro veniva poi assegnato dai consoli a sorte secondo i numeri successivamente estratti: E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 357.

L'andamento delle presenze nelle Matricole per il periodo 1819-1832, ovvero negli anni immediatamente successivi all'entrata in vigore del nuovo regolamento, evidenzia complessivamente un trend caratterizzato da una prima fase di stallo fino alla fine degli anni Venti (a questo proposito bisogna però considerare che per gli anni 1827 e 1829 mancano i dati relativi ai facchini del Ponte Mercanzia e del Ponte Spinola), seguita da una limitata diminuzione all'inizio del decennio successivo. A partire da questo periodo la contrazione del numero degli iscritti diventa più evidente [106], grazie ad una ulteriore serie di decreti mirati a bloccare qualsiasi nuova ammissione per porre rimedio ad una situazione di crescente indigenza nella quale versavano i facchini e le loro famiglie.

A titolo puramente esemplificativo, è interessante verificare quanto riportato dal *Registro degli attendenti alle classi dei facchini* per gli anni 1823-25 [107], all'interno del quale sono indicate in maniera dettagliata le richieste di iscrizione alle diverse compagnie. Certamente la limitatezza dell'arco temporale al quale i dati si riferiscono non consente di estendere l'analisi al lungo periodo, ma si tratta pur sempre di un esempio significativo della pressione esercitata dalla classe lavoratrice sia sulle compagnie stesse sia, più indirettamente, sulle Autorità cittadine. Il registro riporta tutte le domande di immatricolazione presentate ai diversi gruppi, con l'indicazione dei dati anagrafici dei richiedenti, del tipo di documentazione prodotta [108], della data di iscrizione alla lista e del giorno di eventuale ammissione (la causa non sempre viene riportata). Come si può notare dalla tabella sotto riportata, a fronte di un consistente numero di richieste, particolarmente elevato per le compagnie di maggiori dimensioni come quelle del Grano, Vino, Ponte Spinola (cioè Carbone) e Ponte Mercanzia, dove ovviamente le probabilità che si liberasse un posto erano certamente maggiori che altrove, il numero di coloro che riuscivano effettivamente ad entrare a fare parte di una compagnia era piuttosto limitato (mediamente il 18%). Salvo nel caso dei facchini da grano,

---

[106] Nel 1837, grazie anche alla soppressione di alcune corporazioni di facchini da portantina, il numero degli iscritti ai Ruoli si è ridotto a 1381 uomini: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 617, doc. 16 dicembre 1837.

[107] Per la precisione il registro va dal giugno 1823 al giugno 1825, ma le registrazioni per alcune classi di facchini (Marinetta, Ponte Reale e Scalo di S. Lazzaro) terminano alcuni mesi prima: *Ibidem*, reg. n. 642.

[108] Si tratta nella maggior parte dei casi della fede di Battesimo o di un certificato sottoscritto dal Commissario del Molo o dal Sindaco.

per i quali prevalevano motivazioni di altro genere (in particolare la cancellazione dai ruoli di persone che pur essendo iscritte all'Arte non esercitavano il mestiere), la causa principale dell'ammissione di nuovi lavoratori era comunque la morte di uno degli iscritti e la conseguente liberazione del posto, sintomo di un primo tentativo di chiudere i Ruoli per frenare il continuo incremento del numero di coloro che esercitavano il mestiere.

Ammissioni ai ruoli per gli anni 1823-1825

Compagnia	Richieste di ammissione	ammissioni			Totale ammessi
		per morte	per rinuncia	motivi diversi	
Marinetta	11	–	–	2	2
Ponte Mercanzia	65	3	2	5	10
Ponte Reale	8	–	–	1	1
Ponte Spinola	63	–	–	23	23
Ponte Legna	15	3	–	–	3
Vino	99	1	–	–	1
Scalo S. Lazzaro	8	1	1	1	3
Passo Nuovo della Lanterna	1	–	–	–	–
Grano	225	10	–	42	52
Totale	495	18	3	74	95

Fonte: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 642.

Benché i tre quarti delle nuove ammissioni fossero riservate alle maestranze cittadine, occorre rilevare che ancora nel 1823 la presenza nei Ruoli di facchini genovesi non superava mediamente il 46% degli iscritti per ciascun gruppo (e rappresentava solo il 58% del totale dei facchini nazionali presenti in città) [109], anche se tra le diverse compagnie vi erano evidenti differenze e casi di una certa rilevanza come quello della corporazione dei

[109] Per l'anno 1823 i facchini nazionali (esclusi quindi i Caravana del Portofranco, i facchini della grassia e quelli da olio) possono essere stimati in 1764 unità: *Ibidem*, reg. n. 638, *Ruoli dei facchini*.

facchini da vino (che all'epoca contava 300 uomini) dove la presenza locale raggiungeva il 75%. Il numero dei camalli provenienti dall'entroterra ligure, pur registrando anch'esso notevoli difformità a seconda delle compagnie prese in considerazione (si passava infatti da una percentuale nulla per il Passo Nuovo della Lanterna al 90% per i cassagnini), aveva un'incidenza media del 29% circa sul totale degli iscritti ai Ruoli. Salvo il caso dei facchini del Passo Nuovo della Lanterna, per il 95% originari di Sampierdarena, appare infine trascurabile l'entità numerica dei lavoratori provenienti dalle Riviere.

1823 - Distribuzione percentuale per luogo di nascita all'interno delle corporazioni di facchini nazionali

Facchini	Genova	Riviera e sobborghi di Levante	Riviera e sobborghi di Ponente	Entroterra	Estero	Totale
Marinetta	56	8	5	28	3	100
Ponte Mercanzia	30	6	5	58	1	100
Cassagnini	5	–	–	90	5	100
Ponte Reale	20	20	5	55	–	100
Ponte Spinola	67	6	2	25	–	100
Ponte Legna	70	9	3	18	–	100
Vino	75	4	4	16	1	100
San Lazaro	75	3	–	22	–	100
Passo Nuovo della Lanterna	5	–	95	–	–	100
Grano	58	9	5	28	–	100

Fonte: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 638.

Una pressoché totale chiusura dei gruppi nei confronti di coloro che non erano nativi di Genova viene attuata solo a partire dal 1833 [110], ma i

[110] La Regia Commissione per il camallaggio, rispondendo ad una supplica di alcuni figli di facchini che volevano essere ammessi all'esercizio del mestiere, precisò quanto segue: « ... si è riconosciuto esserne alcuno di essi non nativo della città di Genova, e la Regia Commissione, uniformandosi al disposto delle Regie Patenti 18 febbraio scorso art. 12, ha rigettato la loro dimanda ordinando non potersi ammettere facchini che i soli nativi di Genova » (*Ibidem*, reg. n. 617, *Registro delle deliberazioni pronunciate dalla Regia Commissione*, doc. 9 settembre 1834).

Caravana del Portofranco e le altre corporazioni forestiere rimangono ancora una volta esclusi dalla limitazione, mantenendo quindi la loro secolare posizione di monopolio [111]. Si arriva così ad una maggiore professionalità dei camalli che diventano lavoratori portuali a tempo pieno, ma se da un lato questo fattore può essere visto come un miglioramento dell'efficienza, dall'altro risulta essere causa di problemi di natura economica e sociale: i facchini, infatti, ormai costretti a sopravvivere esclusivamente con i proventi derivanti dall'attività di camallaggio, nei periodi di carenza dei traffici restano privi di qualsiasi forma di sostentamento e bisognosi di sussidi da parte delle Autorità.

b) Problemi sociali e di ordine pubblico

Durante il Governo piemontese l'organo preposto all'amministrazione e al controllo sull'attività dei facchini operanti nello scalo è l'Ufficio dei Provveditori. Con il passare degli anni, i compiti ad esso attribuiti aumentano progressivamente e a poco servono i numerosi decreti governativi promulgati al fine di migliorare l'efficienza operativa dell'Ufficio [112]. A conferma di questo fatto, con un provvedimento emanato da Carlo Felice il 28 agosto 1827 viene ufficialmente formalizzata la consuetudine già in vigore da tempo secondo la quale la giurisdizione dell'Ufficio Provveditori non si limita alle sole questioni concernenti i rapporti conflittuali tra le compagnie di facchinaggio, ma si estende anche alle vertenze pecuniarie che sorgano tra queste e i terzi [113]. Con questo provvedimento viene inoltre codificato il procedi-

---

[111] L'obbligo di cittadinanza bergamasca per essere ammessi nella Caravana del Portofranco viene abolito solo nel 1848, mentre è lecito supporre che per le corporazioni dei grassini e dei facchini da olio le prescrizioni relative alla cittadinanza dei nuovi soci siano rimaste in vigore fino alla definitiva scomparsa di queste corporazioni, avvenuta nel 1840. Si veda E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 356; cfr. C. ORELLI, *Facchini "ticinesi" nelle dogane di Livorno, Firenze e Genova* cit., pp. 42-47.

[112] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 491, doc. 27 settembre 1822

[113] Con il decreto viene inoltre confermata la validità di tutte le sentenze in precedenza emanate dall'Ufficio stesso su tale argomento, anche se non supportate da una apposita autorizzazione di legge al riguardo. « Ci sono stati rappresentati i motivi per i quali sembra convenire che Noi concediamo all'Ufficio dei Provveditori della città nostra di Genova una giurisdizione per giudicare le questioni pecuniarie che possono nascere fra i facchini ed i terzi che si valgono dell'opera loro, ed inoltre convalidiamo con la sovrana nostra autorità le decisioni che i detti Provveditori hanno dato per l'addietro in simili vertenze nella credulità in cui

mento da seguirsi per tali controversie e, in conseguenza di una previsione piuttosto veritiera sulla quantità delle dispute a proposito delle quali i Provveditori sarebbero stati chiamati ad esprimere il loro giudizio, viene decretata l'inappellabilità delle sentenze per le questioni concernenti importi inferiori alle cinquanta lire [114], oltre al rito sommario privo di alcuna formalità e senza obbligo di pagamento di alcun diritto [115].

Dalla lettura di una raccolta di più di un quinquennio di sentenze emanate dai Provveditori (per gli anni compresi tra il 1827 e il 1834) [116] è possibile ricavare un quadro piuttosto preciso del genere di questioni che venivano presentate al loro giudizio e dell'entità dei provvedimenti disciplinari presi: si trattava soprattutto di casi di insubordinazione dei facchini nei confronti dei consoli della loro compagnia; di figli di camalli mandati al lavoro senza regolare iscrizione alla corporazione; di abbandono del posto di lavoro senza autorizzazione; di risse e di liti tra facchini dello stesso gruppo o appartenenti a gruppi diversi; di furti e di gioco d'azzardo. Il tipo di pena inflitta ai contravventori era in genere costituita da alcuni giorni di sospensione dal lavoro (fino ad un massimo di una settimana), ma nei casi più gravi si arrivava a multe (che variavano tra i cinquanta centesimi e una lira), e ad alcuni giorni di carcere [117]. Il mondo del facchinaggio era quindi caratterizzato da un chiaro

---

erano di averne ricevuto l'autorità da qualche legge, che si è riconosciuto non esistere »: *Ibidem*, doc. 28 agosto 1827.

[114] A questo proposito, l'articolo 3 del decreto precisa inoltre: « Questo importare si misurerà dalla domanda degli attori presi in complesso, non dalla porzione che vi avrà ciascheduno degli interessati. Da qualunque altra sentenza dei Provveditori sarà lecito alle parti di appellare al Tribunale di Prefettuta » (*Ibidem*, art. 3).

[115] « Ogni atto sia in prima, sia in seconda instanza seguirà senza pagamento di alcun dritto: i registri, le citazioni, e le sentenze saranno in carta libera. Le Guardie Civiche faranno il servizio d'usciere tanto avanti i Provveditori che avanti il Tribunale »: *Ibidem*, art. 6.

[116] *Ibidem*, regg. n. 610-615.

[117] A titolo esemplificativo si riportano alcuni dei casi sottoposti al giudizio dei Provveditori: « Michele Castruzzo altro dei consoli della Mercanzia fà rapporto che Nicolò Viale n. 150 facchino con pretesti si rifiutò di lavorare mancando di subordinazione con minaccie e bestemmie verso il facchino Giò Batta Moresini scrivano, non che contro le diverse autorità. E perciò l'ha sospeso. Domani sarà ammesso al lavoro il suddetto facchino » (*Ibidem*, reg. n. 614, doc. 3 novembre 1833); « Simone Ballestrino altro dei consoli del ponte Spinola fa rapporto che Francesco Noce n. 235 si è fatto lecito di far lavorare delle persone estranee al facchinaggio. Il divieto è stato fatto per parte del facchino detto il Parroco. Il detto console l'ha sospeso retirando la medaglia. Sarà ammesso al lavoro suddetto facchino il giorno 11 del corrente » (*Ibidem*, doc. 11 aprile 1833).

stato di disordine e di tensione sociale che comprometteva l'efficienza della movimentazione delle merci e dello smistamento dei carichi, mettendo in evidenza, anche in questo settore, una crescente necessità di modernizzazione dello scalo che non poteva però prescindere da una radicale riforma viaria.

Il problema principale era probabilmente costituito dall'imponente numero di abusivi che esercitavano il mestiere al di fuori del controllo delle compagnie, e dalla prassi di fare lavorare anche i figli e i familiari dei camalli pur se non ufficialmente immatricolati, tanto che, nel 1834, il Governatore denuncia 2186 facchini sottoposti al controllo delle autorità cittadine, « più almeno altrettanti che esercitano abusivamente ». Se a questi elementi si aggiunge la prassi delle ammissioni di massa in occasione di particolari eventi politici, e l'usanza da tempo praticata di utilizzare il camallaggio come una vera e propria terapia sociale, ammettendo nei Ruoli ogni sorta di delinquenti su espresso ordine degli stessi giudici che li avevano condannati « al fine di redimerli », si ottiene un quadro generale caratterizzato da una situazione occupazionale con pesanti risvolti di ordine pubblico e dalle implicazioni politico-sociali non certo secondarie [118].

La gestione del facchinaggio all'interno del porto non presentava solo problemi di ripartizione del lavoro tra le compagnie, o di risoluzione di controversie di vario genere, ma prevedeva anche la predisposizione e il rispetto di una serie di procedure sanitarie mirate ad evitare il diffondersi di epidemie nella città o di malattie professionali tra coloro che esercitavano questo mestiere. A questo proposito, intorno agli anni Venti dell'Ottocento, in seguito al verificarsi di alcuni casi di contagio del carbonchio [119] tra i facchini addetti al trasporto di cuoio e pelli, il Magistrato di Sanità aveva in più riprese ordinato speciali procedure da seguirsi per le navi giunte in porto cariche di queste merci ed accurati controlli sanitari da effettuarsi da parte di medici in grado di riconoscere eventuali manifestazioni della malattia [120].

---

[118] Secondo la stessa Polizia, il facchinaggio era diventato in pratica un vero e proprio « domicilio sorvegliato »; anche il Vescovo e gli altri rappresentanti del clero si interessavano sovente per ottenere l'ammissione dei delinquenti nei Ruoli: in pratica ci si redimeva camallando: E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., pp. 343-347.

[119] Si tratta di una grave infezione che colpisce i bovini, gli ovini e in alcuni casi anche l'uomo, caratterizzata in genere da pustole nerastre di tipo emorragico.

[120] Al fine di affrontare meglio la situazione il Magistrato di Sanità aveva anche chiesto consiglio alle corrispondenti autorità dei porti di Livorno e Marsiglia, dove questo problema si era già precedentemente verificato, ma in questi luoghi nessuna precauzione particolare era

Nonostante questi provvedimenti speciali, però, il carbonchio continuava a colpire i facchini e, per tentare di eliminare il problema, taluni dottori illuminati avevano suggerito di trattare tutte le pelli giunte in città da luoghi considerati a rischio immergendole in una soluzione di calce o di cloruro, al fine di estirpare ogni possibile incrostazione (sintomo tipico della malattia). Secondo il Magistrato di Sanità, però, un provvedimento di questo tipo non era facilmente attuabile, in quanto il traffico di questo genere di beni « che fà prosperare un ramo importantissimo dell'industria nazionale » era mediamente ogni anno di 150.000 pezzi di cuoio e di 500.000 pelli, un numero troppo elevato cioè per permettere l'effettuazione di un simile trattamento preventivo. L'unico rimedio possibile rimaneva quindi quello di raccomandare ai facchini addetti al trasporto di pelli particolare attenzione, lasciandoli incautamente esposti al rischio di contrarre una malattia considerata all'epoca mortale:

> « ... se tutti i facchini fossero un po' più guardinghi nel coprirsi il collo con un sacco quando trasportano le pelli, come praticasi da un tempo da quei de Lazzaretti, e che per altra parte se si manifesta una pustola sul loro corpo avessero cura di tosto recarsi all'ospedale, o ricorressero ad alcuno dell'Arte salutare, si otterrebbe la perfetta guarigione, poiché è notorio che nel primo stadio di questa malattia non vi è esempio che non si sia superata colla cauterizzazione » [121].

c) I vantaggi operativi della trasformazione delle compagnie in Caravane

Come è già stato possibile verificare, con l'avvento del XIX secolo la situazione occupazionale dei facchini era diventata molto difficile: la miseria e la povertà avevano raggiunto i limiti di guardia e le lotte per la spartizione del lavoro tra i diversi gruppi erano talora anche cruente. Da questi problemi nasceva l'interesse congiunto dei Provveditori e dei facchini nazionali per la trasformazione delle Compagnie in Caravane, un sistema organizzativo che

---

stata presa: « ... volle ciò nondimeno questo di Genova prescrivere in data 21 maggio detto anno [1824] che verun capitano procedente da un porto estero, od anche dalla Sardegna, il quale avesse al bordo del suo bastimento cuoio, o pelli non concie, non possa muoverle dal bordo se prima non sono visitate da persona dell'Arte capaci di riconoscere se abbiano o no croste di carbonchio. I proprietari delle pelli o cuoia si premuniscano alla segreteria del Magistrato d'un ordine che prescrive ai periti di visitare quel numero di detta merce denonciato essere al bordo di ogni legno; e nel caso in cui i periti rinvengono delle pelli o cuoio affette da questa malattia, sono in quella parte tagliate ed abbruciate » (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*,fl. n. 1147, doc. 25 ottobre 1834).

[121] *Ibidem*.

prevedeva la raccolta in comune dei guadagni e la loro successiva suddivisione tra gli immatricolati, attraverso anche l'applicazione di principi di mutua assistenza nei confronti dei soci anziani e inabili al lavoro e delle loro famiglie; inoltre, ogni compagnia doveva impegnarsi formalmente a garantire i committenti contro eventuali furti, frodi o danni provocati dai facchini incaricati del trasporto. In pratica, la responsabilità finanziaria attribuita a ciascun gruppo avrebbe dovuto ridargli vita autonoma, impegnandolo ad auto controllarsi e semplificando i compiti ispettivi e di polizia delle autorità cittadine [122].

La forma di Caravana aveva caratterizzato fin dalle origini tutte le corporazioni composte da stranieri (ovvero i Bergamaschi del Portofranco, i Grassini e i facchini da olio), offrendo, nell'arco di quasi quattro secoli di attività all'interno dello scalo, esempi di grande efficienza e le migliori garanzie di serietà professionale.

Nell'ambito delle compagnie nazionali, i facchini da vino sono i primi a rendersi conto delle validità della formula, la cui adozione era ormai divenuta necessaria ai fini della stessa sopravvivenza del gruppo in un periodo in cui il sistema corporativo andava sgretolandosi. La trasformazione giuridica viene attuata il 15 giugno 1821, secondo quanto già da tempo richiesto dalla stragrande maggioranza degli iscritti [123], che, grazie al versamento di tutti i guadagni in una cassa comune e la loro ripartizione in parti uguali, vedevano la possibilità di ottenere maggiori e più regolari profitti [124].

Lo Statuto della nuova Caravana dei facchini da vino, che costituirà, come si vedrà in seguito, un modello sul quale si baseranno anche i facchini

---

[122] Si veda E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., pp. 348-351.

[123] Il progetto risulta però osteggiato da una piccola parte di iscritti che considerano la Caravana « una società coattiva, produttiva di molte amarezie e gravi inconvenienti »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 492 doc. 29 maggio 1821, *Lettera degli Ill.mi Sindaci con annessa supplica loro trasmessa da S.E. il Sig. Governatore da alcuni facchini da vino contrari alla Caravana*.

[124] Le motivazioni addotte dall'Arte per convincere le autorità della validità della loro richiesta sono di due tipi, ovvero riguardano la già citata possibilità di una più equa distribuzione dei guadagni, e la possibilità di limitare la conflittualità all'interno dell'Arte stessa: « Il corpo dei facchini da vino desideroso di darsi un metodo più regolare e stabile nell'ordine del suo servizio, onde assicurare l'interesse personale d'ogni facchino, e metter con questo tanto un giusto provvedimento al capriccioso giro della fortuna che talora aggrava fatalmente la sorte particolare d'ogni individuo, quanto per mantenete lo spirito della concordia che regnar deve in ogni corpo »: *Ibidem*, doc. 4 aprile 1821, *Supplica delli facchini da vino per essere eretti in Caravana*.

del Ponte Mercanzia un decennio più tardi, comprende le norme relative al numero, diritti e doveri degli iscritti; le procedure da seguirsi per l'elezione dei consoli e degli altri ufficiali; la costituzione di un fondo a garanzia dei negozianti e di tutti coloro che si valevano dell'opera della Compagnia; le pene da applicarsi nei casi di contravvenzione a quanto stabilito nei Capitoli [125]. Quanto al primo punto, pur accogliendo inizialmente tutti i circa 300 iscritti dell'Arte a far parte della nuova Caravana, si decide di limitare progressivamente il numero delle nuove ammissioni fino al raggiungimento della quota prefissata di 240 individui; ciascun nuovo iscritto deve avere un'età compresa tra i 18 e i 30 anni e comprovare la sua buona condotta e robusta costituzione [126]; ogni facchino deve inoltre essere munito dello « scosale », della medaglia di riconoscimento e di un mezzo barile marchiato dal Pubblico Marcatore [127], e ha l'obbligo di presentarsi ogni giorno nel piazzale della Darsena un'ora prima dell'orario di apertura per l'assegnazione degli incarichi da parte dei consoli, ferma restando la possibilità di rifiutare il lavoro ottenuto o di scambiarlo con quello assegnato ad un compagno; l'esercizio del mestiere è infine dichiarato incompatibile con l'attività di magazziniere o commerciante di vino, sia all'ingrosso che al dettaglio, sia in prima persona che attraverso la moglie [128]. Sono ufficialmente dichiarati di pertinenza esclusiva della Caravana tutti i trasporti di vino sbarcato alla Darsena, al Ponte Legna, al Ponte di San Lazzaro e in qualunque altro scalo (ad esclusione del Passo Nuovo della Lanterna), oltre ai trasbordi da bastimento a bastimento o verso magazzini (sia con fusti di grosse dimensioni che con mezzi barili), e lo scarico del vino che giungeva in città sopra carri o bestie per essere trasportato alle botteghe o alle case dei borghesi [129].

A tutela dei negozianti e dei proprietari del vino trasportato viene costituito un fondo di mille lire da utilizzarsi per eventuali rimborsi dovuti

---

[125] *Ibidem*, doc. 15 giugno 1821, *Capitoli per la Caravana de facchini da vino*. Si veda la trascrizione del documento in Appendice II.

[126] L'ammissione di qualsiasi nuovo socio è inoltre sottoposta all'approvazione dell'Ufficio Provveditori: *Ibidem*, art. 1.

[127] Tutti i mezzi barili devono essere conservati dai consoli della Compagnia e destinati per metà al trasporto di vini bianchi e per l'altra parte di quelli neri: *Ibidem*, art. 2.

[128] *Ibidem*, art. 3.

[129] Erano esclusi dai diritti della Compagnia i trasbordi da bastimento a bastimento per i quali si rendeva necessario l'utilizzo di gozzi, essendo in tal caso di pertinenza dei barcaioli: *Ibidem*, art. 4.

a frodi, furti o danni fortuiti provocati dai facchini nell'esercizio del mestiere e per il cui utilizzo si rende necessaria l'autorizzazione del Deputato al Camallaggio; il fondo viene alimentato da una quota settimanale dei proventi versata da ciascun iscritto, dalle somme restanti dopo la ripartizione dei guadagni (i cosiddetti « spezzati ») e dalla maggiorazione di tariffa richiesta nei casi di trasporti da effettuarsi con l'utilizzo della « stanga » [130].

Gli organi interni di controllo della Caravana sono piuttosto numerosi e il ricambio insolitamente frequente, probabilmente per la necessità di effettuare verifiche accurate sull'attività degli iscritti per i quali, si ricorda, la Compagnia prestava garanzia nei confronti dei committenti. È prevista infatti la presenza di cinque consoli, tre esattori e un cassiere generale, tutti in carica per soli sei mesi [131]; due dei consoli e gli altri ufficiali devono necessariamente essere scelti tra coloro che « sanno leggere e scrivere » [132]; dei cinque consoli uno assumeva l'incarico di Deputato della Compagnia, uno era assegnato alla Darsena, uno al Ponte Legna e due avevano competenze generiche sull'intera città; analogamente venivano ripartiti i tre esattori, i quali avevano il compito di riscuotere le mercedi previste dalle tariffe in vigore (ovvero di farsele consegnare dai facchini che avevano preso parte ai lavori) e di versarle nelle mani del cassiere, che ogni mattina procedeva al riparto dei guadagni tra tutti coloro che avevano lavorato il giorno precedente, inclusi i facchini ammalati o inabili al servizio [133]. Il cassiere stesso aveva inoltre l'obbligo di verificare personalmente l'effettivo stato di malattia di coloro che non si erano presentati al lavoro, che avevano diritto all'intera retribuzione per i primi otto giorni di assenza e a metà della stessa trascorso tale periodo; metà compenso spettava inoltre ai facchini troppo anziani, o comunque impossibilitati a svolgere l'attività, ai quali generalmente venivano affidati compiti di vigilanza o altre mansioni compatibili con il loro stato di salute [134].

---

[130] *Ibidem*, art. 5.

[131] A partire dall'anno successivo vengono inoltre aggiunti due « invigilatori » (*Ibidem*, doc. 16 febbraio 1822), mentre nel 1825 la durata in carica degli ufficiali viene portata ad un anno, analogamente a quanto era previsto per le altre Compagnie (*Ibidem*, doc. 5 luglio 1825).

[132] A tal fine vigeva l'obbligo di predisporre un elenco di tutti i facchini iscritti all'Arte suddivisi tra letterati e analfabeti.

[133] *Ibidem*, doc. 15 giugno 1821, artt. 6, 7.

[134] *Ibidem*, doc. 23 agosto 1826.

La costituzione della Caravana dei facchini della Mercanzia, risalente al 1831, presenta alcune differenze sostanziali rispetto al caso appena analizzato dei facchini da vino. Questi ultimi, infatti, avevano autonomamente optato per l'adozione di tale formula, lasciando all'Ufficio Provveditori il solo compito di ratificare la loro decisione, mentre nel caso dei facchini della Mercanzia la procedura attraverso la quale si giunge a questa trasformazione segue un percorso totalmente differente: gli stessi Provveditori decidono infatti di avviare la pratica per la costituzione di un'unica corporazione avente forma di Caravana nella quale sarebbero dovuti confluire, come già accennato in precedenza, tutti i facchini del Ponte Mercanzia, dello scalo della Marinetta [135] e i cosiddetti Cassagnini [136]. È pur vero che questa soluzione era da molto tempo auspicata dai lavoratori delle Compagnie interessate [137], ma resta innegabile il fatto che il provvedimento viene deciso dalle autorità con il preciso scopo di riorganizzare il lavoro in quell'area portuale attraverso la riduzione del numero delle corporazioni ivi operanti.

Lo Statuto della nuova compagnia [138], che prende il nome di « Caravana delli facchini della Mercanzia », fissa una serie di norme del tutto analoghe a

---

[135] Dei 38 facchini della Marinetta solo 31 risultano esercitare effettivamente il mestiere (e tra questi solo 23 sono favorevoli all'unione con quelli della Mercanzia), e la maggior parte sono comunque di età piuttosto avanzata: *Ibidem*, reg. n. 495, doc. 20 maggio 1831.

[136] Si tratta di una classe di facchini che operava in modo parallelo a quella dei facchini della Mercanzia, aiutandoli nelle situazioni di bisogno e diventando in pratica parte integrante di questa corporazione: « Detti cassagnini avranno diritto a portarsi sul ponte della Mercanzia quando quelli del ponte non fossero sufficienti per eseguire il lavoro. In tutti gli altri lavori li cassagnini saranno considerati come quelli della Mercanzia, ed eguale sarà il diritto. Li fachini della Mercanzia avendovi buono potranno lavorare coi cassagnini come se fossro de medesimi » (*Ibidem*, doc. 18 luglio 1803).

[137] Nell'esaminare la proposta l'Ufficio dei Provveditore riconobbe gli effettivi vantaggi che sarebbero derivati sia al commercio che ai facchini stessi adottando una soluzione del genere: « Considerato i vantaggi che ridondano a favore del commercio e della popolazione delle Caravane che già esistono, sia per l'esattezza del servizio, che per la giustezza degli effetti, e mercanzie. Considerato pure il vantaggio che risulta agl'individui che compongono le Caravane, quali sia per malatia, che per impotenza e vecchiaia, ritraggono dalle stesse un'onesta sussistenza. ... è stato proposto che sia di sentimento di approvare il seguente progetto di regolamento per mettere i facchini della Mercanzia, Castagna e Marinetta riuniti » (*Ibidem*, reg. n. 491, doc. 27 dicembre 1831, *Pratica riguardante l'erezione in Caravana dei facchini della Mercanzia, e Cassagnini, con quelli della Marinetta riuniti*).

[138] *Ibidem*, doc. 10 marzo 1832, *Capitoli per la Caravana delli facchini della Mercanzia*. Per la trascrizione completa dei seguenti Capitoli si veda l'Appendice II.

quelle previste per la Caravana Vino: il numero massimo di iscritti viene innanzi tutto fissato in 180 unità, pur accogliendosi inizialmente tutti i 234 immatricolati provenienti dalle vecchie compagnie [139]; per i tre quarti dei nuovi ammessi è resa obbligatoria l'origine cittadina (o il domicilio da almeno dieci anni), oltre ad un'età compresa tra i 18 e i 30 anni ed una robusta costituzione [140]. Quanto agli obblighi degli iscritti, i facchini dovevano presentarsi ogni mattina alla riunione generale muniti della medaglia di riconoscimento e non potevano assentarsi dalla postazione loro assegnata per tutto il resto della giornata, al termine della quale erano tenuti a consegnare nelle mani di uno dei quattro esattori tutte le somme percepite per il lavoro svolto. A differenza della Caravana Vino, i ricavi venivano ripartiti settimanalmente e i consoli e il cassiere avevano diritto ad una quota superiore rispetto ai facchini comuni [141]; il fondo di garanzia per i proprietari delle merci trasportate (costituito con le somme avanzate dalla divisione dei guadagni) poteva raggiungere un importo massimo di duemila lire; le eventuali somme eccedenti venivano suddivise alla fine di ogni anno tra i facchini della Caravana secondo le rispettive quote di partecipazione ai ricavi [142]. La nuova compagnia infine conserva tutti i diritti di trasporto precedentemente spettanti ai facchini della Marinetta, Mercanzia e Cassagnini, secondo quanto stabilito dal regolamento del 2 nivoso anno 14 (23 dicembre 1805) e dalle Regie Patenti dell'8 novembre 1830 [143].

Le compagnie dei facchini da vino e del Ponte Mercanzia sono le uniche che si trasformano in Caravane, ma vi sono comunque altri gruppi che, pur desiderosi di adottare questa formula, si vedono negare il consenso dall'Ufficio Provveditori: nel 1831 quarantasei facchini da carbone del Ponte Spinola vedono rigettata la loro domanda e circa due anni più tardi un analogo rifiuto colpisce le richieste dei facchini del Ponte Reale, del Ponte

---

[139] A tal fine, si decide di procedere all'ammissione di nuovi soci per i casi di morte o abbandono del posto di lavoro con una proporzione di uno su tre (ovvero un solo ammesso ogni tre posti vacanti), e questo fino al raggiungimento del limite fissato.

[140] *Ibidem*, artt. 1, 2, 4.

[141] Per quanto riguarda le retribuzioni spettanti ai facchini ammalati si seguivano invece gli stessi criteri applicati all'interno della Caravana Vino. I facchini ammalati che non avevano però necessità di stare a letto dovevano comunque presentarsi sul ponte al fine di svolgere compiti di vigilanza: *Ibidem*, artt. 9-11, 35-43.

[142] *Ibidem*, artt. 16-20.

[143] *Ibidem*, art. 15.

Legna, di San Lazzaro e del Passo Nuovo della Lanterna. Non bisogna infatti dimenticare che le compagnie forestiere, per le quali la forma organizzativa di Caravana si era rivelata così efficace, rappresentavano comunque un caso atipico, in quanto gli iscritti erano soggetti ad un regime di controllo più severo e se venivano sorpresi in qualche azione contraria ai regolamenti potevano sempre essere rimandati ai loro paesi d'origine, procedura non certo estensibile ai facchini genovesi, troppo sovente coinvolti in episodi criminosi [144].

L'organizzazione in Caravana rimane quindi una prerogativa riservata a pochi eletti, ovvero a quelle compagnie che si distinguevano per i requisiti di moralità dei loro iscritti o che richiedevano per la loro consistenza numerica particolari e più efficienti forme di mutualità e di migliore organizzazione interna.

d) La Regia Commissione per il Camallaggio e la sua attività di sostegno economico nei confronti dei facchini

Il 24 maggio del 1832, a causa della sempre più preoccupante situazione nella quale versavano le numerose compagnie di facchini che operavano all'interno dello scalo genovese, il Governo Piemontese decreta la costitu-

---

[144] Le parole usate a questo riguardo dall'Ufficio Provveditori nel rigettare la richiesta dei facchini del Ponte Spinola sono piuttosto severe e evidenziano comunque una situazione di profonda difficoltà all'interno della corporazione: « Io particolarmente devo osservare quanto mi sia stato dispiacente che un terzo entri a rimescolare un'acqua le cui faccie dovrebbero restare pacificamente al fondo e non essere mai agitate, poiché mi viene supposto che realmente se non 46, un certo numero almeno sia inteso di questa supplica che siano non i poveri ma chi guadagna molto. Chi è torbido e ha il biglietto criminale bruttissimo, e che nella speranza di cavare un partito di questa novità si tanti in questo momento di agitare e mettere in effervescenza una piccola porzione di questa piazza, cioè i pochi poveri ... Se lo scalo del carbone non è in totalità composto di gente proba, non deve far meraviglia, anzi sarebbe desiderabile, che uno scalo esistesse composto dello scarto di tutto il facchinaggio. ... Fra i nazionali anche il ladro che sorte di galera può essere ammesso, quindi dev'esserlo. Se ne interessa chi lo ha condannato, la Polizia, il Vescovo, il clero, tutte le classi le più elevate della società. Chi ha battuto il proprio console non dev'essere radiato perché non si deve far male a nessuno, perché si deve aver riguardo alla sua povera famiglia. Le donne generalmente oziose prendono in braccio i propri figli, se non ne hanno abbastanza se ne fanno imprestare, e dopo fatta la minestra non avendo più che fare si occupano a perseguitare tutto il giorno o i membri dell'Ufficio, o quelli dai quali vogliono delle raccomandazioni » (*Ibidem*, fl. n. 1146, doc. 28 dicembre 1831).

zione di una speciale commissione (in funzione a partire dal febbraio del '34) [145], avente la seguente finalità:

> « assicurare pienamente la giornaliera sussistenza dei facchini, qualora per straordinarie circostanze venisse a stagnare il commercio ... La Commissione dovrà avvisare il modo di provvedere al loro sostentamento, utilizzandoli a vantaggio del Regio e pubblico servizio coi fondi che saranno messi a sua disposizione dal Regio Erario » [146].

All'epoca, quasi certamente le autorità cittadine stavano già progettando la soppressione delle corporazioni ancora in attività, ma proprio in seguito alla consapevolezza delle difficili condizioni di vita dei facchini (aggravate dalla già citata pesante epidemia di colera che si diffonde nel 1835 e che provoca una temporanea riduzione dei traffici) [147], la Commissione decide di intervenire attivamente (anche per evitare possibili sommosse e altri problemi di natura sociale) sia impiegando le maestranze in lavori pubblici, sia con un sistema di sussidi ad integrazione dei troppo esigui salari giornalieri. I compiti di questa nuova istituzione, che ha l'obbligo di riunirsi tre volte alla settimana, comprendono anche l'esame delle suppliche e dei ricorsi presentati dai facchini [148] e l'emanazione di provvedimenti disciplinari

---

[145] *Ibidem*, reg. n. 494, doc. 7 giugno 1832. La Regia Commissione per il facchinaggio viene però formalmente costituita solo il 18 febbraio 1834: *Ibidem*, reg. n. 617, doc. 10 aprile 1834.

[146] E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., pp. 352-353.

[147] A questo proposito, nel giugno del 1835 la Regia Segreteria di Stato per gli affari interni viene incaricata di verificare le condizioni del facchinaggio in relazione alla presunta diminuzione dei traffici dovuta al colera. Il quadro che ne risulta non è poi così drammatico: « Occupatomi di quanto ha formato il soggetto delle rappresentanze ultimamente fatte da V.S. Illustrissima ed Eccellentissima rispetto al bisogno di predisporre i soccorsi dei quali avessero potuto aver d'uso i facchini di codesta città nel caso d'irruzione del cholera, io dovetti a tutta prima cercar di vedere se i medesimi possano mancar di lavoro pel minor attivamento del commercio su codesta piazza, ma dai documenti che a siffatto riguardo io mi sono procurato, ho potuto convincermi che il movimento degli affari commerciali ben lungi di aver diminuito nei primi sei mesi di quest'anno, andò anzi accrescendosi in paragone degli ultimi due anni precorsi. Ciò posto, non sarebbevi stata nessuna necessità di venir fuori con altri provvedimenti in favor dé fachini, se non che pervenutami ora la notizia del caso di cholera manifestatosi in codesta città, per cui l'avvenuto bisogno se non può dirsi più urgente, può quanto meno dirsi meglio spiegato » (A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, fl. n. 1147, doc. 5 agosto 1835, *Regia Segreteria di Stato per gli affari interni a S.E. il Sig. Governatore della Divisione di Genova*).

[148] I giorni di riunione stabiliti erano il martedì, giovedì e sabato: *Ibidem*, reg. n. 617, doc. 15 aprile 1835.

contro questi ultimi in caso di infrazione dei regolamenti in vigore [149]. A questo proposito, nel 1834 si vara una serie di norme, la cui validità viene estesa a tutte le compagnie (inclusi i Grassini e i facchini da olio) ad esclusione della Caravana bergamasca, al fine di limitare il troppo vasto potere discrezionale loro attribuito in relazione alle questioni concernenti le assenze più o meno giustificate degli iscritti dal posto di lavoro. L'obiettivo primario era quindi quello di raggiungere un maggior grado di efficienza del settore attraverso un più efficace controllo sulle maestranze. In particolare, viene ribadito il divieto per i facchini di assentarsi dal lavoro senza permesso sotto pena, nei casi più gravi, della radiazione dai Ruoli; i consoli mantengono la facoltà di concedere permessi di assenza, aventi però una durata massima di tre giorni (negli altri casi era necessario rivolgersi ad un giudice appositamente incaricato), e vengono gravati dell'onere di verificare personalmente i casi di assenza per malattia; vengono infine automaticamente radiati dai Ruoli i lavoratori mancanti dal posto di lavoro da almeno un anno [150]. Oltre a ciò, al fine di favorire sia un processo di riduzione del numero degli iscritti ai Ruoli sia un certo ricambio generazionale all'interno della

---

[149] L'intervento disciplinare della Commissione si rivelò piuttosto deciso e molto più severo rispetto al passato: tra il 1835 e il 1837 vennero sospesi dal lavoro 205 facchini, con punte massime tra quelli da portantina (45) e del ponte Spinola (56): si veda E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 354. Tutti i provvedimenti disciplinari presi dal giudice legale della Regia Commissione sul camallaggio negli anni compresi tra il 1834 e il 1839 sono trascritti in un unico registro, dalla consultazione del quale si evidenzia un frequente coinvolgimento dei facchini appartenenti alla Caravana Vino: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 618, *Sentenze emanate dal Giudice Legale presso la Regia Commissione sul camallaggio*.

[150] Più dettagliatamente, se l'assenza è inferiore a tre giorni il permesso può essere concesso dal console dell'Arte, il quale entro ventiquattro ore deve farne rapporto verbale alla segreteria indicando le motivazioni per le quali è stato accordato; i facchini che si assentassero senza permesso devono essere denunciati dai consoli al giudice legale. La pena per la prima infrazione è costituita da una sospensione avente durata variabile, ma se l'assenza perdura per più di un mese si ha la radiazione automatica dai Ruoli; se un facchino è impossibilitato a presentarsi sul posto di lavoro per cause di malattia è tenuto ad informare immediatamente il console, il quale deve comunque sincerarsi personalmente della veridicità dei fatti e darne notizia alla segreteria; i facchini che da più di un anno non si presentano sul posto di lavoro sono considerati dimissionari, a meno che la loro assenza non sia stata autorizzata dall'Ufficio Provveditori per motivi leciti; i facchini da olio e i grassini sono tenuti ad uniformare i loro antichi regolamenti alle norme precedentemente esposte: *Ibidem*, reg. n. 617, doc. 3 giugno 1834, artt. 1-5. Tutti i permessi di assenza concessi dal 1834 al 1839 sono trascritti nel reg. n. 618 bis dello stesso fondo.

categoria, viene concessa ai lavoratori troppo anziani per esercitare il mestiere la possibilità di cedere il posto a chi ne avesse fatto richiesta in cambio di un modesto compenso giornaliero [151].

La Commissione emana inoltre alcune norme, mirate a regolamentare i trattamenti retributivi spettanti ai facchini anziani o inabili al lavoro, esclusivamente rivolte alle corporazioni aventi forma di Caravana, accentuandone ulteriormente il carattere distintivo nei confronti dei gruppi che avevano mantenuto un ordinamento tradizionale:

1) i facchini dichiarati inabili al lavoro dal chirurgo della Commissione per età avanzata o per malattia cronica ottengono il diritto ad una 'pensione' pari alla metà del compenso giornaliero per il resto della loro vita [152];
2) i facchini chiamati in servizio in sostituzione di quelli ritiratisi hanno diritto solo a metà della regolare retribuzione e possono essere ammessi definitivamente solo con decreto della Regia Commissione, la quale deve tenere conto sia dell'entità del nuclei familiari a carico dei candidati, sia dei meriti e buona condotta di questi ultimi [153];
3) in caso di malattia i facchini (denominati «a mezza posta») hanno diritto ad ottenere dalla Caravana l'intera retribuzione loro spettante per i primi otto giorni di assenza, e metà del compenso per il successivo periodo; oltre i quaranta giorni di assenza tali facchini perdono qualunque diritto e vengono dichiarati inabili al lavoro [154];
4) in caso di assenza ingiustificata erano infine tenuti a risarcire la Caravana della 'pensione' che questa aveva versato al facchino anziano titolare del posto [155].

---

[151] Il posto poteva però essere ceduto solo ai nativi di Genova o ai figli di facchini. Il nuovo ammesso avrebbe guadagnato solo la metà della paga giornaliera, e questo fino alla definitiva iscrizione nei Ruoli, che avrebbe potuto avere luogo solo dopo la morte dell'effettivo intestatario del posto. Ogni nuova ammissione doveva comunque essere approvata dalla Commissione, la quale valutava, tra le altre cose, la buona condotta e l'effettivo stato di bisogno del richiedente: *Ibidem*, 9 settembre 1834 e 13 ottobre 1834.

[152] *Ibidem*, reg. n. 618 bis, doc. 4 febbraio 1835, *Scali in Caravane*, art. 1.

[153] *Ibidem*, art. 2.

[154] *Ibidem*, art. 3.

[155] *Ibidem*, art. 4.

Le modalità dell'intervento mutualistico delle Caravane nei confronti degli iscritti vengono però presto rivoluzionate, con drastici ridimensionamenti in certi aspetti e taluni miglioramenti in altri. Viene innanzi tutto fissato un numero minimo di 12 anni di servizio al fine di poter ottenere quella che viene ufficialmente denominata la «pensione di riposo»; al di sotto di tale limite i facchini hanno diritto solo ad una sovvenzione *una tantum* da prelevarsi dai proventi comuni della Compagnia; per i facchini con meno di 20 anni di servizio l'importo della pensione passa dalla metà a un quarto degli introiti giornalieri, mentre rimane invariata per gli altri (sale però a due terzi per coloro con più di 40 anni di attività); per i facchini dichiarati inabili in seguito ad un infortunio sul lavoro la pensione rimane pari al 50% della retribuzione qualunque sia il grado di anzianità di servizio; le vedove o i figli di facchini morti in servizio hanno diritto ad ottenere la pensione spettante al padre secondo gli anni di anzianità di quest'ultimo [156].

La portata e l'impatto sociale dei provvedimenti presi dalla Commissione crescono con il passare del tempo parallelamente al rapido peggiorare delle condizioni di vita dei lavoratori e, nell'agosto del 1835, in seguito alle lamentele di alcuni facchini impiegati per lavori di pubblica utilità (presso il torrente Bisagno e alcuni forti cittadini) che ritenevano la paga giornaliera ricevuta dagli appaltatori dei lavori troppo esigua per poter sopravvivere (si andava da 1,8 a 1,20 lire al giorno), l'istituzione decide di accordare loro una sovvenzione a titolo integrativo della mercede ricevuta, differenziata a seconda dello stato civile dei richiedenti [157]. Ulteriori sussidi vengono inoltre concessi a facchini in particolari situazioni di indigenza tramite i parroci delle parrocchie di appartenenza, ai quali vengono consegnate mensilmente dalla Commissione le somme (generalmente 12 lire per ogni assistito) da versare alle loro famiglie.

Dall'analisi del *Libro di cassa della Regia Commissione* è possibile valutare l'entità complessiva degli importi versati per il periodo 1834-1841 (si veda la tabella qui di seguito riportata):

---

[156] *Ibidem*, fl. n. 1148, doc. 11 aprile 1836, artt. 1-7.

[157] Per gli scapoli si sarebbe dovuti arrivare infatti ad una retribuzione complessiva di 1,6 lire, mentre per i capi famiglia tale importo era elevato a 2 lire giornaliere: *Ibidem*, reg. n. 617, doc. 7 agosto 1835.

Anno	Sussidi erogati (in lire)	Anno	Sussidi erogati (in lire)
1834	141,5	1838	1238
1835	1572,9	1839	1126
1836	2114,4	1840	516
1837	1610,3	1841	516

Fonte: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 621.

Ad esclusione del dato riferito al 1834 che è da considerarsi parziale (essendo l'anno dell'entrata in funzione della Commissione) e quindi non particolarmente significativo, si può notare negli importi complessivi delle sovvenzioni erogate un andamento variabile (discendente a partire dal 1837), dovuto probabilmente sia alla mutevole disponibilità di fondi della Commissione stessa (che veniva finanziata ogni trimestre da sussidi provenienti dal Ministero degli Interni o dal Tesoro), sia all'avvenuta soppressione di alcune compagnie intorno alla fine degli anni Trenta e quindi alla riduzione del numero dei soggetti da assistere.

3. *La formale abolizione delle compagnie e la loro successiva parziale ricostituzione*

Nonostante i tentativi di modernizzazione, sfociati nella trasformazione di alcune compagnie in Caravane e nell'adozione di varie forme di mutua assistenza nei confronti degli iscritti, il sistema corporativo era ormai logoro, e la realtà portuale, grazie soprattutto all'evoluzione del sistema viario, stava subendo un cambiamento radicale, specialmente per quanto concerneva le aree di stoccaggio delle merci, progressivamente allontanate dal centro cittadino in zone più facilmente raggiungibili dai carri pronti a proseguire il trasporto delle merci verso la pianura padana. I facchini vedono così restringersi il loro ambito operativo alle sole zone adiacenti gli scali e le soppressioni delle compagnie iniziano a susseguirsi ad un ritmo incessante: il 16 dicembre 1837 vengono abolite le corporazioni dei facchini da portantina [158] e si decreta la libertà per chiunque di iscriversi alle liste predi-

[158] Si ricorda che i facchini da portantina erano suddivisi in quattordici compagnie per piazze di competenza.

sposte dalla Direzione di Polizia per l'esercizio del mestiere [159]. Alcuni giorni più tardi viene fissato un programma dettagliato contenente l'ordine e le date di abolizione di tutte le compagnie operanti all'interno del porto (ad esclusione della Caravana del Portofranco) che viene puntualmente rispettato [160]: Caravana dei facchini da vino (primo maggio 1838) [161]; Ponte Spinola (14 dicembre dello stesso anno) [162]; scalo della Mercanzia, Marinetta e Ponte Legna (6 giugno 1839) [163]; Ponte Reale, scalo di S. Lazzaro, Passo Nuovo della Lanterna, Caravana Grassini e Caravana Olio (20 settembre 1839) [164]; Grano (primo giugno 1840) [165]. Contemporaneamente si decide di concedere un sussidio di 40 centesimi al giorno ad ogni facchino ritenuto inabile al lavoro appartenente ai gruppi soppressi [166] e, pur dichiarandosi la totale libertà del mestiere, si vieta l'esercizio del facchinaggio agli stranieri, almeno « finché il nuovo sistema non sarà radicato » [167].

Con la formale abolizione delle corporazioni non si arriva però alla risoluzione dei problemi che caratterizzano il settore, in quanto numerose e importanti questioni devono essere ancora risolte dalle autorità: si avverte innanzi tutto la necessità di riorganizzare completamente il servizio di facchinaggio (con il libero lavoro il numero degli iscritti alle liste risulta praticamente raddoppiato in confronto ai vecchi Ruoli); l'esigenza di eliminare almeno in parte le consuetudini tipiche dell'antico sistema,

---

[159] La soppressione viene giustificata dalle Autorità con le seguenti parole: « ... onde rendere più facili e comodi i mezzi di trasporto degli effetti mobili, merci ed altri oggetti qualunque, con aprire un sì fatto ramo di lavoro e d'industria alla libera concorrenza di ognuno, ad esempio di quanto si pratica in quasi tutte le città commercianti ». Si dichiara inoltre che « gli individui appartenenti alle soppresse corporazioni, o altri qualunque che si dedicassero ad esercitare abitualmente il mestiere di facchino in uno dei punti della città, dovranno farne apposita e preventiva dichiarazione alla Direzione di Polizia, ivi indicando il loro nome, cognome, età, domicilio, ed il punto della città in cui hanno deciso di fissare la loro permanenza » (*Ibidem*, reg. n. 617, doc. 16 dicembre 1837).

[160] *Ibidem*, doc. 23 dicembre 1837.

[161] *Ibidem*, doc. 29 gennaio 1838.

[162] *Ibidem*, doc. 23 novembre 1838.

[163] *Ibidem*, doc. 6 giugno 1939.

[164] *Ibidem*, doc. 20 settembre 1839.

[165] *Ibidem*, doc. 21 febbraio 1840.

[166] *Ibidem*, doc. 28 dicembre 1837.

[167] *Ibidem*, doc. 1 marzo 1838.

come la pratica del « bagone » per l'assegnazione dei lavori, o la possibilità per i proprietari delle merci di valersi di un facchino « di confidenza » [168]; la necessità infine di trovare una nuova formula di assistenza sociale in sostituzione del sistema mutualistico corporativo che non si riducesse però al solo ricovero dei facchini anziani e delle loro famiglie presso l'Albergo dei Poveri [169].

Tutti questi fattori, unitamente all'innegabile vantaggio competitivo del quale godono i facchini appartenenti alle soppresse corporazioni nei confronti dei nuovi aspiranti allo svolgimento del mestiere, portano nel 1848 alla ricostituzione di alcune delle antiche compagnie [170] e nel 1851 all'emanazione di un nuovo *Regolamento e tariffa pel servizio dei facchini di Genova*.

Secondo quanto riportato in una relazione della Commissione per l'abolizione delle corporazioni del porto la situazione del facchinaggio nel 1852 risulta essere la seguente:

> « Facchini da Grano. N° di 891 inscritti. Di essi si calcola che soli 750 circa si rechino ordinariamente al lavoro; i rimanenti per la maggior parte contadini delle ville vicine alla città, non vanno al loro posto se non quando sono cessati i lavori della campagna e sanno che vi è molta affluenza di bastimenti con grano, e quindi sono sicuri di trovare occupazione.
> Facchini da Vino. N° di 367 inscritti. Questa categoria era come tutte le altre retta dal citato Regolamento 15 febbraio 1851 e vi si distribuiva il lavoro per mezzo del cosidetto bagone.
> Ponte Spinola. Inscritti 396 di cui non lavorano giornalmente che circa 300 avendo i rimanenti altre occupazioni in città.
> Ponte Mercanzia. inscritti 230 di cui non si presentano al lavoro che circa 200.
> Ponte Reale. Inscritti N° 78
> Ponte Legna. Inscritti N° 44 di cui lavorano soli 38

---

[168] Sulla crisi dell'antico sistema di facchinaggio si veda E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., pp. 356-359.

[169] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese,* reg. n. 617, doc. 4 luglio 1838.

[170] « Nell'anno 1839 tutte le dette corporazioni meno quella dei Caravana bergamaschi in Portofranco sono state sciolte ed il facchinaggio dipendente dalla Polizia rimase libero insino al 1848. Nel 16 marzo 1848 l'Intendente di Polizia con suo manifesto che lasciava libero il facchinaggio in città e soltanto ristringeva ad un dato numero di facchini dei diversi ponti da sbarco e camalli da grano fissando per tutti certe norme come risulta dal manifesto suddetto »: A.S.G., *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, doc. senza data ma del 1849.

Guadagni dei facchini

È difficile assai calcolare i guadagni dei facchini che non hanno cassa in comune; però dalle indagini praticate ed anche dai calcoli sulle quantità approssimative di merci trasportate dalle diverse categorie si ha luogo di credere che non si và molto errati ritenendo che in media

– i 750 facchini da grano guadagnano	lire nuove 2 al giorno
– i 200 Mercanzia	3
– i 300 Ponte Spinola	2
– Quelli da vino	3.50
– Quelli del Ponte Reale	1.6
– Quelli del Ponte Legna	1.6

Oltre a queste categorie ci sono i facchini addetti al Portofranco, al transito ed al Locale dei salumi

Caravana Portofranco sono	250
Transito	40
Locale salumi	40

I facchini del Portofranco guadagnano in media fr. 3.50 a 3.75 al giorno comprese le feste.

Transito da fr. 2.75 a 3 al giorno
Salumi da fr. 2 a 2.25 al giorno
avendo alcuni mesi dell'anno pochissimo lavoro » [171].

Il trasporto di merci al di fuori della zona portuale continua comunque a rimanere libero e il lavoro delle compagnie resta limitato all'area immediatamente prossima agli scali: spinti irrimediabilmente verso il mare i facchini si trasformano, si modernizzano, diventano portuali [172].

---

[171] *Ibidem*, anno 1852, *Categorie di facchini*.

[172] E. GRENDI, *Un mestiere di città* cit., p. 369. Sulla successiva evoluzione del facchinaggio si veda *Il facchinaggio privilegiato a Genova. Discorso del Senatore Boccardo Gerolamo pronunziato al Senato nella tornata del 17 marzo 1879*, Roma 1879, pp. 3-20; N. MALNATE, *Le corporazioni operaie* cit., pp. 8-37; M. FRIXIONE, *Il porto di Genova e la classe lavoratrice*, Genova 1902, pp. 5-38.

Capitolo VI - I servizi accessori al trasporto delle merci

1. *Le corporazioni addette alla misurazione ed alla pesatura di particolari generi merceologici*

Nell'ambito della movimentazione di alcuni tipi di merci per le quali la determinazione esatta delle quantità oggetto di compravendite assumeva una particolare importanza (essenzialmente grano, olio e successivamente carbone di legna e fossile), e in considerazione dell'elevato volume di traffico che caratterizzava queste merci, l'opera di maestranze specializzate nelle tecniche di misurazione dotate degli strumenti necessari a svolgere tali compiti aveva un ruolo fondamentale. Fino alla fine del XVIII secolo i gruppi che risultano operare nel settore sono due, ovvero i misuratori da grano (la cui costituzione risale al 1437) e quelli da olio (attivi fin dai primi decenni del Cinquecento), ai quali si aggiungono solo nei primi decenni del XIX secolo i misuratori da carbone [1].

Queste corporazioni occupano nel panorama lavorativo portuale posizioni alquanto differenti tra loro, con riferimento sia alle retribuzioni spettanti agli immatricolati, sia al rapporto più o meno subordinato con le rispettive compagnie di facchinaggio (con le quali operano fianco a fianco): i misuratori da grano, probabilmente in conseguenza del fatto che per lungo tempo non sono costretti a rapportarsi direttamente a una corporazione di facchini destinata in modo specifico al trasporto di questo genere (la Compagnia dei facchini da grano viene infatti costituita solo all'inizio del Settecento) possono godere di una posizione di primo piano e di elevati guadagni, diventando nel XIX secolo uno dei gruppi finanziariamente più solidi e invidiati dell'intero lavoro portuale; i misuratori da olio, invece, esercitano la loro attività in una posizione di chiara inferiorità rispetto alla Caravana svizzera dei facchini, ottenendo guadagni piuttosto limitati; la carenza di documentazione riguardante i misuratori da carbone

---

[1] Si ricorda che nello stesso periodo in cui si ha la nascita della corporazione dei misuratori da carbone, si verifica un importante incremento nel numero dei facchini addetti al trasporto di questa merce, che passano da 130 unità a 400.

(relativamente ai primi trent'anni dell'Ottocento) non consente un'indagine approfondita al riguardo, ma è lecito supporre che la loro condizione operativa non si discostasse di molto dalla situazione di estrema difficoltà nella quale versavano i corrispondenti facchini, nonostante l'imponente sviluppo delle importazioni del combustibile nel corso dell'Ottocento [2].

a) I misuratori da grano

Le origini di questa corporazione, la cui attività principale era costituita dalla misurazione e dalla pesatura di qualunque tipo di granaglie e di legumi, sia a bordo dei bastimenti che nei magazzini di deposito, risalgono al lontano 1437, per la concessione da parte del Doge Tommaso di Campofregoso di questo diritto esclusivo ad un gruppo di lavoratori che avevano dato vita ad una « società di misurazione privativa da grano », la cui prerogativa essenziale era la trasmissibilità del posto di lavoro da padre a figlio [3].

A differenza di quanto previsto per i facchini (sottoposti, si ricorda, all'autorità dei Conservatori del Mare e del Magistrato della Consegna), l'organo preposto alla supervisione e controllo dell'Arte dei misuratori era la magistratura dei Padri del Comune, il cui compito principale in tale ambito consisteva nella verifica annuale delle garanzie che ciascun iscritto doveva presentare per poter esercitare il mestiere [4].

Inizialmente sembra che l'Arte fosse composta da soli dodici misuratori, ma già alla fine del XVI secolo il loro numero risulta di diciotto unità per far fronte all'incremento dei traffici dovuto all'arrivo dei grossi carichi di grano attirati dalla concessione del Portofranco. Dall'analisi dei nomi

---

[2] Un'eccezionale crescita degli sbarchi di carbone nel porto di Genova si verificherà soprattutto a partire dalla seconda metà del XIX secolo, quando circa il 40% delle importazioni italiane di carbon fossile faranno capo allo scalo ligure: G. DORIA, *Il ruolo del sistema portuale ligure* cit., pp. 270-271.

[3] La descrizione delle origini Quattrocentesche dell'Arte e della sua organizzazione interna è riportata in A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, fl. n. 1146, doc. 12 febbraio 1821.

[4] La procedura di verifica delle garanzie e approvazione degli iscritti era del tutto analoga a quella prevista per i misuratori da olio: « Sono li mesuratori del frumento e legumi numero disdotto elletti a beneplacito de Prestantissimi Sig. Padri del Comune sogietti all'approvatione ogni anno, e dar loro sigortà di fiorini duecento per ciascadun di loro di bene e fidelmente essercitare la detta loro cura, altrimenti restino privi et esclusi da essa » (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 746, doc. 2 maggio 1583).

degli iscritti al Ruolo del 1583 si nota una certa prevalenza di cognomi dalle chiare origini liguri (*Burlandus*, *Barberius*, *Bottinus*), ma si rileva comunque la presenza di due soci il cui cognome *Milanus* indica una provenienza quasi sicuramente lombarda, a conferma di una certa apertura dell'Arte nei confronti dei forestieri. Tale caratteristica scompare però con il passare del tempo e la corporazione si chiude sempre di più in se stessa: nel 1797 i diciotto misuratori iscritti risultano essere tutti chiaramente di origine ligure [5], mentre nel 1835, quando ormai l'ereditarietà del posto di lavoro era stata definitivamente abolita, viene decretato che i quattro quinti dei nuovi ammessi dovessero essere nativi di Genova (o domiciliati nella città da almeno dieci anni), mentre solo un quinto dei posti viene riservato agli abitanti delle Riviere e dell'entroterra, ma comunque non a soggetti provenienti da fuori dei confini regionali [6].

Le vicende della corporazione all'interno dello scalo genovese risultano piuttosto complesse e, soprattutto a partire dall'inizio del XIX secolo, caratterizzate da cambiamenti strutturali dall'importanza non trascurabile, in quanto legate non solo all'evoluzione del commercio granario ma anche alle continue innovazioni che si verificavano in materia daziaria.

Fino al 1797, anno della caduta della Repubblica, l'attività del gruppo procede senza particolari mutamenti, basandosi principalmente su quanto stabilito dalle antiche normative, e continuando a godere degli ormai secolari privilegi; anche le retribuzioni spettanti ai misuratori non sembrano subire importanti variazioni, passando dai 4 denari per ogni mina misurata del 1583, agli 8 del 1630 [7], fino ad arrivare agli 8,6 del XVIII

---

[5] I nomi degli iscritti erano infatti: Domenico Pagano, Carlo Torsegno, Domenico Gozzi, Lorenzo Cusano, Giuseppe Ferretto, Giò Vassallo, Lorenzo Boero fu Francesco, Emanuele Novella, Giacomo Mangino, Francesco Lercaro, Domenico Vassallo, Steffano Boero, Lorenzo Boero, Lorenzo Maragliano, Geronimo Viganego, Giuseppe Torsegno, Giuseppe Piccasso, Carlo Mangino: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, cart. n. 505, doc. 13 dicembre 1814.

[6] *Ibidem*, fl. n. 1146, doc. 22 maggio 1835, *Regolamento per la Caravana dei Misuratori da Grano*, art. 5. Già nel Ruolo degli iscritti all'Arte e loro « coadiutori » del 1817 il 50% dei 32 soci risultano essere nativi di Genova, mentre la restante parte proviene da sobborghi immediatamente prossimi alla città: *Ibidem*, doc. 29 maggio 1817, *Stato degli attuali Misuratori da Grano e coadiutori colle sigortà che propongono*. Per la trascrizione del Ruolo si veda l'Appendice II.

[7] Nel 1583 la tariffa era differente a seconda che si misurasse grano destinato ai magazzini (denari 4 per mina) o per il consumo della città e delle Riviere (denari 2 per mina): A.S.C.G.,

secolo [8], anche se bisogna tenere presente che in cambio del diritto di esercitare in esclusiva quest'attività l'Arte doveva versare ogni anno settecento lire nelle casse dei Padri del Comune.

Analogamente agli addetti all'attività di trasporto dei cereali, anche i misuratori non erano esenti dal commettere frodi e truffe, spesso di comune accordo con i magazzinieri responsabili dello stoccaggio, a danno sia dei commercianti che della magistratura dell'Abbondanza, per conto della quale sovente lavoravano. Una prima serie di difficoltà risulta infatti provocata dai quartini utilizzati per effettuare le misurazioni, la cui manomissione permetteva di fare risultare una quantità di merce differente da quella effettiva [9]. Ulteriori frodi derivavano inoltre dalle tecniche di misurazione, che variavano (e quindi davano luogo a risultati diversi) a seconda che le operazioni venissero effettuate nei magazzini di deposito, a bordo dei bastimenti, o sulle piazze antistanti i ponti di sbarco [10]: in questi ultimi due casi, infatti, i

---

Fondo Padri del Comune, reg. n. 746, doc. 2 maggio 1583. Nel 1630 la tariffa scendeva a 6 denari per i grani da consumarsi in città o da spedirsi nelle Riviere: *Ibidem*, doc. 13 febbraio 1630.

[8] A partire dall'inizio del Settecento viene però abolita qualsiasi distinzione tariffaria concernente la destinazione della merce (il decreto è riportato in A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, cart. n. 505, doc. 13 dicembre 1814.

[9] A questo proposito nel 1786 Costantino Balbi e Giuseppe Grimaldi, due dei Padri del Comune, presentano una relazione « sulli gravissimi disordini che vanno succedendo ogni giorno nelle misure dei grani » nella quale si dice: « Primo disordine nasce dal non essere sempre li quartini giusti, anzi esservi una grande varietà frà i quartini detti della Gabella, e quelli dei Proprietari, ossiano Magazzinieri, i primi essendo sempre più devantaggiati degli autentici, e gli altri o più scarsi, o come essi dicono a trafilo. È fuor di dubbio che una tale varietà procede dalla malizia dei magazzinieri sia perché a profitto di essi soli ne ricade il vantaggio, sia perché detti quartini stanno quasi sempre nelle loro mani, e sono facilissimi ad essere viziati con stringere, o allentare li cerchii de medemi » La soluzione proposta per ovviare all'inconveniente fu quella di fornire a ciascun misuratore quattro quartini muniti ciascuno di un numero di identificazione da utilizzarsi in modo esclusivo per questa attività (*Ibidem*, doc. 20 maggio 1786, *Proibizione a magazzinieri di tenere quartini*).

[10] Tale diversità nella misurazione veniva valutata intorno al 2% e dipendeva principalmente dal fatto che quando le granaglie venivano misurate a bordo delle navi o sui piazzali era necessario immergervi i quartini senza avere la possibilità di comprimere le sostanze al meglio: « L'altro disordine nasce poi dalla maniera di misurare, poiché è fuor di dubbio che misurando anche con un quartino giusto vi è una diversità di un due per cento dalla misura che si fa sopra li bastimenti, o sulle piazze, o quella che si fa nei magazzini. Questa differenza nasce principalmente da che misurando in mare si soprapone il quartino al grano, e perciò bisogna investirlo nello stesso grano, e dare quindi più colpi a braccia prima di tirare la randa, quando per

dati risultavano spesso alterate dalla possibilità di comprimere al meglio le granaglie nell'unità di misura a causa delle condizioni difficili in cui si operava. Infine, accadeva sovente che le misurazioni venissero effettuate sopra chiatte nascoste dietro imbarcazioni di grosse dimensioni per impedire ai Commissari della Magistratura la visuale (e quindi il controllo) e potere così rubare il grano dai sacchi già ispezionati [11].

Alla fine del Settecento il numero degli iscritti all'Arte viene aumentato a trenta unità, non tanto per motivi di effettivo bisogno, ma piuttosto per dare un lavoro ai numerosi reduci di guerra attirati dai vistosi lucri che si diceva caratterizzassero l'Arte stessa [12]; contemporaneamente i compensi per la misurazione del grano passano a cinque lire ogni cento mine (cioè dodici denari per mina, contro gli otto di inizio secolo), mentre la quota da versarsi nelle casse del neo costituito Comitato Edili resta di 700 lire annue.

Nel 1805, con l'unione della Liguria all'Impero francese, il numero dei misuratori viene riportato alle originarie diciotto unità e si decreta l'obbligo per la Compagnia di versare un terzo degli introiti al Governo, ma tali riforme hanno breve durata: pochi mesi più tardi il Maire della città, scontento dell'andamento delle entrate delle casse comunali, decide di cedere il diritto di peso e misura ad un appaltatore privato, al quale sarebbe spettato quindi anche il compito di nominare i misuratori. L'appaltatore stesso però, probabilmente sotto le pressioni della Compagnia che vedeva in grave pericolo la propria sopravvivenza, decide di subaffittare a sua volta il diritto di misurazione all'Arte per una cifra annua pari a 5500 lire, fissando una tariffa per il peso e la misura dei grani di dieci lire ogni cento mine (cioè due soldi per mina) [13]: dopo una situazione pressoché di stallo durata circa due secoli, nell'arco di pochi anni i compensi dei misuratori risultano così raddoppiati.

---

lo contrario misurando nei magazzini il quartino è piantato in terra, ed il grano essendo ammontato si riempie senza scosse, e vi si adatta legiermente nel modo medemo, che se discendesse dalla tramozza, che è il modo con cui si fanno le ricognizioni autentiche in quest'Ill Magistrato » (*Ibidem*).

[11] *Ibidem*.

[12] *Ibidem*, anno 1823, *Esposizione per aumento dell'introito Communale riguardo la mesurazione grano*.

[13] Nell'anno successivo il prezzo del subappalto viene portato a 8000 franchi, ovvero 9600 lire: *Ibidem*, doc. 13 dicembre 1814.

Nel 1814, in un clima di grande tensione politica e con la città in stato d'assedio, l'offerta di appalto del diritto di peso e misura non trova nessun acquirente, ritornando così a pieno titolo nelle mani delle autorità cittadine che decidono di reintegrare nell'Arte tutti coloro che erano stati nominati dal Comitato degli Edili alla fine del secolo precedente, portando nuovamente il numero degli iscritti a trenta unità. Contemporaneamente, il contributo annuo da versare al Governo per godere del monopolio nel settore passa a un soldo per ogni mina di grano misurata, riducendo quindi del 50% le entrate della Compagnia (che non è però più gravata dal costo fisso di settecento lire) [14]. Nell'anno successivo, grazie ad una sostenuta ripresa dei traffici granari, i consoli dei misuratori stipulano un accordo con il Magistrato dei Censori, con il quale si impegnano a ridurre la mercede da esigersi per il diritto di peso e misura a sole cinque lire ogni cento mine (tornando quindi alla tariffa della fine del Settecento) e al versamento di 2000 lire annue nelle casse cittadine. In poco tempo i proventi dei misuratori subiscono una notevole impennata, registrando un introito medio annuo per l'Arte pari a circa 68000 lire, ovvero 2200 lire per ciascun iscritto [15], una cifra sicuramente rilevante soprattutto se paragonata alle modeste somme guadagnate dagli assai più numerosi facchini.

In seguito alla fama di ricchezza che l'Arte si era ormai creata, e grazie al fatto che non sussisteva più il diritto ereditario al posto di lavoro (pur se figli e parenti dei misuratori rimanevano comunque favoriti in occasione di nuove ammissioni) [16], le richieste di immatricolazione erano assai numerose, e non mancava chi faceva ricorso a raccomandazioni da parte di Conti e Principi al fine di ottenere la tanto sospirata iscrizione ai Ruoli. A conferma di questo fatto, nel 1817 un facchino che aspirava a diventare misuratore, in

---

[14] Il documento è riportato *Ibidem*, anno 1823.

[15] Tali cifre si riferiscono al periodo 1820-22 e comprendono anche i 20 soldi ogni cento mine che il venditore di granaglie regalava ai misuratori. Secondo quanto riportato dal Direttore delle Dogane la quantità di grano misurata nel periodo considerato (espressa in mine) era la seguente: 55554 per consumo, 191025 per travaso, 448805 per deposito (quest'ultima cifra deve essere però raddoppiata in quanto nel momento in cui usciva dal deposito il grano doveva essere rimisurato), per un totale di 1.144.189 mine che moltiplicate per il prezzo di 6 lire ogni cento mine (5 lire di tariffa più 1 di regalo da parte dei venditori) danno un provento complessivo di 68.651 lire: *Ibidem*, fl. n. 1146, doc. 22 maggio 1823.

[16] *Ibidem*, cart. n. 505, doc. 23 settembre 1825.

quanto desideroso « di ottenere più regolare sussistenza », acclude alla sua domanda di ammissione la seguente lettera di raccomandazione:

> « Le Prince de Starhemberg prie Monsieur le Chevalier de Radicati d'agréer les complimens, et ose le prier en autre de vouloir bien, si la chose est en son pouvoir, recommander a qu'il appartient le petitionnaire dont voici la requete, et auquel le Prince de Starhemberg prend interêt » [17].

A partire dal 1821 viene decretato che nel caso di ammissione nella Compagnia di figli o generi di misuratori defunti questi abbiano l'obbligo di continuare a mantenere vita natural durante la famiglia di colui che andavano a sostituire, rimanendo così gravati di un onere di entità non trascurabile [18]. Con il passare degli anni il fenomeno dà origine ad una situazione alquanto particolare all'interno dell'Arte (e unica nel panorama lavorativo dello scalo genovese), che risulta suddivisa in due distinte sezioni: la cosiddetta « Caravana grande », composta da 25 individui che non erano gravati da alcun obbligo e percepivano interamente la quota di ricavi loro spettante, e la « Caravana piccola », formata da 5 misuratori gravati solidalmente dell'onere di versare annualmente 100 lire alla vedova di un misuratore del quale avevano preso il posto, e destinatari quindi di una quota minore nella ripartizione dei ricavi della Compagnia [19].

Solo nel 1835 la Compagnia adotta ufficialmente la forma di Caravana (anche se il termine veniva già usato precedentemente) con l'emanazione di un preciso Statuto [20]. Il numero dei misuratori viene fissato a trenta unità,

---

[17] *Ibidem*, doc. le 6 mai 1817. Tale raccomandazione viene presentata da Giacomo Massardo che, « già facchino da grano ha sofferto assaissimo nella sua piccola economia per la stagnazione del commercio che affligge questa città durante il cessato Governo ... desiderando ottenere più regolare sussistenza sotto la benefica protezione delle Autorità e della sua Patria, dimanda alle Loro Signorie Illustrissime un impiego da Misuratore da Grano »: *Ibidem*, doc. 22 aprile 1817.

[18] « Che i figli e generi succedenti a rispettivi loro padre e suoceri siano obbligati al mantenimento della famiglia del Misuratore defonto che rimpiazzeranno, e con che abbino le qualità richieste »: *Ibidem*, doc. 26 settembre 1821.

[19] L'origine di questa « Caravana piccola » non è chiara, ma si può ipotizzare che in conseguenza della morte di un misuratore (Bartolomeo Vaccarezza) cinque persone fossero riuscite ad ottenere l'ammissione nell'Arte, ma sotto condizione di continuare a mantenere la vedova del defunto e con una quota minore della ripartizione degli utili: *Ibidem*, anno 1830.

[20] Lo Statuto è composto da 58 articoli nei quali vengono fissate le norme di ammissione alla Compagnia, i diritti e doveri degli iscritti, i criteri di ripartizione degli utili e la formazione

includendo tutti coloro che all'epoca esercitavano già il mestiere: al fine di ottenere l'approvazione dell'Ufficio Provveditori i nuovi ammessi devono avere un'età compresa tra 24 e 34 anni, godere di buona salute e comprovare le loro doti morali con la presentazione del certificato criminale [21]. Per quanto riguarda i doveri degli iscritti, ciascun socio doveva presentarsi ogni giorno un'ora prima dell'apertura dei locali della gabella Grano, munito della medaglia di riconoscimento, al fine di ottenere dai consoli l'attribuzione del lavoro secondo un ordine prestabilito [22]; durante l'orario di lavoro vigeva inoltre l'assoluto divieto di giocare, provocare risse, ubriacarsi, accettare mance o qualsiasi tipo di gratificazione [23]. Tra i doveri dei consoli vi era inoltre l'importante compito di sottoporre la merce da misurare allo « scandaglio » (cioè ad una verifica qualitativa e quantitativa effettuata al fine di determinarne il peso specifico, e stabilire così l'esatta corrispondenza tra unità di peso e unità di capacità) a bordo della nave, nell'interesse sia del venditore che del compratore [24]. I ricavi venivano settimanalmente ripartiti tra gli iscritti dal cassiere, il quale aveva anche il compito di versare mensilmente nelle casse civiche la quota spettante alle autorità cittadine; viene anche istituita una cassa per le pensioni, tramite una ritenuta del 3% su tutti gli introiti dell'Arte, a favore degli iscritti di età superiore a 60 anni (di cui almeno 25 spesi ad esercitare il mestiere) e per coloro che per infortunio sul lavoro non fossero più in grado di esercitare l'attività, qualunque fosse stata la durata della loro permanenza nella corporazione; rendite di minore entità sono inoltre previste per le vedove e i figli minorenni di lavoratori defunti, mentre nulla spetta ai « misuratori resi inabili a lavorare per cause d'immoralità o stravizio » [25].

---

di un fondo pensionistico: *Ibidem*, fl. n. 1146, doc. 22 maggio 1835, *Regolamento per la Caravana dei Misuratori da Grano* cit.; si veda la trascrizione completa dello Statuto all'Appendice II.

[21] *Ibidem*, artt. 1-5.

[22] L'ultimo misuratore entrato nella Compagnia aveva inoltre l'obbligo di provvedere alla pulizia dei locali della Gabella e al rifornimento idrico.

[23] *Ibidem*, artt. 6-15.

[24] « Lo scandaglio che si fa al bordo dei bastimenti che giungono in porto con grani ha per oggetto di stabilire nell'interesse reciproco del venditore e del compratore quale possa essere la bontà del carico e l'esatto e corrispondente peso della mina di misura » (*Ibidem*, art. 24. La determinazione del peso specifico della merce da misurarsi aveva infatti lo scopo di stabilire l'esatta corrispondenza tra unità di capacità (ovvero la mina) e unità di peso (espresso in kg.). Sull'argomento si veda G. GIACCHERO, *Il Settecento* cit., p. 696.

[25] A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, fl. n. 1146,

Secondo quanto risulta dai registri della Caravana, tra il 1835 e il 1836 l'Arte riesce ad accumulare nel fondo pensioni 1869 lire (grazie a 62.300 lire di ricavi complessivi), mentre nel 1837 tale somma sale a 2810 lire, ovvero il 3% di 93.700 lire circa di guadagni[26]. Nel 1838 le mine di grano misurate a bordo dei bastimenti risultano essere 859.640, mentre quelle a terra 513.720, con un'entrata complessiva pari a circa 61.000 lire, di cui 5427 lire (ovvero il 10% dei proventi meno un margine di tolleranza pari a 1/6 dei ricavi derivanti dalla misurazione delle granaglie a bordo dei bastimenti) versate nelle casse civiche; nell'anno successivo si registra un lieve incremento delle mine di grano giunte via mare, mentre le entrate dell'Arte restano pressoché invariate[27], mettendo comunque in evidenza ancora una volta la situazione certamente privilegiata di questa categoria nel panorama della manodopera operante all'interno dello scalo genovese.

b) I misuratori da olio

I misuratori da olio costituivano un gruppo di lavoratori incaricati di assistere i camalli nelle operazioni di travaso della sostanza dai fusti più grossi ai barili di minori dimensioni; erano inoltre specializzati nella misurazione dell'olio oggetto di compravendita all'interno dei locali della Chiappa[28].

Nonostante la carenza di documentazione, è possibile tracciare alcune linee essenziali dell'attività del gruppo e verificarne la specializzazione operativa in ambito cittadino. Le origini di questa corporazione sembra risalgano al 1516[29], ma le prime notizie codificate della sua presenza sono datate 1518, quando i Padri del Comune (ovvero la magistratura dalla quale l'Arte dipendeva) decretano che i misuratori possono partecipare alle operazioni di travaso dell'olio solo previo consenso dei camalli, e che

---

doc. 22 maggio 1835, *Regolamento per la Caravana dei Misuratori da Grano* cit. artt. 26, 30-38, 42.

[26] *Ibidem*, reg. n. 630, *Compagnia dei Misuratori da Grano: regolamento sul levar massa il 3%*.

[27] *Ibidem*, reg. n. 631, anni 1837-1839, *Libro giornale prescritto dall'art. 24 del regolamento istitutivo e di disciplina in cui si devono dal console con regolarità annotare tutti i lavori da esso comandati, ed il giornale prodotto della misurazione*.

[28] Sull'argomento in particolare si veda il cap. 1.1 della Parte Prima.

[29] L. GATTI, *Un catalogo di mestieri* cit., p. 106.

per tale lavoro hanno diritto a percepire un terzo della mercede corrisposta a questi ultimi [30].

I misuratori iscritti all'Arte nel 1583 sono otto [31], e per poter esercitare il mestiere devono sottoporsi ogni anno all'approvazione dei Padri del Comune e presentare una garanzia pari a duecento fiorini [32]. Analogamente a quanto previsto per i facchini della Caravana, anche per i misuratori è espressamente vietato commerciare o comunque intromettersi nelle vendite dell'olio, al fine di garantire la massima trasparenza delle operazioni ed evitare qualsiasi rischio di frode [33].

Il costo per l'attività di misurazione era coperto sia dai venditori che dai compratori dell'olio oggetto della transazione: dai primi (nel 1583) i misuratori riscuotevano un soldo per barile, mentre dai secondi 16 denari [34]. Sulla base delle registrazioni riportate in alcuni libri contabili della già vista magistratura dei Provvisori dell'olio [35] è possibile effettuare una stima dei guadagni dell'Arte relativamente all'attività svolta per conto dell'Ufficio, ovvero la misurazione all'interno dei locali ove veniva riscossa la gabella e presso i due magazzini in cui erano conservate le scorte. A questo proposito

---

[30] « ... quanto dalla diligente informatione da noi havuta da persone degne di fede, et à pieno informate dlle cose di detti camalli, che detti misuratori da oleo non possino impedirsi in travazar olei, barrili, ne altri vasi senza volontà, e consenso di essi camalli, e quando andavano à travasare con essi camalli essi portatori di oleo pagavano a detti misuratori per la loro mercede la terza parte di quello che prendevano. perciò dichiariamo che detti misuratori non possino andare à travazare olei senza intervento di alcuno di detti portatori, ò sia di loro volontà, e che non possino prendere se non la terza parte solita, e così condenniamo detti misuratori à non impedirsi di travazar olei se non con intervento di alcuno di detti camalli, ò di loro volontà »: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, II, *Camalli da olio*, doc. 11 dicembre 1518.

[31] *Maxinus Salmoyra*, *Ieronimus Nespolus*, *Iovani Malius*, *Augustus Villa*, *Luccas Salmoyra*, *Antonius di Gallio*, *Stephanus Castagnola*, *Crisophorus Zerbonus*: A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 746, doc. 2 maggio 1583.

[32] *Ibidem.*

[33] Le pene previste per i contravventori dal regolamento del 1631 erano le seguenti: da 50 a 100 lire per la prima volta; da 100 a 150 per la seconda e da 150 a 200 per la terza. Nei periodi precedenti, a fronte di pene pecuniarie decisamente più modeste (variavano fra 3 e 15 lire) si aveva però il sequestro della merce: *Ibidem*, doc. 29 gennaio 1631.

[34] *Ibidem*, doc. 2 maggio 1583. Nel 1631 le tariffe vengono portate a 16 denari per i venditori e 24 denari per i compratori. Le stesse tariffe comunque diminuivano proporzionalmente con il diminuire della quantità d'olio venduta e quindi misurata: *Ibidem*, doc. 22 settembre 1631.

[35] Sull'attività della Magistratura si veda il cap. 4.5 della Parte Prima.

non si conoscono le quantità d'olio misurato né le retribuzioni per unità di barile, ma bensì le somme erogate mensilmente dal cassiere nelle mani del console dell'Arte; analogamente a quanto già visto per i facchini, sono stati esaminati i registri (libro giornale e libro mastro) relativi a tre annate campione: 1642, 1700 e 1751[36]. Per il primo anno le scritture contabili vanno dal settembre 1641 al novembre 1642, registrando una somma complessiva versata ai misuratori pari a 2127.18.10 lire[37], ovvero in media 141.8 lire al mese, cioè un importo inferiore di circa il 50% rispetto a quanto percepito dai facchini che, si ricorda, era pari a 291 lire; nel 1700 i proventi dell'Arte ammontano a 1643.13.10 lire[38], per una quota mensile di 136 lire, cioè quasi un terzo degli introiti dei camalli; nel 1751, infine, le somme versate ai misuratori ammontano a 2244.8.1 lire[39], ovvero 187 lire al mese. La più elevata retribuzione dei facchini da olio rispetto ai misuratori può in parte essere giustificata con la maggiore fatica richiesta dalle operazioni di trasporto rispetto a quelle di misurazione, ma è comunque lecito ipotizzare che questi ultimi non godessero di un particolare peso politico e vivessero comunque all'ombra della più importante Caravana svizzera.

c) I misuratori da carbone

Anche nella movimentazione dei carichi di carbone (esclusivamente di legna fino ai primi decenni dell'Ottocento e successivamente anche fossile) sbarcati al Ponte Spinola, parallelamente ai facchini operavano i misuratori, cioè un gruppo di lavoratori incaricati della verifica e pesatura dei sacchi

---

[36] Analogamente allo studio effettuato per la Caravana dei facchini da olio, sulla base di una serie pressoché completa di registri contabili (rubriche, mastri, libri giornale) per il periodo 1600-1797, conservati presso l'A.S.G., si è optato per un'analisi a campione selezionando gli anni 1642, 1700, 1751, al fine di verificare le variazioni nei ricavi derivanti dall'attività svolta dai misuratori per conto dei Provvisori nell'arco di circa un secolo. La scelta di queste annate è stata determinata sia dalla particolare completezza delle scritture contabili contenute nei registri selezionati (non era infatti possibile rispettare un'esatta cadenza cinquantennale per l'incompletezza delle scritture relative agli anni 1650 e 1750), sia dalla necessità di coprire un arco di tempo piuttosto lungo (circa un secolo) al fine di poter individuare un trend sufficientemente significativo ai fini dell'analisi.

[37] A.S.G., *S. Giorgio: Gabelle*, *Sala 36, Provvisori Olio*, regg. n. 2303, 2304, *Olei cabellarum. Introitus et exitus* cit.

[38] *Ibidem*, regg. n. 2408, 2409, *Olei cabellarum. Introitus et exitus* cit.

[39] *Ibidem*, regg. n. 2472, 2473, *Olei cabellarum. Introitus et exitus* cit.

(che dovevano essere pari a un cantaro, cioè 47,65 kg), prima che venissero presi in consegna per il trasporto in città [40].

L'attività del gruppo è solo parzialmente documentata, e le prime notizie della sua presenza all'interno del porto ligure risalgono al 1814 (cioè quasi mezzo secolo più tardi rispetto alla presunta data di costituzione della Compagnia di facchinaggio), quando una *Tabella degli invigilatori e misuratori di carbone*, riporta i nomi degli iscritti: si tratta di sei « invigilatori » (addetti alla supervisione delle operazioni di peso e insaccatura del carbone di legna) e di ventitré misuratori [41]. Anche questi lavoratori, così come i facchini, non potevano essere titolari né ingerirsi in alcun modo in attività commerciali aventi ad oggetto il carbone, al fine di evitare possibili frodi; ogni anno, nel mese di giugno, erano inoltre sottoposti all'approvazione e al rinnovo dell'incarico da parte dell'Ufficio Provveditori, che si riservava la facoltà di sostituirli a sua discrezione [42]. La loro retribuzione era generalmente rappresentata dai quattro quinti del diritto di peso riscosso direttamente dalle autorità cittadine, ovvero circa 40 lire mensili ciascuno; con l'avvento del Governo piemontese la riscossione della tassa viene però ceduta in appalto, e al fine di permettere ai propri soci di continuare ad esercitare il mestiere l'Arte è costretta a versare nelle mani dell'appaltatore una parte dei proventi a titolo di subappalto [43].

Nonostante le costanti difficoltà, l'attività dei misuratori da carbone continua anche nei decenni successivi e si estende progressivamente ai nuovi e crescenti traffici di carbon fossile: ancora nel 1842 risultano in

---

[40] « Alcun fachino non potrà insaccare alcun sacco se non sarà misurato da misuratori coll'assistenza dell'invigilatore deputati dall'Ufficio »: A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 496, doc. 23 maggio 1817, art. 11.

[41] Invigilatori: Passalacqua Giuseppe, Bruzzo Salvatore, Delfino Luca, Casalona Michelangelo, Beogna Andrea, Casalona Giò Batta. Misuratori: Canale Giò Batta, Roccatagliata Paolo, figlio di Deodato Gardella, Gardella Girolamo q. Andrea, Gardella Giuseppe il Berodaro, Gardella Giuseppe il Paire, Casalona Bartolomeo di Giò Batta, Borgo Angelo, Casalona Gaetano, Peiré Giuseppe, Pagano Giò Batta, Canepa Antonio q. Giacomo, figlio di Pietro Molfino, Beogna Prospero, Casalona Antonio, Bozzo Teramo, Delfino Stefano, Gardella Matteo, Schenone Carlo, Lagomarsino Salvatore, Monteverde Pietro, Casalona Giovanni, Solari Giò Batta (*Ibidem*, fl. n. 958, doc. 22 dicembre 1814).

[42] *Ibidem*, reg. n. 496, doc. 23 maggio 1817, art. 11.

[43] *Ibidem*, fl. n. 1146, doc. 26 aprile 1817, *Supplica dei misuratori di carbone*.

attività 6 «invigilatori», 24 misuratori da carbone di legna, 2 misuratori da sansa [44] e 2 misuratori da carbon fossile [45].

2. *La produzione di contenitori a tenuta stagna e la manipolazione delle merci in colli*

Trasporti, alimentazione e fiscalità sono settori strettamente collegati che si caratterizzano per la presenza di un denominatore comune: i contenitori in cui viaggiano i prodotti che, generalmente, costituiscono l'oggetto della tassazione da parte dei Governi, ma che sono molte volte indispensabili per una corretta movimentazione di beni talora anche deperibili. Si tratta in genere di contenitori standard, con forme, misure e capacità identiche (al fine di favorire il prelievo fiscale), studiati e costruiti in modo da agevolare al massimo le operazioni di carico e scarico della merce e l'eventuale passaggio da un mezzo di trasporto ad un altro. Fin dal Medioevo è possibile rilevare nell'area mediterranea l'utilizzazione di veri e propri containers [46] (sacchi, botti e giare dalla capacità standard) fabbricati da artigiani riuniti in corporazioni per i traffici, in particolare, di grano, vino, olio [47].

a) I barilai

L'attività di questa corporazione, dedita alla fabbricazione e riparazione dei barili destinati a contenere acqua, grano, castagne, fichi secchi ed altre merci sfuse, può essere classificata come accessoria al commercio via mare, in quanto essenzialmente (ma non esclusivamente) rivolta ad una produzione funzionale al trasporto su imbarcazioni. Si trattava infatti di un ristretto gruppo di artigiani (undici nel 1448, quindici nel 1527) che esercitavano il

---

[44] Con questo termine si indica il residuo derivante dalla spremitura delle olive, costituito dalla buccia, dai noccioli e dalla polpa pressati, usato sia per un'ulteriore estrazione di olio che per l'alimentazione del bestiame.

[45] fl. n. 1148, anno 1842, *Stato nominativo degli invigilatori e misuratori del carbone di legna, carbon fossile e della sanza*. A questo proposito si veda l'Appendice III.

[46] Questo termine sarebbe stato particolarmente adatto, anche in epoca medievale, ad indicare qualsiasi tipo di contenitore avente una misura e una capacità standard: A. I. Pini, *Vite e vino nel Medioevo*, Bologna 1989, p. 177.

[47] Sul trasporto del vino in particolare si veda H. Zug Tucci, *Un aspetto trascurato del commercio medievale del vino*, in *Studi in memoria di Federigo Melis*, III, Napoli 1978, pp. 311-348.

mestiere nelle rispettive botteghe situate lungo la Ripa, ovvero immediatamente alle spalle dell'arco portuale, e quindi pronti a rifornire sia i mercanti che i comandanti delle navi dei «vasi» necessari a conservare e a trasportare le derrate durante i lunghi viaggi.

Le origini dell'Arte sono fra le più antiche nel panorama corporativo genovese, e risultano particolarmente indicative del loro elevato grado di specializzazione e dello stretto legame con le antiche tradizioni. Nel lontano 1343 i barilai avevano per la prima volta ottenuto dall'Arte dei ferrai il diritto di marchiare i barili da loro costruiti, vedendo finalmente riconosciuta in maniera ufficiale la propria produzione [48]: ciascun maestro era così tenuto a fare apporre il marchio su ogni recipiente fabbricato da parte di un apposito funzionario marcatore dell'Arte. Le tariffe richieste dagli artigiani variavano da un denaro per adattare il cerchio e per altre modifiche ai barili, a quattro denari per l'acquisto di un nuovo recipiente (ma il prezzo poteva variare a seconda del peso del barile) [49]; non potevano infine essere marchiati i barili vecchi [50].

La corporazione era piuttosto chiusa e le norme di ammissione (secondo le quali, tra l'altro, non potevano essere immatricolati servi e schiavi) [51] tendevano palesemente a discriminare gli stranieri: secondo quanto previsto dallo Statuto [52], infatti, questi ultimi non potevano essere eletti consoli e dovevano pagare una quota per l'ingresso nell'Arte doppia rispetto a quella versata dai Genovesi.

---

[48] Il 28 novembre 1343 il doge Simon Boccanegra aveva infatti raccolto le lamentele dei commercianti, dovute al fatto che venivano utilizzati barili non marchiati e di misure non legali, concedendo ai barilai la possibilità di marchiare i loro prodotti tramite l'affitto del diritto di marchio di proprietà dell'Arte dei ferrai, al prezzo annuo di 20 soldi di genovini: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, I, *Barrilari*, doc. 6 agosto 1404.

[49] *Ibidem*, *De salario seu mercede prestanda pro infrascriptis*. Il diritto di marchiatura per l'Arte dei barilai viene ribadito nel 1583 dal Magistrato dei Censori: *Ibidem*, doc. 27 luglio 1583.

[50] *Ibidem*, doc. 8 giugno 1450.

[51] La quota di ingresso nell'Arte era infatti di cinque lire per i genovesi e di dieci per i forestieri: *Ibidem*, doc. 20 novembre 1439, *Capitoli dell'Arte dei barrilari*, artt. 2, 11-13, 19; per la trascrizione completa si veda l'Appendice II.

[52] Lo Statuto più antico che è stato possibile reperire risale al 1439, ovvero circa un secolo più tardi rispetto alla costituzione dell'Arte. È quindi ipotizzabile che copie risalenti a epoche precedenti siano andate disperse, oppure che solo in tale anno l'Arte si sia dotata di un apparato normativo scritto.

Analizzando l'elenco dei maestri iscritti all'Arte per gli anni 1448 e 1527 si può notare la presenza di numerosi lavoratori dalla chiara provenienza contadina o rivierasca, come *Enricus de Turrilia*, *Antonius Ravena de Portu*, *Bartolomeus de Vernatia*, *Joannes de Varagine*, *Baptista de Montobio*, *Antonius de Spedia* [53], ad indicare che comunque la corporazione raccoglieva tra le sue fila maestri originari di tutto il territorio del Dominio. Dall'analisi invece della Matricola dell'Arte per il periodo 1618-1727 appare evidente una certa incidenza dei rapporti di parentela tra gli stessi immatricolati, con il 31,4% di fratelli e il 26,7% di legami padre-figlio, e con una media annua di nuove iscrizioni pari a 1,04 [54].

Per quanto concerne l'organizzazione e la ripartizione del lavoro all'interno del gruppo, vigevano norme mirate sia a garantire un certo standard qualitativo del prodotto [55], sia ad assicurare a ciascun maestro il rifornimento del legname necessario allo svolgimento dell'attività [56]. Nel caso infatti in cui un maestro avesse ricevuto una partita di legname destinata all'Arte avrebbe dovuto provvedere a ripartirla tra tutti gli iscritti; contestualmente, nell'eventualità di ordini di legname effettuati al di fuori della città, ciascun maestro interessato alla fornitura era tenuto al versamento nelle mani dei consoli di una caparra a titolo cauzionale [57]; infine, i lavori assegnati all'Arte dalle autorità cittadine, se riguardanti un ordine di sei o più barili, dovevano essere ripartiti tra tutti gli iscritti [58].

---

[53] *Ibidem*, docc. 28 ottobre 1448 e 1 luglio 1527.

[54] G. ARNALDO, *Corporazioni a Genova* cit., pp. 534-539.

[55] I barilai dovevano mettere un cerchio a ciascun barile, sigillarlo e renderlo impermeabile e, una volta marchiato, era proibito modificarlo in alcun modo, levando doghe, cerchi, ecc.: « ... ancora che ciascuno de dett'Arte siano intenuti e debbiano mettere, o vero far mettere in le barrile ciciliani e ad altri vasselli d'acqua li cerchii de exburno como più poterà à tutta sua possanza, e a buona fede e senza inganno ... ben diligentemente ligare e chiavarli, o vero farli ligare e chiavare, co' stoparoli e non altrimenti, sotto pena de soldi cinque fin in dieci de Genova » (A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, I, *Barrilari*, doc. 20 novembre 1439, *Capitoli* cit., artt. 7, 26).

[56] A questo proposito, i Capitoli precisano che l'Arte dei « rebayroli » non poteva né tenere né vendere legname che fosse di competenza dei barilai (questa norma viene aggiunta nel 1451): *Ibidem*, doc. 7 giugno 1451.

[57] *Ibidem*, doc. 20 novembre 1439, *Capitoli* cit., artt. 9, 10.

[58] « Ancora ogni volta che accaderà per la Comunità de Genova, o vero per li Massari, o vero altri officiali della detta Comunità, far fare alli huomini di detta Arte barrili che siano per

Come la maggior parte dei gruppi di mestiere operanti in ambito portuale, l'Arte dei barilai operava sotto l'attento controllo dei Padri del Comune; i suoi iscritti erano sottoposti alla consueta osservanza dei precetti religiosi [59] (divieto di aprire la bottega nei giorni di festa, obbligo di partecipare alle processioni e di seguire il corteo funebre in occasione della morte di un maestro) e del principio di assoluta obbedienza nei confronti dei consoli [60]; infine, i maestri godevano del regime di monopolio nell'esercizio della propria attività e, a conferma di ciò, vigeva il divieto di acquistare barili al di fuori dell'ambito cittadino, tranne che da artigiani che avessero imparato il mestiere a Genova [61]. Oltre a fruire della collaborazione degli apprendisti [62], i maestri dell'Arte potevano assumere dei « barilari a salario », cioè artigiani o lavoranti evidentemente già in grado di esercitare autonomamente il mestiere, con i quali stipulavano una sorta di contratto esclusivo a tempo determinato [63].

Nel corso del XVII e del XVIII secolo, grazie al crescente sviluppo che caratterizza il commercio delle merci alla rinfusa (e delle granaglie in particolare) che determina una crescita nella domanda dei beni prodotti dalla corporazione, il numero degli immatricolati mostra un notevole incremento: da 23 iscritti del 1630 (di cui due vengono classificati come lavoranti), si

---

aqua, o vero altri vascelli spettanti alla dett'Arte quali siano in numero più de sei et più oltra, quello tale barrilaro, o sia maestro di detta Arte sia intenuto e debbia incontinente notificare lo detto laborerio alli consoli de dett'Arte, quali havuta tale noticia siano intenuti e debbiano li detti vascelli, o sia lavorerio, partire fra li huomini de dett'Arte ciascuno per la sua rata »: *Ibidem*, art. 8.

[59] A questo riguardo nel 1445 l'Arte si era distinta per avere fatto costruire un'icona sull'altare di San Michele presso la cappella della chiesa dei Ss. Nazario e Celso, in cambio della quale aveva ottenuto di poter celebrare nella medesima chiesa una messa ogni seconda domenica del mese e in occasione della festa di Sant'Alberto: *Ibidem*, doc. 3 maggio 1450.

[60] *Ibidem*, doc. 20 novembre 1439, *Capitoli* cit., artt. 3-6, 23.

[61] *Ibidem*, doc. 3 maggio 1450.

[62] Il contratto di accartazione aveva la durata di sette anni, al termine dei quali il garzone poteva diventare maestro dietro il pagamento di venti soldi: *Ibidem*, doc. 20 novembre 1439, *Capitoli* cit., art. 19.

[63] *Ibidem*, art. 18. L'esclusività di questo tipo di prestazioni era data dal fatto che i barilai a salario dovevano lavorare per tutta la durata del contratto solo con il maestro con il quale si erano accordati.

passa a 34 nel 1758 [64] e a 36 nel 1793 [65]. La carenza di ulteriore documentazione non consente tuttavia di valutare in maniera significativa l'attività dell'Arte, ma la sensazione è quella di un gruppo di artigiani ben organizzato, che si colloca in una nicchia di mercato al riparo dalla concorrenza, con la consapevolezza dell'indispensabilità della propria attività per il commercio che aveva come punto di riferimento lo scalo genovese.

b) I bottai

L'Arte dei bottai era dedita anch'essa alla produzione di contenitori (definiti *vegetes*, ovvero botti cerchiate) a tenuta stagna e svolgeva un ruolo assai importante in ambito portuale, pur se accessorio ai fini del commercio: a differenza dei barilai, essenzialmente rivolti alla produzione di contenitori destinati alla conservazione e trasporto delle merci, questo gruppo di mestiere era specializzato nella locazione ai patroni delle navi di botti da utilizzare come galleggianti in occasione di lavori di carenaggio o riparazione [66]; l'attività di vendita e riparazione nelle rispettive botteghe era comunque presente ma sussidiaria.

Le norme che presiedevano all'esercizio del mestiere all'interno della corporazione (il primo Statuto risale al 1437) erano alquanto rigide, e il controllo dei consoli sulla produzione dei maestri severo: gli ufficiali dell'Arte, infatti avevano il compito di verificare che per la costruzione delle botti venisse utilizzato legno di salice di almeno sei palmi; dovevano controllare che i cerchi fossero della dimensione prestabilita tramite una misurazione effettuata con la « stasia » [67]; in caso di mancato rispetto delle norme avevano la facoltà di fare bruciare i contenitori non conformi [68].

---

[64] Secondo il Ruolo degli artisti di metà Settecento i barilai iscritti sono però 15 più 7 lavoranti: A.S.G., *Antica Finanza*, n. 1397, *Rollo di tutti gli artisti*.

[65] E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna* cit., pp. 93-95.

[66] In pratica le botti servivano a tenere a galla le imbarcazioni quando venivano abbattute su di un fianco per dar carena: L. GATTI, *Navi e cantieri* cit., pp. 41-42.

[67] Ovvero staio. Si tratta di un'unità di misura di capacità per aridi usata prima dell'adozione del sistema metrico decimale (pari a 24, 36 litri). Indica anche il recipiente cilindrico a doghe cerchiate che corrisponde all'unità di misura.

[68] A.S.C.G., *Manoscritto 0430*, *Capitula artium*, I, *Bottari*, doc. 19 ottobre 1437, *Capitoli dell'Arte de Bottari*, artt. 3, 16, 17; cfr. L. GATTI, *Un catalogo di mestieri* cit., p. 50. Per la trascrizione dei Capitoli si veda l'Appendice II.

I maestri potevano svolgere l'attività o all'interno della bottega[69] o come componenti dell'equipaggio di una nave: in quest'ultima circostanza i bottai imbarcati erano tenuti a provvedere alla riparazione delle botti a bordo durante l'intera durata del viaggio per il quale erano stati assunti[70]. I membri dell'Arte erano inoltre obbligati ad accettare qualsiasi incarico di lavoro da parte dei cittadini, tranne il caso in cui la proposta fosse venuta da persone considerate inadempienti; le cosiddette opere pubbliche (ossia le commesse per conto di enti o istituzioni governative) andavano, come di consueto, divise fra tutti gli iscritti, così come le forniture di legno di salice. A questo riguardo, le partite di legno di salice che giungevano in città potevano essere vendute solo all'Arte dei bottai o a privati per uso personale[71].

Norme particolari riguardavano, come si è detto, l'attività di noleggio delle botti ai patroni delle navi. Nel 1474 sette membri dell'Arte (che contava circa 15 iscritti) acquistano per quattro anni, a lire 65 all'anno, la gestione del diritto di affitto[72]; circa vent'anni più tardi lo stesso diritto viene acquisito da un solo maestro (per una cifra pari a 53 lire annue), mentre gli altri sedici membri della corporazione si impegnano al contempo a dare in locazione le loro botti esclusivamente tramite il maestro « appaltatore ». Solo nel 1510 i bottai vengono autorizzati dal Governo cittadino ad operare in maniera autonoma e indipendente, senza dover più passare tramite un appaltatore[73]: scompare così all'interno del gruppo questa figura piuttosto singolare di maestro (inteso nel senso di artigiano) e imprenditore, ovvero intermediario nella gestione di un'attività collaterale esercitata dall'Arte della quale era parte integrante.

La localizzazione delle botteghe dei bottai all'interno della città era costantemente oggetto di numerose dispute tra l'Arte e il Magistrato dei

---

[69] A questo proposito vigeva il divieto di subaffitto tranne che per l'apertura di un nuovo esercizio. Tale norma può quindi essere interpretata come un tentativo di favorire la diffusione del mestiere: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, I, *Bottari*, doc. 19 ottobre 1437, *Capitoli* cit., art. 14.

[70] *Ibidem*, artt. 18-19.

[71] *Ibidem*, artt. 28-29.

[72] Secondo quanto riportato dalla Gatti (*Un catalogo di mestieri* cit., p. 50), sembra quindi che il diritto di affitto delle botti fosse gestito dalle autorità cittadine e concesso in appalto all'Arte dietro versamento di un canone annuo.

[73] *Ibidem*.

Padri del Comune, addetto, oltre che al controllo sulla corporazione, anche all'amministrazione e gestione di tutte le questioni concernenti l'occupazione del suolo pubblico. All'inizio del XV secolo le botteghe dei bottai erano situate nella zona di Sottoripa, ma l'ingombro e l'intralcio alla circolazione che provocavano depositando le botti in costruzione sul suolo antistante le botteghe (oltre al persistente rischio del verificarsi di incendi) spinge i Padri del Comune a spostarli presso il Molo, dove gli spazi erano più ampi. Solo con l'emanazione dei Capitoli del 1437 la Magistratura concede loro il diritto di esercitare l'Arte in qualunque parte della città, ma i bottai scelgono comunque di rimanere al Molo, ritenendo tale posizione più funzionale alla loro attività [74].

Secondo quanto previsto dai Capitoli, l'ingresso nell'Arte era consentito anche agli stranieri, i quali non potevano però essere consoli né partecipare alle elezioni se non dopo dieci anni di residenza in città; le somme da pagarsi per l'ammissione erano diverse a seconda del luogo di provenienza del richiedente e andavano da due lire per i nati a Genova che avevano imparato l'Arte altrove a dodici lire e mezzo per gli stranieri [75]. Anche la durata del contratto di accartazione variava a seconda che si trattasse di « famuli » genovesi o forestieri: nel primo caso era infatti di quattro anni, mentre nel secondo di sei [76]. L'apertura dell'Arte nei confronti dei forestieri era quindi quasi esclusivamente formale, tanto più che gli stessi Statuti decretavano che non era permesso assumere o dare lavoro a stranieri fino a che fossero stati disponibili lavoratori genovesi o del distretto, *quia prima caritas incipit a se ipso et conveniens sit prius subvenire vicino quam extraneo* [77].

Il numero degli immatricolati risulta essere pressoché costante nel corso del periodo esaminato (cioè dall'inizio del XV secolo alla seconda

---

[74] A questo proposito però nel 1450 intervengono il Doge e il Consiglio degli Anziani ribadendo l'obbligo per i bottai di esercitare il mestiere esclusivamente presso il Molo: A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, I, *Bottari*, doc. 11 dicembre 1450.

[75] Quattro lire pagavano invece i nati nelle Podesterie e sei lire coloro che provenivano dalle Riviere: *Ibidem*, doc. 19 ottobre 1437, *Capitoli* cit., art. 6.

[76] *Ibidem*, art. 15. Nel 1476 viene però decretato l'obbligo di accartare solo famuli genovesi: L. GATTI, *Un catalogo di mestieri* cit., p. 51.

[77] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, I, *Bottari*, doc. 19 ottobre 1437, *Capitoli* cit., art. 21. I servi e gli schiavi erano invece ammessi solo per lavori a giornata: *Ibidem*, art. 23.

metà del Settecento) [78], rimanendo sempre compreso tra le dieci e le sedici unità [79]; la media annua di nuove ammissioni per il periodo 1610-1719 è pari a 0,48, ovvero una delle più basse tra i gruppi di mestiere fin qui presi in esame; i rapporti di parentela tra immatricolati sono presenti nel 23,9% dei casi (23,2% padre-figlio e 10,7% fratelli) [80]. È da rilevarsi però che intorno alla fine del XVII secolo, probabilmente in conseguenza dell'elevato grado di chiusura dell'Arte, che non ammetteva di buon grado nuovi maestri, viene registrata l'attività di un bottaio che svolge il mestiere senza essere regolarmente immatricolato e, circa un secolo più tardi, in seguito al verificarsi di una situazione analoga, viene concesso all'abusivo di comprare l'Arte. Nello stesso periodo inoltre i Padri del Comune denunciano il fatto che da molti anni l'Arte non effettua più le assemblee per l'elezione dei consoli, e la sensazione che nasce da pochi ma significativi elementi è quella di una corporazione giunta ormai alla fine della sua esistenza, sopravanzata dalla inesorabile liberalizzazione del mestiere.

c) L'Arte dei ligaballe

Il ruolo operativo di questo gruppo di mestiere sulle banchine dello scalo genovese (e, in particolare all'interno del Portofranco) [81] consisteva nel movimentare le merci in colli (zucchero, pesce conservato, frutta secca, soda, pece, materie prime tessili, metalli, pelli, ecc.) e nella predisposizione e riparazione degli imballaggi. Gli iscritti all'Arte, le cui origini risalgono alla prima metà del XV secolo, risultano circa una quarantina a metà del Seicento, ma salgono addirittura a 438 nel 1740 [82], salvo poi ridursi a 124

---

[78] L'analisi non è andata oltre per carenza di documentazione.

[79] A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. 234, doc. 340, 23 aprile 1690; *Ibidem*, docc. 25 luglio 1794, 17 aprile 1795, 5 agosto 1795. Fa eccezione il 1491 nel quale si registrano 22 iscritti: L. GATTI, *Un catalogo di mestieri* cit., p. 51.

[80] G. ARNALDO, *Corporazioni a Genova* cit., pp. 540-543.

[81] La notizia dell'attività dell'Arte all'interno della Dogana e del Portofranco risulta da una relazione del Presidente di quest'ultimo nella quale si denunciano i pregiudizi che derivano al Portofranco stesso dal comportamento indisciplinato dei ligaballe ivi impiegati e dei loro garzoni: A.S.G., *Antica Finanza,* n. 1197, doc. 23 agosto 1765, *Biglietto d'incerto ritrovato nel buco degli avvisi.* Ringrazio il prof. Giuseppe Felloni per la segnalazione del documento.

[82] Solo 61 erano però autorizzati ad operare all'interno del Portofranco. Ogni maestro poteva inoltre valersi di due garzoni (*Ibidem*). Bisogna inoltre rilevare che il Ruolo degli artisti

nel 1793 [83]; tra il 1656 e il 1716 la media annua di nuove ammissioni risulta essere pari a 2,05, e la presenza di rapporti di parentela tra gli iscritti appare inoltre piuttosto elevata (45,6% di legami padre-figlio e 30,4% di rapporti di fratellanza) [84].

Sulla base dell'analisi dei Capitoli dell'Arte emanati nel 1449 [85] è possibile tracciare le linee essenziali dell'organizzazione interna del gruppo e della sua funzionalità nel porto di Genova. Quanto al primo aspetto, le norme relative all'ingresso nell'Arte prevedevano il pagamento di cinque lire per i lavoratori forestieri, ridotte a una per i genovesi (per i figli dei maestri non era prevista alcuna forma di pagamento) [86]; gli stranieri non potevano essere consoli, né partecipare alle elezioni, se non dopo dieci anni di residenza nella città ligure sempreché non avessero imparato l'Arte in città [87]; per poter esercitare il mestiere, infine, tutti gli iscritti erano tenuti al versamento annuale di una cauzione all'Ufficio di Mercanzia [88]. A tutela dell'integrità morale dell'Arte e della sua immagine nei confronti dei committenti, non potevano essere ammesse persone di cattiva fama [89]; gli iscritti non potevano

---

operanti in città riporta solo 43 maestri imballatori e otto garzoni, presumibilmente tutti operanti nel Portofranco: *Ibidem*, n. 1397, *Rollo di tutti gli artisti* cit.

[83] Si veda E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna* cit., pp. 93-95; G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., p. 141; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Arti e milizia: un esempio genovese della fine del XVIII secolo*, in *Studi in onore di Gino Barbieri. Problemi e metodi di Storia ed Economia*, II, Pisa 1983, p. 1030. A causa della carenza di documentazione al riguardo risulta impossibile una verifica dei dati riportati: la discontinuità registrata risulta infatti difficilmente spiegabile con il solo incremento del volume di scambio delle merci in colli verificatosi nel corso del XVIII secolo.

[84] G. ARNALDO, *Corporazioni a Genova* cit., pp. 584-590.

[85] A.S.C.G., *Manoscritto 0430, Capitula artium*, III, *Ligaballe*, doc. 12 maggio 1249 [ma 1449], *Capitoli dell'Arte dei Ligaballe*. Si veda l'Appendice II.

[86] *Ibidem*, art. 9. Nel 1570 il pagamento per l'ingresso nell'Arte diventa di 10 lire per gli stranieri e 3 lire per i distrettuali: *Ibidem*, doc. 12 dicembre 1570.

[87] I consoli erano inoltre rieleggibili solo dopo quattro anni: *Ibidem*, doc. 12 maggio 1449, *Capitoli* cit., art. 2.

[88] L'importo della cauzione variava tra le dieci e le venti lire. Ciascun *ligaballe* doveva inoltre versare un'analoga cauzione per ciascun lavorante, servo, schiavo, alle sue dipendenze. Servi e schiavi potevano comunque essere assunti solo per lavori a giornata: *Ibidem*, artt. 16, 17, 21.

[89] *Ibidem*, artt. 10, 11. Una conferma della puntuale applicazione della norma si ha nel 1561 quando i Padri del Comune proibiscono l'ingresso nell'Arte a Pantaleo Bandaracco e a

ingiuriare i consoli o i mercanti per i quali lavoravano, né potevano prendere parte a risse *de baculo vel manu*; la pena prevista in caso di furto era l'espulsione dalla corporazione [90]. Quanto alle prescrizioni di ordine religioso, tutti gli immatricolati erano tenuti ad assistere alla Messa nella chiesa di San Siro ogni terza domenica del mese; dovevano presenziare alla cerimonia di sepoltura in occasione della morte di un socio e partecipare alla processione per i santi Simone e Giuda [91].

In relazione all'organizzazione del lavoro e alla ripartizione degli incarichi tra gli iscritti, gli imballatori godevano di una certa libertà nei rapporti con i mercanti committenti: non esistevano infatti tariffe prestabilite, e la fissazione della mercede per ciascun lavoro avveniva attraverso una sorta di contrattazione tra lo stesso mercante e il ligaballe interessato [92]. Un unico vincolo, secondo il quale nessun lavoratore poteva accettare incarichi da persone notoriamente inadempienti, era posto a tutela degli stessi immatricolati. Qualunque forma di imballaggio delle merci e riparazione dei colli era di competenza esclusiva dell'Arte [93] e altri soggetti potevano svolgere questo tipo di attività solo a titolo strettamente privato e non per fini commerciali [94].

Una valutazione complessiva del servizio offerto da questo gruppo di lavoratori specializzati all'interno dello scalo genovese risulta difficile in conseguenza della carenza di documentazione al riguardo, ma il solo fatto che esistesse una corporazione (dalla consistenza numerica, come si è visto, piuttosto rilevante), che si dedicava in maniera esclusiva a questo tipo di attività, è comunque sintomatico di una buona organizzazione dei servizi accessori predisposti dal porto di Genova al fine di favorire lo sviluppo dei traffici via mare.

Nicolò de Martini, uomini « di cattiva fama » che si erano macchiati del furto di un sacco di lana: *Ibidem*, doc. 14 aprile 1561.

[90] *Ibidem*, doc. 12 maggio 1449, *Capitoli* cit., art. 15.

[91] *Ibidem*, art. 13, 22-24.

[92] A questo proposito, inoltre, era vietato per chiunque intromettersi negli accordi presi dai legatori con i rispettivi mercanti. Gli stessi legatori non potevano invece disturbare le contrattazioni tra mercanti: *Ibidem*, artt. 5, 6, 8.

[93] Bisogna precisare però che vigeva il divieto di confezionare in colli determinati tipi di merci considerate vietate.

[94] *Ibidem*, artt. 8, 9.

APPENDICI

Premessa

La scelta di presentare la trascrizione completa di alcuni dei documenti utilizzati ai fini della ricerca è stata dettata dall'elevato valore intrinseco, per originalità e dovizia di particolari, di alcuni scritti, rilevabile solo attraverso una lettura integrale dei testi.

Nella prima parte dell'Appendice è riportato un regolamento contenente le istruzioni per il Deputato al porto (cioè un membro dei Padri del Comune avente competenze specifiche in materia portuale) emanate nel 1715. Si tratta della prima raccolta sistematica, al momento conosciuta, di norme aventi come unica finalità quella di riorganizzare l'attività e la gestione dello scalo genovese in ogni suo aspetto, fissando rigidi criteri di effettuazione dei lavori di manutenzione alle infrastrutture, prevedendo controlli sull'attività delle corporazioni operanti all'interno dello scalo, organizzando in maniera più funzionale le procedure di arrivo in porto dei bastimenti e la movimentazione dei carichi. E' da sottolineare, a questo proposito, l'elevato grado di tecnicità del linguaggio usato nel documento, la minuziosità nella descrizione delle funzioni demandate a ciascun ufficiale, la durezza dei termini usati per enunciare le pene previste per i contravventori alle norme, che sfociano in una cura quasi ossessiva dei dettagli, a conferma della preoccupazione da parte della Magistratura di far funzionare al meglio la struttura portuale, attraverso un apparato normativo che non lasciava più spazio alle consuetudini e alle antiche usanze non codificate. Risulta inoltre particolarmente interessante la descrizione fornita dai Padri del Comune delle caratteristiche che doveva avere il "candidato ideale" a svolgere la funzione di Deputato, a conferma di come l'attenzione della Magistratura non fosse rivolta solo alle infrastrutture, ma anche agli uomini.

Nella seconda parte vengono riportati i tesi integrali degli Statuti delle Arti operanti nello scalo genovese, che coprono un arco temporale dal 1437 al 1611, oltre ad alcuni Regolamenti risalenti ai primi decenni dell'Ottocento, relativi alla costituzione di una Compagnia di Soccorsi Marittimi e alla trasformazione giuridica di alcune compagnie di facchini in Caravane.

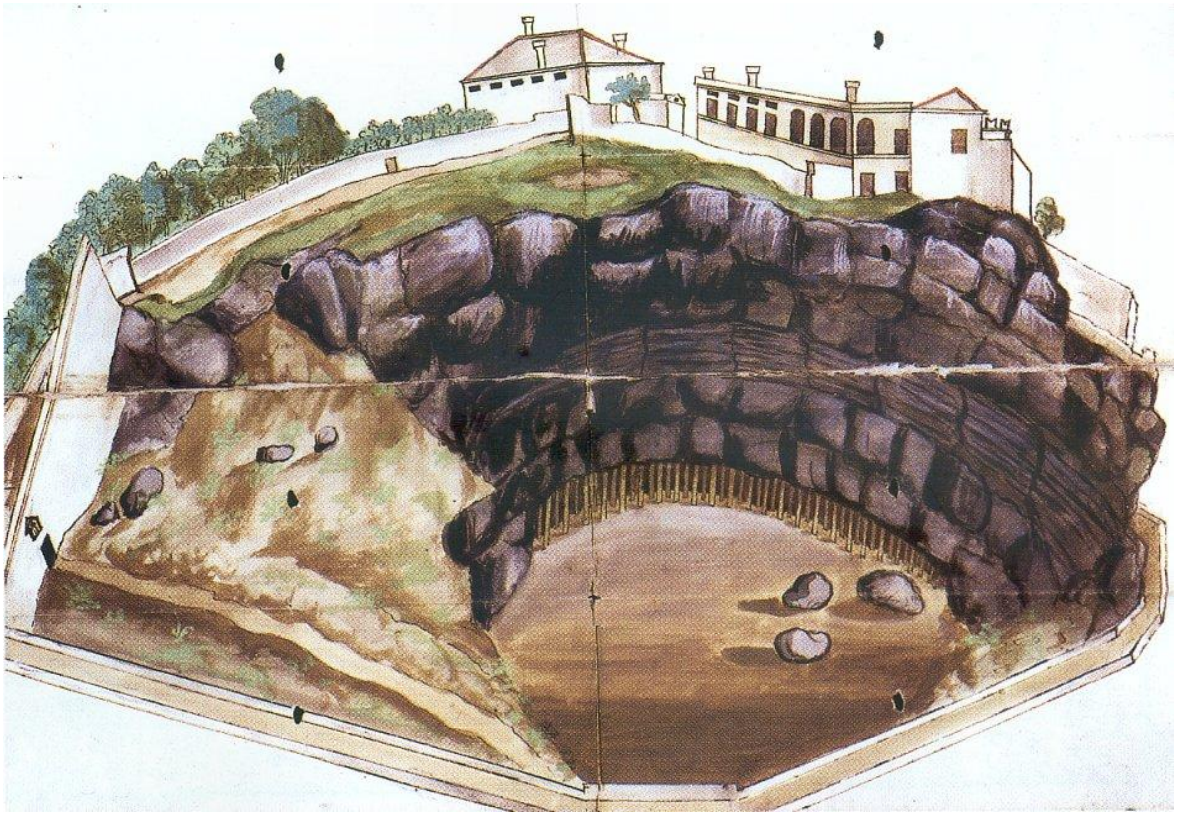
In relazione alle norme più antiche, è possibile effettuare alcune considerazioni in merito all'ampiezza del testo, alla analiticità delle disposizioni e

al loro grado di uniformità, effettuando un confronto tra i diversi Statuti. Innanzi tutto, dalla lettura dei documenti emerge come spesso un'Arte di piccole dimensioni (in termini numerici) produca un apparato normativo molto ampio e dettagliato, non sempre giustificabile con l'elevato grado di specializzazione della stessa; la cura nel linguaggio utilizzato risulta maggiore per gli Statuti di più antica emanazione (e in particolare per quelli promulgati tra il 1437 e il 1449), dove viene usata quasi esclusivamente la lingua latina; anche la ripetitività di alcune prescrizioni (soprattutto di quelle aventi carattere morale e religioso) è più frequente negli Statuti Quattrocenteschi, mentre i Capitoli emanati nel corso del XVI secolo appaiono più ricchi di prescrizioni mirate a tutelare la posizione di monopolio delle Arti che regolamentano.

Quanto alla documentazione Ottocentesca, il livello di tecnicità del linguaggio è molto elevato, la forma è semplice e diretta, il grado di standardizzazione delle norme è forte, mentre scompaiono totalmente le prescrizioni di ordine religioso, che lasciano il posto ad una serie particolareggiata di disposizioni aventi fini mutualistici.

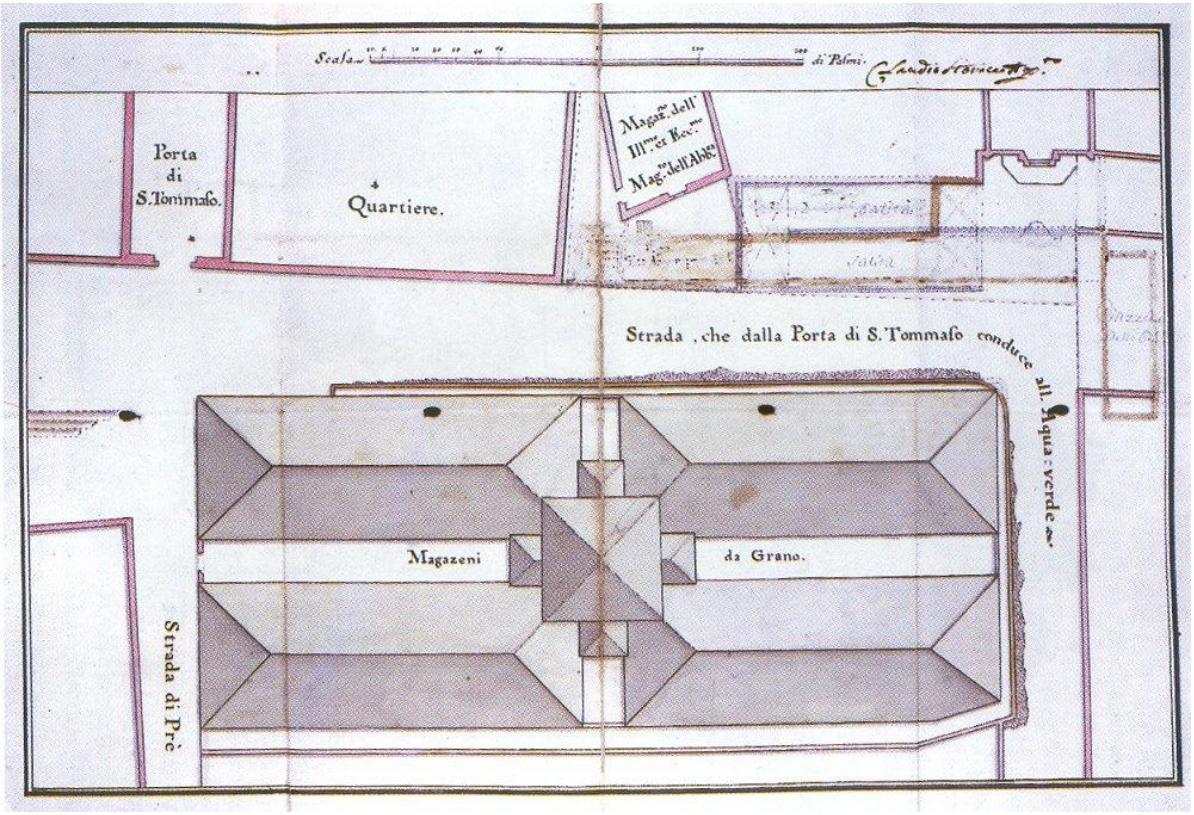
La terza parte, infine, comprende la trascrizione della Matricola dei facchini appartenenti alla Caravana Bergamasca per il periodo compreso tra il 1789 e il 1830, con l'importante indicazione, per l'anno 1823, dei proprietari delle "piazze" (ovvero dei 220 posti di lavoro nella Compagnia) e di coloro che effettivamente esercitavano il mestiere, oltre al Ruolo completo di tutti i facchini e i misuratori operanti all'interno dello scalo genovese (in totale circa 1850 lavoratori), suddivisi a seconda del gruppo di appartenenza, con l'indicazione del luogo di nascita, della paternità, del soprannome e del domicilio di ciascuno di essi. Tali documenti forniscono ulteriori dettagli, e quindi anche elementi di riflessione, ad un quadro normativo ricco e articolato già presentato all'interno del lavoro, nel quale, per necessità di sintesi, tali fonti sono state utilizzate esclusivamente a fini concettuali e statistici. In particolare dalla lettura dei Ruoli degli iscritti per ciascuna compagnia di facchinaggio, riguardanti un arco di tempo compreso tra il 1821 e il 1823, è possibile notare il peso, in termini numerici, di ciascuna delle tredici compagnie nelle quali erano ripartiti, l'importanza del fenomeno dell'ereditarietà del posto di lavoro, la presenza in alcune corporazioni di gruppi familiari dominanti, oltre al grado di mobilità dei lavoratori tra compagnie diverse. La stessa trascrizione dei soprannomi attribuiti a ciascun facchino mette in evidenza come, in fin dei conti, ancora nel XIX secolo le compagnie fossero legate alle tradizioni, quando il soprannome aveva più valore di un cognome o di un numero di matricola.

Tav. IX



Cava di Carignano (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 221/2, doc. 454, 20 luglio 1612)

Tav. X



Magazzini del grano a San Tommaso (A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 242, doc. 147, 8 luglio 1760)

Tav. XI

A. Pittaluga, *Barcaiolo in un giorno di festa*, Genova, Collezione privata

Tav. XII

A. Pittaluga, *Ortolano della Valbisagno*, Genova, Collezione privata

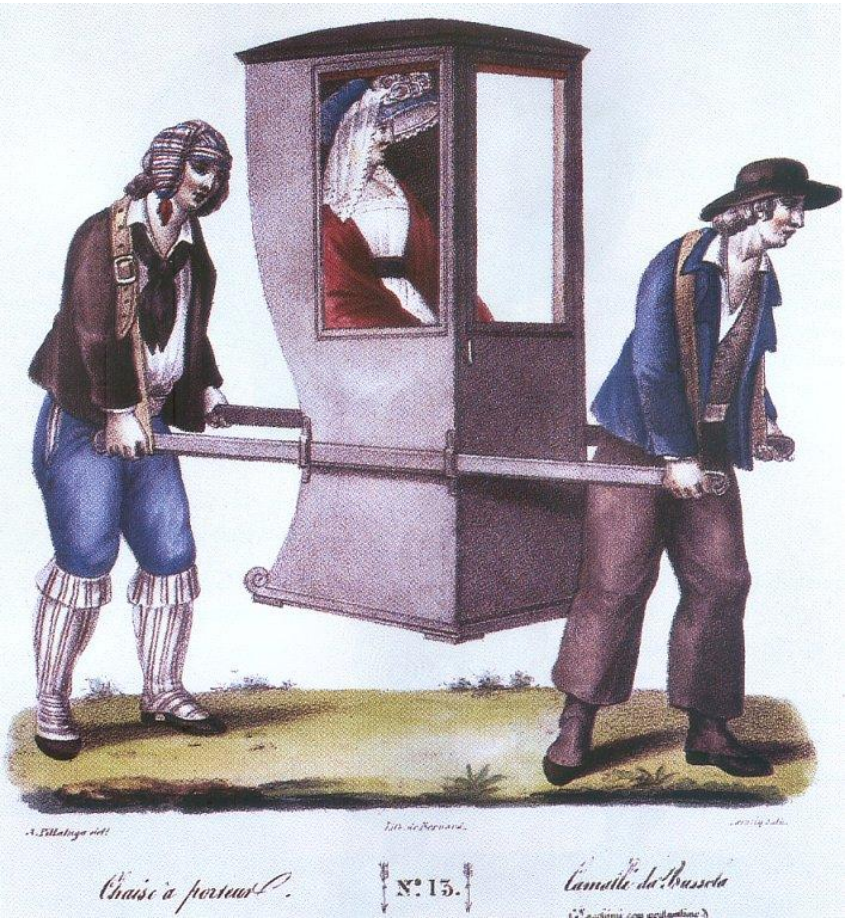
Tav. XIII

A. Pittaluga, *Facchino da olio,* Genova, Collezione privata

Tav. XIV

A. Pittaluga, *Caravana del Portofranco*, Genova, Collezione privata

Tav. XV



A. Pittaluga, *Facchini da portantina*, Genova, Collezione privata

Tav. XVI

A. Pittaluga, *Facchino da carbone del Ponte Spinola*, Genova, Collezione privata

Appendice I

ISTRUZIONI PER IL DEPUTATO AL PORTO E SUOI MINISTRI SUBALTERNI (1715)

A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 755, doc. 24 gennaio 1715, *Instruzione per l'illustrissimo Signor Deputato alla cura del porto e per i suoi ministri subalterni formata dall'illustrissimo Signor Domenico Sauli commissionato dall'illustrissimo Magistrato dei Signori Padri del Comune per decreto de 5 dicembre 1714 et approvata dal detto illustrissimo. Magistrato con decreto del 24 genaro 1715*

INSTRUZIONE PER L'ILLUSTRISSIMO DIPUTATO ALLA CURA DEL PORTO

Cap. Primo - Importanza di questa commissione

N° 1 - Il Diputato sii libero da altri impicci da particolari, e si affezioni di genio alle pratiche di sua commissione.

N° 2 - La conservazione, e miglioratione del porto indirrettamente stabilisce la nostra conservazione, e libertà.

N° 3 - La Deputazione è di somma confidenza, perché non si possino riconoscere le spese fatte, e se l'illustrissimo Deputato non visiterà frequentemente i lavori fiderà in mano de Ministri la propria reputazione, per la confidenza, che forzosamente si deve in esso havere dall'illustrissimo Magistrato.

1) Siccome le pratiche, che concernono il porto sono il principal oggetto delle incombenze dell'antichissimo e primario instituto del Magistrato illustrissimo, così la Diputazione al porto è di somma importanza, e confidenza e richiede per Diputato persona assai libera da altri impicci, e non solo zelante da pubblici vantaggi, mà altresì affezionata di Genio alle pratiche, che riguardano la sua deputazione.

   Deve in primo luogo l'illustrissimo Diputato riflettere, che se egli non promove col suo zelo i vantaggi del pubblico, altri non saranno importunamente solleciti per promuoverli; e sicome li stimoli de particolari ben spezzo distraono l'animo dalle pubbliche incombenze, così deve l'illustrissimo Diputato procurare da suoi colleghi, che non se le adossino incombenze de particolari, se non quelle, che hanno connessione, ò dipendenza dalla sua diputazione, mentre ben spezzo accade, che chi ricerca è compiaciuto, non così chi non stimola importunamente e tace; e

siccome tacciono le pubbliche incombenze, così queste per altra lingua non puonno implorare soccorso, che per quella del suo zelo, et attenzione.

2) Che la suddetta deputazione sii di somma importanza, chiaramente si vede, perché siccome al Deputato al porto resta non solo appoggiata la conservazione del porto, mà il miglioramento del medesimo, così essendo la conservazione di esso necessaria per il commercio unico sostentamento di questo Stato, et il miglioramento utile al trafico; per riparo del perduto credito appo delle stazioni forastiere, per la pretesa mal sicurezza del presente porto, così la conservazione, e miglioriazione rassodano, ed aumentano questo serenissimo Dominio; e per conseguenza la tanto nostra desiderata libertà.

3) Di somma confidenza, perché non potendosi riconoscere la maggior parte delle grandiose spese, che hanno per scopo entrambi gli oggetti di conservazione, e miglioriazione, deve ben spezzo l'illustrissimo Magistrato riposarsene sopra la vigilanza, e dette dell'illustrissimo Deputato, non havendo maggior fondamento di così credere che quello di suo zelo, et attenzione e siccome detto illustrissimo Diputato deve ben spezzo confidare la propria riputazione in mano de suoi Ministri subalterni, come del Sottosindico del porto, dell'Architetto di Camera, e del Custode deputato alla conservazione dell'ordigno, e sopraintendere allo spacciamento del porto, così sia ben oculato in osservare chi siano detti Ministri, e per non fidarsi alla cieca, non potrà operare con maggior accerto, e fidarsi con maggior prudenza, che con l'incommodo personale, e frequenti visite de lavori, che si faranno, e sappia, che le sue fatiche saranno sempre ben impiegate à prò del pubblico, quando vorrà vedere, mentre non solamente la vista oculare lo assicurerà da false rappresentazioni, mà altresì terrà in ansiosa attenzione i Ministri di compire al loro debito.

Cap. Secondo - Ministri subalterni, e loro incombenze

N° 1 - Non può l'illustrissimo Diputato operare, et è forzoso che si fidi de' Ministri, mà le frequenti sue comparse à lavori li terrà in ansiosa attenzione di fare ciò che devono.

N° 2 - L'attenzione de' Ministri sarà utile al pubblico, perché pratici, e le loro ammissioni dannose, molto più le commissioni.

N° 3 - Pussilanimità de Ministri in tacere per private convenienze ciò, che ridonda in pubblico vantaggio, perciò sdossarli al possibile da malevolenze.

N° 4 - Il sottosindico di mare dia ogni settimana conto delle incombenze appogiateli.

N° 5 - Si procuri ogni settimana il saldo de conti.

1) Non è sperabile, che il tutto si faccia dall'illustrissimo Diputato al porto, et è forzoso, che si fidi in parte de' Ministri subalterni, ma sarà altresì utile il tenerli sempre in sospetto, che sopragionga, e sarà detto sospetto tanto più fondato, quanto che saranno più frequenti le di lui comparse.

2) L'attenzione de Ministri, come pratici, porterà seco l'utile pubblico, e per conseguenza le loro negligenze, ò ammissioni gran danno; Non ammetteranno questi, molto meno commetteranno cosa alcuna à danno del pubblico, se saranno assistiti dalla superiore assistenza, e vigilanza dell'illustrissimo Diputato, mentre questa gl'animerà al ben operare, per farsi merito.

3) Ben spesso accade, ch'essi taciono di disordini di publico pregiudicio per non adossarsi malevolenze particolari; onde il sdossarli da simile carica è capace d'incoraggiarli per promovere, e procurare il pubblico beneficio, slontanando dalla loro pussilanimità il timore, ò di non esser promossi ad altre cure, ò di perdere quella, che godono per loro sostentamento; e siccome questi bassi riflessi non puonno cadere nell'animo superiore dell'illustrissimo Deputato, così gioverà à pubblici vantaggi, che esso risappia da detti Ministri il danno pubblico, e vedendolo lo produca, come riflesso suo proprio, non fomentato dalle altrui sugestioni.

4) Le minori incombenze di detti Ministri, massime del sottosindico di mare, sono quelle, che si leggeranno à piedi del presente foglio nella sua instruzione, mà le maggiori sono le prodotte dalla sua fedeltà, e zelo, e le appoggiatele giornalmente dall'illustrissimo Deputato, quale ogni settimana si farà dar raguaglio dello stato delle incombenze imposteli.

5) Procurerà in oltre di havere li conti dello speso in quella settimana per saldarli, se sarà possibile con la memoria più fresca, affine anche d'evitare confusioni, e disordini.

Cap. Terzo - Lavori in giornata a' spese pubbliche et anche a' scarzo

N° 1 - Quando si fanno lavori in giornata di qualche considerazione si ripassi ogni giorno almeno una volta il rolo degl'operari, e ne vedrà l'effetto.

N° 2 - Si visitino frequentemente li lavori, che si fanno à scarzo. S'impossessi l'illustrissimo Deputato de Capitoli di convenzione di sudetti lavori, et osservi, se frà li Ministri, et impresari vi siano private convenienze.

N° 4 - Se l'illustrissimo Deputato non sarà pratico della qualità delli lavori conduca seco perito di sua privata confidenza per acertarsi col confronto del pubblico interresse.

1) Facendosi lavori di qualche conseguenza à spese pubbliche, come si dice in giornata, ripassi l'illustrissimo Diputato giornalmente il rollo, mostrando la pratica, che più d'uno ne compare la mattina, e se ne ritorna la sera, e nel rimanente del giorno ò lavora altrove, ò riposa, massima quando la necessità obbliga al travaglio di notte tempo, et in questo caso qualche rigorosa attenzione alle volte praticata gioverà à trovar pace nella confusione, e quiete né tumulti, impossibili ad evitarsi nella moltiplicità d'operari, e perciò il ripassare più volte il giorno il rollo, ò pure una volta il giorno, mà in ore sempre diverse, non sarà, che accertato.

2) Se poi si faranno lavori à scarzo, siccome ben spezzo accade, che questi si deliberano à chi fà migliore offerta, così difficilmente accordandosi il prezzo vantaggioso con la perfetta qualità del lavoro, e l'ingordiggia degli operari con la buona qualità dell'opera ben spesso questi sono diversi dal convenuto, e può darsi il caso, che le pupille de Ministri soprastanti siano indebolite da qualche regalo, connivenza, compassione, parentela, ò amicizia, così se l'illustrissimo Deputato impossessandosi prima de capitoli di convenzione de lavori da farsi à scarzo, visiterà frequentemente li medemi, vedrà se sono apparentemente ò sostanzialmente uniformi al convenuto, e non permetterà che le private convenienze siano al pubblico pregiudicio.

4) Dandosi il caso, che l'illustrissimo Deputato non habbia conoscenza della qualità di suddetti lavori, il portar seco alle volte persona di sua privata confidenza, non Ministro del Magistrato, sarà il confronto di maggiore accerto, e sicurezza alle pubbliche convenienze.

Cap. Quarto - Riferire al magistrato ill.mo lo stato del porto, li lavori da farsi, e quando, per l'anticipazione del necessario

N° 1 - Si anticipi la determinazione de lavori da farsi per preparazione del necessario.

N° 2 - Verso la fine dell'estate si riconoscano li lavori da farsi, e la prima sessione del mese di novembre se ne porti la notizia all'illustrissimo Magistarto per la determinazione de più necessari.

N° 3 - Sia il Cancelliere tenuto d'avertire quanto sopra all'illustrissimo Priore, e Deputato.

N° 4 - Mottivi per trattarsi in detto tempo de' suddetti lavori.

1) Quanto più anticipatamente si determineranno li lavori da farsi, tanto sarà maggiore il commodo, e l'utile per fare i necessari preparativi, e li lavori riusciranno più perfetti, se si faranno nella stazione più propria.

2) Verso il fine dell'estate, e principio dell'autunno si riconoscano i lavori da farsi, e per la prima sessione in pieno numero del mese di novembre, se ne porti la cognizione all'illustrissimo Magistrato, acciò possa riflettere, e considerate le forze della cassa determinar al più presto li più 3) necessari, e sia tenuto il Cancelliere d'avertire in detto tempo gl'illustrissimi Priore e Deputato al porto, e si rifletta, che non solo sarà utile in detto tempo la determinazione de' lavori da farsi in tempo opportuno, mà 4) il trattarsene in detto tempo hà per oggetto la variazione de' soggetti dell'illustrissimo Magistrato solita ad accadere nel mese di genaro, et essendo questi informati puonno con maggior accerto determinarsi di moto proprio, quando che gionge nuovo, e non pratico deve valersi della luce loro communicata da Ministri, in quali puonno più facilmente prevalere le private, che le pubbliche convenienze.

Cap. Quinto - Le materie che derivano da fossati riempiono il porto, e riparo circa le medeme

N° 1 - Lo spacciamento del porto è necessario.

N° 2 - Li fossati, che circondano il porto trasportano nel medemo le materie che da medemi procedono per riempirlo.

N° 3 - Riparo al suddetto inconveniente.

N° 4 - Li gabbioli devono servire all'uso per quale sono stati fatti.

N° 5 - Vuotare li gabbioli per non caosar danno maggiore, e forse irreparabile.

N° 6 - L'architetto di Camera, e sottosindico di Mare visitino di trè in trè mesi una volta li gabbioli di città, e due volte l'anno quelli fuori di città, et una volta l'anno l'intero corso de fossati, che decadono in porto.

N° 7 - L'illustrissimo Diputato visiti una volta l'anno lo stato de gabbioli, e corso de fossati, e vedrà praticamente molti inconvenienti assai gravi, che forze da Ministri non le saranno stati communicati.

N° 8 - Se vorrà di ciò maggior cognizione potrà osservare una relazione de 9 Febraro 1799.

1) Lo spacciamento del porto è sommamente gravoso alla caosa del Magistrato, mà l'utile per quanto insensibile è grandissimo, e detto spacciamento intanto è necesario in quanto che piovendo da fossati che circondano il porto 2) si trasportano nel medemo gettiti, terra, et altre materie, che lo riempiono.

3) Per riparo di questo grandissimo inconveniente fù proibita da nostri maggiori la coltivazione de terreni dentro del recinto delle nuove mura nella facciata, che riguarda il porto, e furono fatti molti ritegni, e gabbioli, per trattenere le materie, che l'acqua de fossati, e condotti della città trasporta seco acciò non vadano à riempire il porto. La coltivazione si è fatta, ne può ritrattarsi dunque presentemente non vi è altro riparo, che il procurare che suddetti gabbioli, ò ritegni servono all'uso, per cui furono construtti, che vale à dire 4) di ritegno à suddette materie; La loro capacità è limitata, e perciò è necessario di vuotarli, acciò possano servire ad uso lor proprio.

5) Sarà dunque vantaggio del pubblico vuotar li gabbioli, e ritegni con minor spesa per non havere à farlo nel porto con più grave dispendio, e fors'anche in parte con impossibilità 6) e per osservare se sono ripieni sarà incombenza dell'illustrissimo Diputato l'invigilare, che dall'architetto di Camera e sottosindico di mare ogni trè mesi una volta si visitino li gabbioli della città, due volte l'anno li gabbioli e ritegni de fossati fuori di città, come di S. Ugo, S. Tomaso, S. Lazaro, et altri, et una volta l'anno l'intero corso di tutti li fossati, che servano le lor acque nel porto, e se una volta l'anno l'illustrissimo Diputato personalmente osserverà 7) il corso di suddetti fossati e lo stato de gabbioli, e ritegni, potrà vantarsi d'havere con suo incommodo di molto contribuito al pubblico vantaggio, e praticamente vedrà molti

disordini che non le saranno per aventura communicati da Ministri per privati mottivi ò interessi, à quali riparando decaderanno in suddetti gabbioli, e ritegni minor quantità di materie, e per conseguenza sarà men gravoso lo spacciamento de medemi, e minore il pregiudicio del porto, per lo trasporto in esso delle stesse materie.

8) Per maggior aotentica di quanto si contiene in questo capitolo potrà l'illustrissimo Diputato haver ricorso al disesto d'una relazione che sotto li 9 Febraro dell'anno 1709 portò all'illustrissimo Magistrato de Padri del Commune l'illustrissimo Signor Domenico Sauli.

Cap. Sesto - Bette, et ordigno, che servono per spacciare, e nettare il porto

N° 1 - L'utilià dello spacciamento del porto

N° 2 - L'ordigno lavori ove sono materie dure, cioè pietre, pali, e segadori.

N° 3 - Custode dell'ordigno, e sue incombenze.

N° 4 - Una volta il mese dall'illustrissimo Diputato si aggiustino li conti dello speso, e consumato per l'ordigno, si sgravi, et adebiti l'inventario del Custode di esso di ciò, che si sarà comprato, o consumato.

N° 5 - Si osservi se il custode dell'ordigno adempisce la sua instruzione registrata à piedi della presente.

N° 6 - Il custode dell'ordigno dia sigortà idonea di render conto del pervenutoli.

N° 7 - Le bette lavorino al luogo destinatoli, ne si muovano da quello senz'ordine.

N° 8 - Malizie, ò sia inganni de bettanti à danno pubblico, acciò loro si abonnino le materie diversamente da quello, che sono.

N° 9 - Modo di conoscere la qualità delle materie estratte dal porto e gl'inganni de bettanti.

N° 10 - L'illustrissimo Diputato visiti alla volta le bette e vedrà gl'inganni de bettanti, e si accerterà se da Ministri Deputati à misurare le materie estratte dal porto si compisca alle loro incombenze.

N° 11 - Farà osservare dal Guardiano del porto, se quando le bette vengono da scaricare sono intieramente vuote.

N° 12 - Se le bette saranno proprie dell'illustrissimo Magistrato, quali siano le incombenze dell'illustrissimo Diputato.

N° 13 - Luogo ove devono andar le bette à scaricare.

N° 14 - Il Cassiere non paghi alli bettanti, ò impresario la dovuta mercede senza il biglietto sottoscritto dall'illustrissimo Diputato, e senza che unitamente con esso le sia presentato il sterlino, che le consegnerà il Custode della Lanterna.

N° 15 - Le bette, devono ogni sera entrare in Darsina, e non si lascino le vele attaccate alle antenne delle medeme.

1) Quanto maggiormente si estrarranno materie dal porto, tanto questo si renderà più sicuro, mentre ove è maggior fondo vi è minor risacca, e così la spesa dello

spacciamento è sommamente profittevole, e per quanto il beneficio sia insensibile non lascia perciò d'esser molto essenziale.

2) Segue lo spacciamento con l'ordigno à ciò destinato, e deve questo lavorare ove sono le materie più dure, pali, pietre, e segadori, che non possono estraersi dalle bette à ciò destinate. 3) Questo hà il suo custode e la sua principal cura è di invigilare à chè li canapi, et attrezzi del Magistrato illustrissimo che servono all'uso di detto ordigno, non siano distratti, permutati ò rubbati, e siccome si consegnano al detto Diputato con inventario, così questo ne tenga buon conto, e sarà proprio 4) che l'illustrissimo Diputato una volta il mese saldi li conti delle spese per gl'attrezzi di detto ordigno, ordini, che si sgravi, et adebiti il consumato, e comprato per il medemo, e si vedano gli avanzi.

5) Sarà parimente cura di detto illustrissimo Diputato di osservare, se il Custode suddetto osserva la sua instruzione che sarà registrata à piedi della presente 6) e provarsi dal detto illustrissimo Diputato di dar conto di ciò, che deve, e senza tale caotela non permetterà, che eserciti detto Ufficio.

7) Le bette, ò lavorano per via d'apalto, e sono proprie dell'impresario, ò lavorano per conto del Magistrato illustrissimo, e sono sue proprie. Se per conto dell'impresario altra incombenza non havrà l'illustrissimo Diputato, sol quella che lavorino nel sito, che le sarà da sua Signoria illustrissima, ò dal sottosindico di mare, e custode dell'ordigno di suo ordine destinato. 8) e che non si abonnino al suddetto impresario le materie diversamente da quello che sono, come sempre pretendono, e ben spesso con inganno loro riesce d'ottenere, come essi stessi confessano e per maggiore intelligenza di sua Signoria illustrissima è necessario che sappi che ben spesso li bettanti ricuoprono la superficie della barcata di materie dure, che se le pagano à prezzo più rigoroso, e che il rimanente della barcata non è sale. 9) Diconsi materie dure quelle, che passeggiandovi sopra un'huomo sono talmente consistenti e sode, che pare si passeggi sopra un mattonato, ò sia ostrica; materie ne dure ne tenere son quelle, che passeggiandovi sopra cuoprono la superficie del piede; materie tenere son quelle che sfondano totalmente, ne vi si puo passeggiar sopra; si distingue anche la qualità delle materie dalla qualità del colore, mà richiede ciò gran pratica, et è facile l'esser ingannato; questo però serve di regola à chi è pratico, quando la betta è in parte, e non totalmente caricata, e così si distingue se caricata la barcata sia veramente tale quale si pretende dall'impresario ò bettanti. Per svellare l'inconveniente, che ben spesso accade, se la barcata è totalmente piena, e come si dice alle stazze è necessario far zappare le medeme materie e far un fosso della profondità di due palmi circa, e si distingue nel fosso la qualità delle materie entrando un'huomo nel fosso ò piantandovi un palo, che non sia aguzzo, come il manico della stessa zappa. Li misuratori à ciò destinati devono fare la stessa prova, massima quando vedono le materie esser alle stazze, e la barca non molto carica, mentre questo è contrasegno assai manifesto, che le materie non sono dure, perché le tenere sono men gravi. In ciò però vi puol esser un'inganno, cioè, che la betta habbi saora più del consueto, che alle volte farà visitare, per accertarsene. 10) Se l'illustrissimo Di-

putato visiterà tal volta le bette non solo scorgerà esso ocularmente l'inganno, ma osserverà, se da misuratori destinati à qualificar le materie si arbitraggi à prò dell'impresario delle bette, ò bettanti, et à danno pubblico, e se vorrà haver maggior cognizione di questa pratica potrà ricorrere al Capitolo sesto della suddetta relazione del 1799, e circa il rimanente per osservare, se l'impresario compisce al suo obbligo, si registrerà à piedi della presente il contratto di sua obbligazione, et apalto.

11) Farà in oltre osservare dal Guardiano del porto, come prescrive la sua instruzione, se quando rientrano le bette scaricate sono intieramente vuote per ripagare il già sodisfatto.

12) Se le bette saranno proprie dell'illustrissimo Magistrato, e lavoreranno per suo conto, si paga à lavoranti di esse il convenuto per ogni canella, et è l'illustrissimo Magistrato tenuto di provvederle di tutti gli attrezzi necessari; Questi saranno alla custodia, e carico del custode dell'ordigno e bette, e si praticherà ciò, che sopra si è detto per gl'attrezzi dell'ordigno, e respettivamente ciò, che sopra si è detto per le bette in apalto cioè per quello solamente riguarda la qualità di esse materie.

13) Dovendo le bette tutte andar à scaricare dietro la piattaforma, ò sia fortezza sotto la Lanterna, ove si dice la Casa del Commune, per esservi un'arma pubblica cioè in vicinanza del principio della spiaggia di San Pier d'Arena detta la Coscia, e sbarcar ivi, per slontanar il timore che suddette materie rientrino in porto, 14) non permetterà, che dal Cassiere se le paghi la barcata, se giontamente col biglietto da sua Signoria illustrissima sottoscritto (del quale ne conserverà appo di sè altro consimile per confrontarsi) non sarà ad esso Cassiere presentato un sterlino che se le dà dal custode della Lanterna, che è tenuto di osservare, se le bette sbarcano le materie al luogo destinato, altrimente non se le deve consegnare detto sterlino.

15) Le bette tutte dell'illustrissimo Magistrato devono ogni sera entrare in Darsina per esser più sicure, e non devonsi lasciare le vele attaccate alle antenne, il che è à carico del custode dell'ordigno, e bette, come si vede dalla sua instruzione, e girando l'illustrissimo Diputato tal volta per spazzo le muragliette, si accerterà di questi disordini, e praticamente ne osserverà molti altri.

Cap. Settimo - Bette che servono per lo trasporto de gettiti de particolari e delle materie che s'estraono con l'ordigno dal porto e da gabbioli della città

N° 1 - Non si consenta ad alcun particolare le bette per trasporto de gettiti, ò altra materia senza il pagamento in Cassiere di £ 15.4 per canella che dovrà constare per ricevuta del Cassiere.

N° 2 - Il Custode delle bette non permetta che vadano a sbarcare in tempo improprio.

N° 3 - Non lo permetta senza il biglietto del Cassiere sottoscritto dall'illustrissimo Deputato, che conserverà appo di sé delineato per consegnarsi in fine d'ogni mese all'illustrissimo Deputato ad effetto di confrontarsi.

N° 4 - Il Guardiano del porto è tenuto d'osservare se le bette che caricano detti gettiti sono caricate, oltre le stazze.

N° 5 - Le bette, che caricano le materie estratte con l'ordigno non vadano à sbarcare se prima non saranno state visitate dalli Misuratori Deputati.

N° 6 - Per li gettiti che caricano li minolli si paghino lire due per ogni barcata, et il Guardiano del porto conservi li biglietti del Cassiere sottoscritti dall'illustrissimo Deputato.

N° 7 - Caricandosi gettiti sopra le bette destinate al spacciamento del porto qual pagamento sia dovuto, et à chi spetti.

1) Non si consenta ad alcun particolare le bette per trasporto di gettiti, ò altre materie, se prima di caricar le medeme non haverà pagato in Cassiere à raggione di Lire quindeci soldi 4 per canella franche ad Magistrato per lo consumo, e frazzo di esse bette, il che dovrà constare per biglietto, ò sia ricevuta del Cassiere e di più oltre le suddette £ 15.4 sarà a carico di essi Particolari, che desiderano suddetto trasporto, di soddisfare à Facchini, che caricano le bette la loro dovuta mercede, e li marinari che anderanno à sbarcarle à ragione di lire quattro soldi 14 per barcata.
2) Il Custode deputato alla custodia dell'ordigno e bette non permetterà alle stesse che vadano a sbarcare in tempo improprio, e lo stesso quando detto biglietto, ò sia ricevuta del Cassiere non sia firmato 3) dall'illustrissimo Diputato, e tratterrà appresso di sè detti biglietti, ò sia ricevute per consegnarli in fine d'ogni mese all'illustrissimo Deputato, non solo per confronto del conto del Cassiere, mà perché non possano più volte servirsi dello stesso biglietto che immediatamente delineerà seguito lo sbarco, e quando detto biglietto contenesse più barcate, delineerà quella barcata della quale già sarà seguito lo sbarco, e detto biglietto servirà non solo per confrontarsi col libro del Cassiere mà con l'altro, che tiene il guardiano del porto à tenore della sua instruzione per vedere se tutto camina di concerto, et à dovere.
4) Il Guardiano del porto sarà tenuto di osservare se le bette caricano gettiti oltre la stazza, e non lo permetta sia per il pregiudicio della Camera, che non ne riceverebbe il dovuto prezzo, sia per il risico che corrono del carico soverchio.
5) Il Custode delle bette non permetta à quelle che caricano le materie estratte con l'ordigno d'andar à sbarcare se non in tempo proprio, e dopo di essere state visitate da misuratori, e sottoscritto il solito biglietto dall'illustrissimo Diputato.
6) Accade alle volte, che havendo qualche particolare poca quantità di gettiti non puole servirsi delle bette destinate al trasporto di essi e si prevale de minolli; ma essendo in ciò necessaria la permissione dell'illustrissimo Diputato, non se le concede se non col pagamento in Cassiere di soldi quaranta per barcata, che dovrà constare per ricevuta del medemo sottoscritta dall'illustrissimo Diputato da consegnarsi al Guardiano del porto, per conservarsi, e consegnarsi per gl'istessi

mottivi alla fine d'ogni mese all'illustrissimo Diputato, alla forma, come sopra si è detto, delle bette destinate per li gettiti.

7) Segue all'incontro, che per la gran quantità de gettiti, che alle volte vi sono de particolari non sono sufficienti le bette dell'illustrissimo Magistrato destinate per lo trasporto di essi, et in questo caso potrà l'illustrissimo Diputato permettere à particolari che si prevalgano di quelle destinate allo spacciamento del porto, havuto però riguardo che non si ritardi il detto spacciamento, e così quando questo ò non si farà, ò non sarà urgente se si caricheranno gettiti sopra dette bette destinate al spacciamento del porto, e queste saranno proprie dell'illustrissimo Magistrato il pagamento si regolerà in tutto, e per tutto à tenore delle bette propriamente destinate à quest'effetto, mà se le bette suddette saranno proprie dell'impresario, il pagamento si regolerà pure al suddetto raguaglio, mà l'utile spetterà per metà al Magistrato, e l'altra metà all'impresario di esse bette, come sin'ora si è praticato di concerto con detto impresario.

Cap. Ottavo - Cave di pietra et anticipazioni da farsi agl'impresari di esse

N° 1 - Non si faccia anticipazione all'impresario delle cave, senza le dovute caotele, e quali.

N° 2 - Gl'impresari delle cave non vendano pietre à persone terze senza licenza, e conveniente pagamento.

Le cave delle pietre, de quali si serve l'illustrissimo Magistrato sogliono per lo più esser sue proprie, mà si scavano, e lavorano le pietre per via d'apalto, ò sia impresa, come dimostrano li contratti.

1) Ben spesso accade di dover fare delle anticipazioni, ò sian imprestanze à suddetti impresari, e sarà cura dell'illustrissimo Diputato di non sottoscrivere ordine alcuno d'anticipazione, ò imprestanza, se prima col mezzo del sottosindico di mare, et architetto di Camera non sarà certo che nella cava vi siano tante pietre già lavorate e pronte per consegnarsi più di quanto importerà il debito dell'impresario per caosa di suddetta anticipazione ò imprestanza, salvo se nelli contratti di detti impresari vi fosse diversamente patuito, ò si havesser caotele tali da poter esser sicuro del rimborzo di suddetta anticipazione ò imprestanza, mentre la povertà di detti impresari, e la facilità con essi praticate d'imprestanze hanno più volte intaccato la cassa pubblica, come si vede da cartulari dell'illustrissimo Magistrato.
2) Non permetterà, che si vendano dagl'Impresari pietre à particolari senza la precedente licenza dell'illustrissimo Magistrato, e con quel pagamento in Cassiere, che esso giudicherà convenirsi, mentre il sito delle cave essendo proprio dell'illustrissimo Magistrato. ad esso costa, e deve rimborzarsi della spesa, ò con servirsi delle pietre per proprio uso, ò con ricavare dalla vendita di esse qualche vantaggio, ò sia giusta reintegrazione.

Cap. Nono - Si misurino le pietre sì da scogliara che d'altre qualità prima che le medeme si gettino in mare, e quelle da scogliara, e piccamento si contrasegnino

N° 1 - Si misurino le pietre alle cave, si contrasegnino le medeme, e si notino al solito libro, e prima di porle in lavori, nuovamente si misurino, e confrontino col libro suddetto, per schivare gli errori.

N° 2 - Mottivi di suddetto ordine, e riparo alli disordini contingibili.

N° 3 - Nelle pietre da canella si faccia osservare se vi sono vacui, per non pagarle per maggior quantità di quello che effettivamente sono.

Potendo alle volte accadere, che siegua sbaglio nella misura delle pietre, massime da scogliera, et anco di piccamento, quale errore anche supposto accidentale, e non volontario non può riconoscersi gettate, che sono le stesse pietre in mare ò poste in lavoro.

Per evitare dunque gl'equivochi, sbagli, ò disordini sì à danno dell'illustrissimo Magistrato, che degl'impresari 1) doveranno l'architetto di Camera, e sotto sindico di mare à ciò già deputati, misurare le stesse pietre subito che ve ne sarà numero sufficiente d'inlesate, ò preparate, secondo che ne saranno discretamente richiesti dagli impresari di dette cave, e sarà cura del sottosindico di notare nel libro, che tiene le dette pietre nella seguente maniera.

Cioè pietra da scogliara, ò piccamento 12°. 1. 2. 3 ecc. palmi..... e sopra la stessa segnerà con segno rosso à oglio il numero solamente contrasegnato al libro, e non li palmi, et ogni qual volta si metteranno in opera, ò getteranno in mare suddette pietre si riconoscerà nuovamente dall'architetto di Camera e sottosindico di mare le loro respettive misure, per vedere se sia seguito in esse sbaglio, ò equivoco, sia nella misura di esse che nella moltiplicazione per ridurre dette pietre à palmi quadri, ò sia palmetti, e si delineerà al, libro il numero, e misura delle già poste in opera, e servite.

2) Questa pratica è atta a togliere molti inconvenienti pensati, et impensati, massime se l'illustrissimo Diputato manderà tal volta persona di sua confidenza or all'una or all'altra cava, e farà dal medemo misurare le pietre segnate, e si farà dar nota da detto suo confidente della misura e riduzione a palmi quadri, ò sia palmetti di ciascheduna di esse, secondo il numero con quale sarà segnata, e confrontando questo col libro, che si tiene dal sottosindico di mare, ove sarà notato il numero, e misura di esse respettive pietre, si avederà se sia seguito, ò non seguito alcun sbaglio, e se questo fosse per aumentare frequente à suo giudicio, farà dell'errore quel caso, che la sua prudenza stimerà convenirsi.

3) Per ciò che riguarda le pietre da canella s'incarichi dall'illustrissimo Diputato all'architetto di Camera, e sottosindico di mare d'invigilare acciò non si paghino, ò misurino per maggior quantità di quelle che veramente sono, mentre ben spesso da minolli si caricano sopra le lor barche in forma, che fanno maggior apparenza di quello, che realmente sono lasciando al di dentro de'gran vacui, e siccome tal malizia può anche praticarsi dagl'Impresari, così si deduce questo à notizia di sua Signoria illustrissima per suo Governo.

Cap. Decimo - Pontoni che servono per trasporto delle pietre, imbarchi, o' sbarchi di canoni, marmi, e simili, e per carena delle navi. Impresario di essi; e barca dell'ill.mo magistrato, che serve pure per la carena delle navi

N° 1 - L'illustrissimo Diputato procuri che dall'impresario de pontoni si osservi il contratto seco passato.

N° 2 - Non si conceda à particolari l'uso de pontoni senza precedente deposito di pegno d'oro, argento, ò contanti.

N° 3 - Non si restituisca dal Cassiere il pegno depositato senza ordine in scritto dell'illustrissimo Deputato.*

*no è più in uso il far contratto de pontoni e sono per conto del Magistrato illustrissimo quale vi tiene un custode co' £ 5. 6. 8 al mese di mercede.

N° 4 - Non si conceda la barca per uso delle carene à vascelli, che possono servirsi de pontoni e non si conceda senza deposito di pegno come sopra de pontoni.

N° 5 - Non si acquieti al detto dell'impresario circa il tempo che li pontoni haveranno servito à Particolari.

N° 6 - Non si bonifichi all'impresario lo speso per li pontoni senza permissione precedente, e consecutivo ordine dell'illustrissimo Diputato.

N° 7 - Non si carichino savorre sopra pontoni.

Questo capitolo sarà molto breve, 1) mentre à piedi di questa si registrerà il contratto dell'impresario de medemi col suo indice, e così s'incarica solamente il zelo dell'illustrissimo Diputato d'invigilare per l'osservanza del medemo.

2) Non possono concedersi li pontoni dall'impresario, per carene delle navi, ò per sbarchi, ò imbarchi di marmi, canoni, e cose simili senza precedente deposito di pegno d'oro, argento, ò contanti in Cassiere dell'illustrissimo Magistrato proporzionato alla qualità del lavoro, tempo, che si potesser servir de' pontoni in sodisfazione dell'impresario, e sottosindico di mare, e con precedente licenza sottoscritta dall'illustrissimo Deputato, in quale si dice, pagato tanto si restituisce il pegno.

4) La barca, che serve pure per le carene non possa concedersi per uso di quelli vascelli à quali possono servir li pontoni solamente in caso, che in quel tempo non potessero gl'istessi pontoni servire, e non si conceda senza precedente deposito, e licenza in tutto, e per tutto, come si è detto per li pontoni e chi se ne prevale doverà pagare lire quindeci il giorno.

5) L'impresario de pontoni è assai povero, e perciò può temersi che alle volte si accordi con chi si è prevalso per li usi suddetti de pontoni, e ne riceva in parte particolarmente la mercede che dovrebbe intieramente esser pagata in Cassiere à tenore del contratto e questo à mottivo d'esimersi dal pagamento di quaranta per cento, che deve rilasciare in sconto del suo debito dagli utili che riceve con dette carene, sbarchi, ò imbarchi, e così per esserne più certo non doverà intieramente fidarsi del detto di detto impresario, ma procurarne la sicurezza con altro mezzo,

come del sottosindico di mare, Guardiano del porto, et altri ad esso ben visti, e prima di firmare il rilascio del pegno col pagamento in Cassiere di tanta somma, si acerti se suddetto pagamento è tale quale deve essere, avertendo, che servendo il Pontone grosso alle carene, chi se ne prevale deve pagare lire venticinque il giorno, e per il piccolo lire quindeci il giorno et allo stesso raguaglio per li sbarchi, et imbarchi, oltre la solita guardia per custodia de medemi pontoni.

6) Accade alle volte di doversi fare qualche spesa per li pontoni, quale benché si adebiti all'impresario, pure se non seguisse effettivamente, ò fosse superflua, ridonderebbe ciò a danno pubblico, perché tanta minor somma si scemerebbe dal debito poco esigibile di suddetto impresario. Non si abboni perciò, ò paghi à detto impresario lo speso per detti pontoni senza la precedente permissione, e consecutivo ordine in scritto d'esso illustrissimo Deputato, acciò sotto il giusto pretesto di spesa, esso non si apropri ingiustamente quella somma che in parte sarebbe rimasta in cassa pubblica in difalco del suo debito della qualità già segnata.

7) Non si permetta à chi sia caricar savorre sopra pontoni, perché essendo la coperta di essi senza ritegno può facilmente decadere in porto in pregiudicio del medemo.

Cap. Undecesimo - Bastimenti da disfarsi in porto e pagamenti da farsi per ottenere la licenza

N° 1 - Deposito di pegno per li bastimenti da disfarsi.

N° 2 - Pagamento da farsi, et in che somma.

Accade alle volte che si disfanno nel presente porto navi, gallee, et altri bastimenti il che sempre siegue con qualche leggiero pregiudicio d'esso porto per le materie che vi cascano, 1) e perciò non si permetta senza precedente licenza in scritto dell'illustrissimo Diputato, e col deposito in Cassiere di pegno d'oro, argento, ò contante à giudicio di esso illustrissimo Deputato, ò col precedente pagamento in esso di somma proporzionata alla qualità del bastimento da disfarsi. 2) Come di lire cento per le navi più grosse da sessanta canoni in più, di lire ottanta per le navi di cinquanta in sessanta canoni, di lire sessanta per le navi di quaranta in cinquanta canoni, di lire quaranta per le navi di trenta in quaranta canoni, e per le altre di minor portata à proporzione, et à giudicio dell'illustrissimo Deputato.

Per le barche, tartane, galee, e simili lire dieci in quindeci secondo la lor portata, et à giudicio in tutto come sopra.

Cap. Duodecesimo - Ponti e calate

N° 1 - Non si permetta li sbarco di marmi, ancore, canoni, e legnami senza deposito di pegno.

N° 2 - Ogni pezzo di suddetto genere paghi per la stalia soldi venti l'anno.

N° 3 - Caosandosi qualche danno alli ponti, ò calate non si restituisca il pegno senza riparare al danno caosato.

N° 4 - Li mattoni si pongano sopra il Ponte de Signori Spinoli dentro del recinto, e non eccedano in altezza mattoni n° 75.

N° 5 - Le arene si sbarchino sopra detto Ponte dentro del gabbiolo.

N° 6 - Le licenze per transito non eccedano giorni trè.

N° 7 - Durante il tempo, che alcun bastimento carena se le permetta lo sbarco de' canoni, mà con deposito, per levarli, e pagare li danni ò stalia, quando fosse dovuta.

Li ponti, e calate doverebbero servire per sbarco, imbarco, e transito, mà più ben spezzo si occupano questi con legnami, marmi, canoni, botti, et altro.

1) Se ciò siegue per titolo di magazinaggio, come per l'ordinario accade à marmi, canoni, ancore, e legnami, non se ne permetta lo sbarco senza precedente deposito in Cassiere di pegno d'oro, ò d'argento 2) per il pagamento di soldi venti l'anno per ogni pezzo di marmo, ancora, canone, ò legname salvo se si sbarcassero ne siti affittati per conto, ò licenza dell'affittuario, e detto pagamento si esigge, perché detti generi occupano detti ponti, e calate.

3) Mà se imbarcando, ò sbarcando li medemi si guastassero in parte suddetti ponti, e calate non si restituisca il pegno, senza che si ripari al danno caosato, e si paghi il dovuto per la stalia, e ciò consti per ricognizione del sottosindico di mare ò Guardiano del porto, et al riparo de danni caosati sia anche tenuto, ò tenuti quelli che haveranno in affitto alcuna parte di sito in suddetti ponti, ò calate.

4) Il Ponte detto de' Signori Spinoli serve per lo sbarco, e magazzeno de mattoni, et arena.

   Il sito dove si ripongono i mattoni resta affittato à diversi, mà non possono questi riporsi oltre la muraglia, ò recinto à ciò destinato, ne possono eccedere l'altezza di mattoni N° 75, come appare dal contratto di affitto, e determinazione de 18 luglio 1714 dell'illustrissimo Magistrato.

5) Le arene devono sbarcarsi dentro del gabbiolo destinato à quest'uso, nè possono alzarsi più della muraglietta, e ciò per timore che dalle tempeste di mare ò venti non siano trasportate in porto in pregiudicio del medemo.

6) Potrà l'illustrissimo Diputato concedere lo sbarco non solo di tutti suddetti generi, mà d'altri per transito, e tale licenza, che si concederà senza pagamento, non possa eccedere trè giorni.

7) Quand'in porto qualche nave vuol carenare possa l'illustrissimo Diputato permetterle lo sbarco in terra de' canoni, alberi, pennoni, ancore, bottami e petrecci, mà tale permissione, che si farà senz'alcun pagamento, non ecceda il tempo che la nave, ò bastimento starà in carena come si dice alla banda, ò sia al rovescio, altrimente saranno tenuti al pagamento consueto e non si conceda la licenza ne pure per questo titolo, senza precedente deposito in Cassiere di pegno d'oro, ò d'argento sia per levar dette robbe in tempo opportuno, sia per pagamento quando convenga, sia per rifacimento de' danni che potessero haver caosato.

Cap. Decimoterzo - Magazeni e case al mole, e barache in darsina del vino

N° 1 - Sarà sua incombenza l'affitto de magazeni al Mole, e delle barache in Darsina.

1) Sarà cura dell'illustrissimo Diputato al porto di affittare li magazeni, e case che sono al Mole Nuovo, e le baracche, che sono nella Darsina del Vino, e farle fare quei accomodamenti che fossero necessari quando ne havessero bisogno.

Cap. Decimoquarto - Usi della darsina del vino e delle galee

N° 1 - Le barche cariche di vino pagato prima l'ancoraggio possono entrar in Darsina senz'altro pagamento.

N° 2 - Le barche che servono di magazeno in suddetta Darsina del Vino pagano ogn'anno £ 50 all'illustrissimo Magistrato.

N° 3 - Non si permetta lo sbarco in terra di botti, et altri attrezzi senza deposito di pegno in Cassiere, e non si permetta stalie che per otto giorni.

N° 4 - La Darsina delle Galee serve non solo per li pubblici bastimenti, mà per ricovero de' minuti, benchè particolari in caso di borasca di mare.

N° 5 - La licenza per entrarvi è necessaria, mà si concede senza pagamento et officio dalla Cancellaria in tempo di borasca, per imbarco, ò sbarco di sale, vena di ferro ecc.

N° 6 - Entrando in Darsena per tal mottivo deve il bastimento uscirne al primo buon tempo, caricato, o scaricato il sale, vena, ecc. altrimente sarà tale bastimento tenuto alla stalia.

N° 7 - Per la stalia in Darsina le barche pagano £ 7. 12 il mese e così à raguaglio e tale licenza deve sottoscriversi dall'illustrissimo Diputato.

N° 8 - Non si concedano licenze per stalia se in Darsina vi saranno molti bastimenti e per conseguenza sarà imbarazzata à giudicio dell'illustrissimo Diputato.

N° 9 - Non si permetta l'entrata in Darsina alle barche col pretesto di caricare la stiva, che per trè giorni, e col deposito in Cassiere di pegno d'oro, ò d'argento, della valuta di £ 10.

La Darsina del Vino non deve servire che per i bastimenti carichi di vino 1) e questi pagato prima l'ancoraggio possono entrarvi senz'alcun altro pagamento, e con la licenza, che se le concede officio dalla Cancellaria, e trattenervisi sino a che siano spicciati dalla Gabella del Vino, e sodisfatta la medema.

2) Accade alle volte, che alcuni padroni tengono in detta Darsina bastimenti che loro servono di magazeno e non escono dalla stessa sia per loro commodo, sia per non perdere il sito, che loro maggiormente conviene, mà se suddetti patroni vogliono haver il commodo di suddetti magazeni sono tenuti à pagare per ciascheduno di essi lire cinquanta l'anno, al quale pagamento sarà tenuto l'illustrissimo Diputato

di astringer tutti quelli che haveranno in detta Darsina barche di tal uso à suo giudicio.

3) Non possa l'illustrissimo Diputato permettere lo sbarco in terra, ò sia sopra le calate di detta Darsina delle botti, ò altri attrezzi, che per giorni otto, quali passati via tenuto il padrone di esse à quel pagamento, che stimerà l'illustrissimo Diputato, havuto riguardo alla qualità dell'imbarazzo, tempo della permanenza e danno per aventura caosato, ò perché non possa alcuno deffraudare il pubblico non se le permetta suddetto sbarco senza precedente deposito in Cassiere di pegno d'oro, ò d'argento per l'osservanza di quanto sopra.

4) La Darsina delle Galee propriamente serve per le medeme, e per li pontoni, ordigno, e bette sia dell'illustrissimo Magistrato, che dell'impresario mà serve altresì per ricovero de'bastimenti minuti in caso di borasca.

5) Questi bastimenti non possono entrarvi senza licenza, che se le concederà dalla Cancellaria ex officio per uscirne al primo buon tempo, e così à quelli bastimenti che devono entrarvi per imbarco, ò sbarco di vena di ferro, sale, grano, legne, e simili.

6) Siegue alle volte, che qualche bastimento entra in suddetta Darsina col mottivo di sbarco, ò imbarco, ò per tempesta, e vi si trattiene oltre il primo buon tempo, ò giorni permessi per suddetto imbarco, ò sbarco, e tali bastimenti sono tenuti 7) al pagamento di £ 7. 12 al mese al raguaglio del tempo, che vi si tratterranno per apunto come quelli che ne richiedono espressamente la permissione, che non può concedersi ex officio dalla Cancellaria, mà con precedente ordine dell'illustrissimo Diputato pagamento del consueto raguagliato al tempo della richiesta stalia, e consecutiva firma di esso Diputato, quale starà in avertenza (8) di non concedere licenza à bastimento alcuno per permanenza, quando saprà ò vedrà essere la stessa Darsina imbarassata, e difficoltarsi alle Galee, ò bastimenti del Magistrato l'ingresso, ò sortita dalla medema.

9) Alle barche, che richiedono licenza per entrar in Darsina à caricar la loro stiva non se le permetta l'ingresso, che per giorni trè e col deposito di lire dieci, ò pegno d'oro, ò d'argento di consimil valuta à tenore dell'ultimo regolamento de 3 settembre 1714 e ciò, à mottivo di deludere il loro artificio e fare, che passati detti trè giorni paghino la solita stalia d'un scuto argento al mese, mentre essendo barche da vino, sarebbe altrimente difficile sapersi se siano tenuti, ò non tenuti al suddetto pagamento e siccome questi caricano acqua in vece di savorra, così possono partirsi da detta Darsina senza il dovuto pagamento, quando la Camera illustrissima non fosse assicurata col suo deposito.

Il pagamento per le stalie possa farsi al Giovine della Camera dell'illustrissimo Magistrato, che lo noterà non solo à piedi della licenza dà concedersi, mà anche ne farà biglietto separato da presentarsi all'illustrissimo Diputato nell'atto di settoscriver la detta licenza, e noterà suddetto pagamento in libro à parte et ogni mese sarà tenuto, previo il confronto di suddetto libro con li biglietti suddetti (da conservarsi in filsa à parte dall'illustrissimo Dipuato) di pagare in Cassiere del Magistrato il riscosso per detta caosa in detto mese.

Cap. Decimo Quinto - Accomodare. Dar carena, o' ariondare li bastimenti nelle darsine

N° 1 - Non si permetta in Darsina il calafattare à fuoco vivo per timore d'incendio.

N° 2 - Chi vorrà calafattare in Darsina sia tenuto à pagamenti da farsi come in questo paragrafo.

N° 3 - Non si permetta à barche vecchie il calafattare l'opera viva senza l'obbligo precedente del pagamento di £ 50 annue.

1) Non si permetta à chi'che sia il dar carena in Darsina à fuoco vivo per il timore d'incendio attesa l'angustia del sito. Chi vorrà calafattare in dette Darsine sarà tenuto al seguente pagamento cioè.
2) Per carenare in dette Darsine però sempre senza fuoco si richiede il pagamento di lire diecinove, e per ariondare l'opera morta, la coperta, e spalmare lire sette soldi 12, e per ariondare il cassaretto, ò far altri lavori il pagamento sarà à giudicio dell'illustrissimo Diputato, e tal pagamento si farà al Giovine in tutto, e per tutto, come nel precedente capitolo per le stalie.
3) Non si permetta dall'illustrissimo Diputato il raccomodamento dell'opera viva ad alcuna barca da vino, che sotto pretesto di navigabile serva di magazeno, se non previa l'obbligazione, e pagamento di lire cinquanta l'anno, al quale sono tenute le barche, che servono di magazeno.

Cap. Decimo Sesto - Lanterna, suo custode, et ufficio

N° 1 - Uso della Lanterna

N° 2 - La provissione d'oglio per uso della Lanterna è à carico dell'illustrissimo Diputato e si faccia in tempo opportuno.

N° 3 - Quantità di lumi, che devono accendersi nel fanale della Lanterna.

N° 4 - Accendendosi più lumi del consueto il Lanternaro lo partecipi il di' seguente all'illustrissimo Diputato, et al sottosindico di mare, e ne faccia sottoscriver l'attestato per haverne il discarico.

N° 5 - Ogni mese si acrediti al Lanternaro l'oglio consumato straordinariamente contro il suo debito del ricevuto, e si faccia al raguaglio.

6) Si consegni dal Lanternaro il sterlino à bettanti, quando scaricano al luogo destinatoli, senza del quale non se le paghi dal Cassiere la barcata.

1) La Lanterna serve non solamente per segnare i vascelli, che sono in vicinanza del porto, mà altresì si accendono lumi nel fanale di essa per indicare à vascelli ove sia il porto.
2) La provissione dell'oglio per detti lumi è à carico dell'illustrissimo magistrato e da questo demandata all'illustrissimo Deputato al porto, quale procurerà farlo pro-

vedere in tempo opportuno per haverlo, à prezzo conveniente, e che sia di qualità tale che faccia buona durata e lume chiaro non fosco.

3) Si accenda nel fanale maggiore ò minore quantità di lumi secondo il bisogno, et à tenore delli ordini ne haverà il Custode della Lanterna dall'illustrissimo Diputato quale haverà riguardo alle leggi, instruzione et ordini del Lanternaro, à decreti de' Serenissimi Collegi, et al stato della cassa dell'illustrissimo Magistrato.

4) Se il Lanternaro accenderà alle volte per caosa di tempo oscuro, ò borascoso, ò altro accidente maggior quantità di lumi del consueto sia tenuto la mattina seguente darne parte all'illustrissimo Diputato e sottosindico di mare, e farà notare nel libretto che tiene à quest'effetto la quantità de' lumi, che straordinariamente haverà acceso la notte antepassata, e farne sottoscrivere la detta nota dal detto illustrissimo Diputato, e sottosindico di mare, e senza la suddetta nota come sopra convalidata non possa pretendere verun bonificamento di consumo straordinario.

5) Tutto l'oglio, che si comprerà per provissione della Lanterna si debiterà al custode di essa et ogni mese se le darà credito del consumato per uso straordinario proporzionato alla longhezza delle notti al raguaglio della prova fatta, che ogni misuretta d'oglio duri in una lampada accesa con stoppino di fila trentaquattro di bombace per ore sette come resta espresso nè decreti e regolamento fatto in questa materia, e del consumo ordinario se gliene darà credito in fin d'anno à raggione di barili undeci e mezzo l'anno, oltre di chè dovrà bonificarseli anche il frazzo de fondi de trogli, che però spetteranno al Magistrato illustrissimo.

6) Il Lanternaro è parimente tenuto di osservare se le bette tutte vanno à scaricare al luogo destinatoli, e ciò seguendo le darà il solito sterlino senza del quale il Cassiere non le pagherà la barcata sia di matterie estratte dal porto, ò gabbioli tutti, sia di gettiti trasportati di dentro la città.

Cap. Decimo Settimo - Naufragii in porto

N° 1 - Seguendo naufragii di qualche bastimento, che Dio non volgia, nel presente porto, s'incarica il zelo dell'illustrissimo Diputato di procurarne quanto prima l'estrazione, acciò rimanendo ivi qualche tempo non riesca questa più difficile, e non solo riempia il bastimento naufragato il porto, mà faccia de' segadori.

N° 2 - Ciò si pratichi con incaricarne, e procurarne l'estrazione da Padroni de' bastimenti sommersi, e quando da questi si negligentasse ò differisse l'estrazione fatta à medesimi l'opportuna intimazione dell'estrazione, si ordini quasta dall'illustrissimo Deputato, e si eseguisca à spese pubbliche per reintegrarsene da particolari à quali spettasse il bastimento sommerso, salve sempre le azioni al sindico per detta reintegrazione e danni sofferti non solamente contro il bastimento sommerso et estratto, ma contro li padroni e proprietarii di esso.

Cap. Decimo Ottavo - Ancoraggio et ancoragisti

N° 1 - Che sia l'ancoraggio, e da chì si esigga.

N° 2 - Le differenze, che insorgono circa l'ancoraggio da chì debbano definirsi.

N° 3 - Non si conceda licenza per le savorre à chi non havrà pagato l'ancoraggio.

N° 4 - Le barche da vino non entrino in Darsina se non haveranno pagato l'ancoraggio.

N° 5 - Libri da tenersi per sapere l'introito della gabella dell'ancoraggio, da chi e come.

N° 6 - Ogni domenica si rivedano, e sottoscrivano li detti libri dall'illustrissimo Diputato.

N° 7 - Fine per quale si tengono suddetti libri.

N° 8 - Li bastimenti soggetti à bollo non si registrino in suddetto libro, tenuto dal sottosindico di mare.

N° 9 - Metodo con cui si regola il pagamento di suddetto diritto, ò gabella.

1) La gabella dell'ancoraggio è un diritto, che pagano i bastimenti, che gettano le ancore negl'infrascritti limiti, cioè de lidi del Capitanato di Bisagno, e Voltri, overo in qualonque modo danno l'ancore in alto mare frà detti limiti per il spazio di miglia quattro, da qual pagamento sono esenti li bastimenti proprii d'alcun Principe, ò come si dice da guerra ò quelli, che per accidente di tempo vi ritornano ad ancorarsi doppo d'esserne partiti, mà con la stessa patente, e senz'haver toccato in alcun luogo.

   Questo è il principale introito dell'illustrissimo Magistrato destinato alla conservazione del porto, qual introito per lo più si esigge per via d'apalto vendendosi ad impresari il gius di detto diritto.

2) Nascendo differenze trà padroni de bastimenti e suddetti affittatori ne è giudice l'illustrissimo magistrato e ben spesso tali differenze se sono di poco momento si conoscono, e terminano sentite le parti dall'illustrissimo Diputato al porto.

3) Non può concedersi dalla Cancellaria la permissione ad alcun bastimento d'imbarcare, sbarcare, ò travasar savorra, 4) né entrar in Darsina, ciò però rispetto solamente alli bastimenti carichi di vino, se prima non sarà pagato il diritto d'ancoraggio, da quel capitano, padrone, ò bastimento, che richiederà tali permissioni, e si noterà nella licenza tale pagamento, che dovrà in Cancellaria dell'illustrissimo Magistrato constare per ricevuta dell'impresario dell'ancoraggio, ò non essendo affittato tale diritto per ricevuta del Diputato à riscuoterlo, e l'illustrissimo Diputato che doverà sottoscriver le licenze per imbarcare, sbarcare ò travasar savorre, osserverà se in dette licenze si esprima la qualità del pagamento dell'ancoraggio.

5) Potendo accadere che dall'impresario dell'ancoraggio si pretenda con poco fondamento danno notabile, perciò per andarvi opportunamente al riparo resta ordinato al Ministro Deputato dall'illustrissimo Magistrato di sanità, che ordinariamente risiede nella casetta di esso illustrissimo Magistrato posta sopra il Ponte detto de Signori Spinoli, di tenere un libro in quale giornalmente noti li bastimenti tutti, che giungono nel presente porto, esprimendo in essi il nome del

bastimento, e di chi lo comanda, e per detta fatica ne riceve il dovuto premio dall'impresario dell'ancoraggio.

Resta pure à carico del sottosindico di mare di tenere un libro consimile, in quale però registra solamente li bastimenti soggetti all'ancoraggio, e non al bollo, cioè quelli che sono di maggior portata di salme cinquanta, qual libro in ogni pagina è sottoscritto dal Cancelliere dell'illustrissimo Magistrato, e deve il sottosindico notar in esso il nome del bastimento, quello di chì lo comanda, di qual luogo, e con qual carico, et il giorno dell'arrivo nel presente porto, con segnare di rimpetto, cioè nella facciata opposta la di lui portata in salme tante, et in margine ciò che deve pagare d'ancoraggio.

6) Entrambi questi libri devono ogni domenica confrontarsi insieme dall'illustrissimo Diputato, e caminando di concerto da sua Signoria illustrissima sottoscriversi.

7) Il fine di questo duplicato registro, confronto, e sottoscrizione è principalmente dirretto, acciò consti per mezzo di più testimonii, e ministri diversi il vero introito dell'ancoraggio per vedere se gl'impresari hanno giusto titolo di querelarsi, ò falsamente si dolgono per non haver guadagnato quanto si sono saputi desiderare, e così ammettere, ò rigettare le loro instanze.

8) Li bastimenti soggetti al bollo, che sono quelli di minor portata di salme cinquanta, non si registrano dal sottosindico di mare, mentre è possibile sapersene il preciso, tanto più che il gius di detta esazione da principali impresari dell'ancoraggio si subaffitta à loro carico ad altri apaltatori.

9) Il diritto dell'ancoraggio si regola al raguaglio della portata del bastimento da stazzarsi, e deve quantitativamente estimarsi dal sottosindico di mare à ciò Deputato, quale però non doverà fare detto estimo stazza, ò portata se non alla presenza del padrone ò commandante di esso bastimento, ò persona per esso, dell'impresario dell'ancoraggio, ò persona per esso, acciò ogn'uno possa invigilare alla respettiva giustizia, che loro è dovuta.

Cap. Decimo Nono - Savorre da farsi, sbarcarsi o' travasarsi

N° 1 - Volendo travasare savorre per carenare paghi lire due per barcata secondo l'estimo della quantità da farsene dal Guardiano del porto.

N° 2 - Li bastimenti di minor portata di salme trecento ò prendano savorre brutte sopra de' ponti, ò paghino per farla da minolli la metà di quello pagano d'ancoraggio.

N° 3 - Il pagamento suddetto possa farsi al Giovine di Cancellaria, si noti à piedi della licenza da sottoscriversi dall'illustrissimo Diputato in biglietto à parte per conservarsi dell'illustrissimo Diputato, et in libro à parte per confrontarsi, e pagarsi in Cassiere ogni mese il riscosso.

Tutti li bastimenti che vorranno dar carena, e travasar savorre sopra altro bastimento per ripigliarsela, terminata la carena, 1) sono tenuti di pagare soldi quaranta

per barcata secondo l'ultimo che ne sarà precedentemente stato fatto dal Guardiano del porto di havere al loro bordo tanta quantità di detta savorra, e senza la fede di tal pagamento non si sottoscrive dall'illustrissimo Diputato la permissione di detto travazzo.

(vedi decreti fatti l'anno 1741. 8. luglio in carte 68) [1]

2) Tutti li bastimenti che sono di minor portata di salme trecento sono tenuti di prendere le saore brutte, che sono nè gabbioli sopra li ponti, e se à padroni di essi bastimenti non acommoda il prender dette savorre brutte, loro si permetta il far savorre nette da minolli, precedente però il pagamento della metà di ciò che pagano per l'ancoraggio qual pagamento si noterà à piedi della stessa permissione in Cancellaria ex officio, e senza detto pagamento non se le permetta dall'illustrissimo Diputato di far savorra da minolli.

3) Per maggior commodo, e facilità de capitani e padroni, che desiderano ò travasar savorre, ò far savorra da minolli in vece delle brutte esistenti sopra i ponti, che sono tenuti di fare, possono far il pagamento suddetto al giovine dell'illustrissimo Magistrato, quale ex officio le farà la licenza ricevuto, che haverà suddetto pagamento che noterà in libro à parte unito all'introito per le stalie in Darsina, et all'altro per carenare ò calafattare nella stessa Darsina, e non solamente registrerà à detto libro il riscosso che riterrà appresso di sè, mà oltre la licenza formerà altro biglietto a parte, che dica che il tale hà pagato tanto per la tal caosa, e questo biglietto si conserverà dall'illustrissimo Diputato in filsa à parte per confrontarsi ogni mese col suddetto libro, e caminando à dovere lacererà li biglietti, e sottoscriverà il libro constando..... del pagamento in Cassiere fatto da esso giovine della somma in quel mese dal medesimo imborsata.

Cap. Vigesimo - Possolana, e suo custode

N° 1 - La possolana si compri dall'illustrissimo Diputato al porto con precedente decreto.

N° 2 - Il sottosindico di terra si consegni la possolana, e non ne disponga senz'ordine in scritto dell'illustrissimo Diputato.

N° 3 - Annuo riparto di possolana frà gli Ufficiali del Magistrato illustrissimo.

N° 4 - Non si venda possolana à particolari senza fissazione del prezzo e per decreto dell'illustrissimo Magistrato.

N° 5 - Si rivedano tal volta all'improviso li scandagli della possolana, massime quando si consegna per lavori pubblici.

1) La compra della possolana deve farsi dall'illustrissimo Diputato al porto precedente la permissione dell'illustrissimo Magistrato, e questa sarà maggiore, ò minore secondo l'indigenza, e prezzo della medesima, havuto riguardo, che sempre

---

[1] Scritto a margine - aggiunto in data succesiva.

nè magazeni ve ne sia somma sufficiente per uso dell'acquedotto pubblico e lavori maritimi.

2) La custodia di questa resta apoggiata al sottosindico di terra, quale non potrà consegnarla à chi che sia etiam per lavori pubblici senza precedente ordine in scritto dell'illustrissimo Diputato al porto in quale si dirà si consegnino al tale cantara tante di possolana per il tale effetto, ò con tal pagamento.

3) Sarà lecito ad ogn'uno degl'Ufficiali dell'illustrissimo Magistrato di havere per ciascheduno di essi ogni anno cantara cinquanta di possolana al prezzo che costerà all'illustrissimo Magistrato da essi elligendo, previo però il consueto decreto dell'illustrissimo Magistrato.

4) Non potrà l'illustrissimo Diputato molto meno il sottosindico di terra vendere ò consegnare alcuna quantità di possolana à particolari senza precedente decreto dell'illustrissimo Magistrato, che doverà determinarne il prezzo, e prima di sottoscrivere il biglietto della consegna doverà constare del pagamento per ricevuta del Cassiere.

5) Procurerà l'illustrissimo Deputato, di star in attenzione acciò ricevendosi possolana non resti aggravato nè scandagli chi la consegna, molto più che il pubblico non subisca danno, quando dal sottosindico di terra custode di essa possolana si consegna per uso de pubblici lavori, e per accertarsi di questo potrà tal volta all'improviso far riconoscere la misura, e scandaglio, per osservare il calcolo corrispondente.

Instruzione per il Sottosindico di mare e deputato a carattare li vascelli per l'ancoraggio

1) Il sotto sindico di mare haverà cura, et invigilerà, che il Guardiano del porto riconosca che tutti quelli, i quali traghetteranno getti, ò terra non ne caccino parte alcuna in porto, mà che li conducano à luoghi prefissi.

2) Che le bette similmente si conducano à luoghi prefissi e che nel loro ritorno siano del tutto scaricare, osservando ò facendo osservare dal suddetto Guardiano, prima che pongano mano al nuovo carico, se sono del tutto evacuate.

3) Non permetterà che si facci acconcio, ò maneggio alcuno in porto eccetto, che con le solite licenze, e non lascerà far maneggio, ò lavoro alcuno di notte tempo.

4) Sia sua cura di carattare prontamente e di far l'estimo di tutti i vascelli soggetti all'ancoraggio senza dilazione con espressione del numero delle salme in lettera, e del nome del vascello, capitano ò padrone di esso in libro, che di camera del prefato illustrissimo Magistrato li sarà ogn'anno consegnato sottoscritto pagina per pagina dal cancelliere del prefato illustrissimo Magistrato.
Detto libro starà sempre appresso detto estimatore con facoltà à gl'apaltatori, ò sia impresari dell'ancoraggio di vederlo ogni volta, che più le piacerà ed in fine d'ogni settimana sia esso estimatore tenuto farlo rivedere e confrontarlo col libro, che tiene della venuta di tutti i bastimenti il Deputato dall'illustrissimo Magistrato di Sanità, con farle entrambi sottoscrivere dall'illustrissimo Diputato pro

tempore al porto, ed ogni primo del mese di Genaro sia tenuto consignarlo al prefato illustrissimo Magistrato sotto pena di £ 50 per ogni contravenzione.

Detto estimatore habbia nel carattare i vascelli, e bastimenti il riguardo di far il giusto, acciò non resti gravato né l'appaltatore, né li padroni de vascelli ò bastimenti facendo più tosto meno una, ò due salme per cento, che più della portata. Del detto estimo, prima del discender dal vascello carattato dovrà dar nota al capitano ò padrone di esso.

5) Non le sarà lecito da sé solo, senza previo ordine del Magistrato illustrissimo minorar, ò accrescer l'estimo à vascelli che sono, o saranno stati precedentemente carattati.

6) Doverà assistere senza veruna ricognizione à tutti i lavori che si faranno dentro del porto, ad ambi i moli, calate, ponti, et altro, et à dispacci de gabbioli pubblici.

7) Doverà star oculato, che il custode della Lanterna tenga di notte tempo accesa nel fanale la quantità de lumi, che le prescrive la di lui instruzione, et in difetto farne subito parte all'illustrissimo Magistrato ò sia illustrissimo Diputato al porto, et haverà carico di sottoscrivere il libretto, che tiene il Custode della Lanterna per farvisi notare quel numero di lampadi che accende straordinariamente in notti oscure, ò borascose alla forma de' decreti e di detta sua instruzione, e tal sottoscrizione farla la mattina immediatamente seguente alla notte che sarà stata fatta detta straordinaria illuminazione perché sia in appresso sottoscritta pure dall'illustrissimo Diputato pro tempore al porto.

8) Haverà pensiere, e sarà suo carico, che quando qualche betta carica di materie già misurate entrerà per qualche accidente di tempo cattivo in Darsina, uscendo fuori si facci di nuovo misurare, non ostante si fosse fermata ivi qualche giorni.

9) Non permetterà. che s'imbarchino gettiti sopra bette sia dell'illustrissimo Magistrato che di qualche impresario né sopra leuti de minolli, che prima non sia fatto il pagamento in Cassiere e che ne consti per ricevuta del medemo.

10) Dovrà ogn'anno far riconoscere dal Guardiano del porto tutti li bastimenti vecchi, che servono di magazeno nella Darsina del Vino, con farne nota e presentarla all'illustrissimo Diputato per poterli obbligare al pagamento delle annue lire cinquanta al quale sono tenuti come per decreto de 21 agosto 1714.

11) In occasione de lavori da farsi per il Magistrato illustrissimo dovrà di Compagnia del Capo d'opra portarsi alle Cave della Lanterna, Foce, ò altre che col tempo vi potessero essere, dieci giorni prima, che si faccino i scali per l'imbarco di qualche pietra sì da scogliara, che da piccamento ò quando ve ne sarà numero sufficiente d'inlesate ò preparate, secondo, che ne saranno discretamente dagl'Impresari di esse Cave e sarà cura di esso sotto sindico nel misurar dette pietre di notare le medeme nel libro, che tiene appresso di sè nella seguente maniera. Cioè:

pietra da scogliara ò piccamento n° 1 ecc.... palmi..... e sopra la stessa pietra segnerà con segno rosso à oglio il numero solamente contrasegnato al libro, e non li palmi, et ogni qual volta si metteranno in opera, ò getteranno in mare suddette pietre si riconoscerà (quando però vi sia tempo sufficiente) nuovamente da essi architetto

di Camera, e sotto sindico le respettive misure, per vedere se sia seguito in esse sbaglio, ò equivoco e delineerà al libro il numero, e misura delle poste à lavoro.

12) Invigilerà che li minolli quando porteranno con loro liuti pietre da canella ad ambi i moli, calate, ponti, ò altrove per i lavori del Magistrato non vi siano dentro caverne per il pregiudicio ne risulterebbe al Magistrato illustrissimo, et il simile doverà osservare per quelle che alle volte si consegnano dagl'Impresari per lavori, ò si mettono à scali di esse cave.

13) Farà denonciare, condannare, et esseguire tutti i minolli, che esercitano l'arte senza essere approvati, e senz'haver fatto la promessa e data la sigortà come dispongono i decreti del Magistrato illustrissimo et assisterà, che siano compitamente osservati gli ordini dell'illustrissimo Diputato e Magistrato, e siano denonciati tutti i delinquenti.

14) Facendosi lavori per conto dell'illustrissimo Magistrato doverà esso sotto sindico procurare che si saldino in fine d'ogni settimana i conti del speso in essa, se sarà possibile, affine d'evitare qualonque disordine potesse succedere, e darà pure ogni settimana raguaglio all'illustrissimo Diputato del stato di tutte le incombenze che le saranno apoggiate.

15) Doverà ogn'anno, ò sia in fine de' lavori che si saranno fatti, farsi accreditare gl'utensili da fabrica, legnami, e ferramenti, che le saranno stati debitati, e si saranno consumati, affinché il suo Inventario camini col dovuto buon'ordine e possa aggiustarsi tal conto con la memoria più fresca.

16) Dovrà di compagnia del cappo d'opra portarsi verso il fine dell'estate à riconoscere li lavori che si doveranno fare nell'anno venturo dal Magistrato illustrissimo, con raportarne la nota al Diputato, perché possa portarla all'illustrissimo Magistrato per la prima sessione in pieno numero nel mese di novembre, acciò possa detto Magistrato deliberare li più necessari et ordinarne li preparativi.

17) Sarà detto sotto sindico obbligato di compagnia del detto cappo d'opra visitare ogni trè mesi una volta tutti li gabbioli della città due volte l'anno li gabbioli e ritegni de' fossati fuori di città, cioè di S. Ugo, S. Tomaso, S. Lazaro, et altri da Capo di Faro sino à Moltedo, et una volta l'anno l'intiero corso di tutti li fossati che portano e loro acque nel porto, e doverà riferire quali fossati, e gabbioli non siano purgati, e netti da gettiti, e farà far le denoncie contro chì caosasse danno ad essi fossati, ò gabbioli, far spedire precetti, instare, e procurare,che siano gl'istessi riparati da chì spetta, e riconoscerà, se le ville, che confinano in detti fossati siano munite delle necessarie muraglie, e se le coltivazioni d'esse ville si faccino con li dovuti ripari.

18) Quando vi saranno stabili del Magistrato illustrissimo spiggionati, come magazeni al mole nuovo, barache in Darsina da vino, calate e ponti dovrà procurare di riaffittarli al maggior vantaggio del Magistrato illustrissimo.

19) Non doverà detto sotto sindico sottoscrivere alcuna licenza fatta col deposito in Cassiere del Magistrato per sbarco di canoni, ancore, marmi, legnami, e simili, perché sia restituito detto deposito se prima non haverà riconosciuto, che siano stati levati detti cannoni, marmi, ò altro e non sia per tal sbarco, ò imbarco stata

danneggiata la calata e ponti e dovrà notare sotto detta licenza il pagamento, che dovrà farsi in detto Cassiere da chi vorrà la restituzione di detto deposito al solito raguaglio di soldi venti l'anno per ogni pezzo di canone, ancore marmi, ò legnami e simili.

20) Farà denonciare tutti quelli, che in qualonque modo caoseranno danno al porto, ò moli per mezzo del Guardiano del porto elletto, et elligendo pro tempore che è, e sarà, subordinato ad esso sotto sindico, et invigilerà che eseguisca tutti quelli ordini, che le incaricherà per serviggio del Magistrato.

21) Sarà ancora obbligato far fare le denoncie di tutto ciò, che vedesse farsi, et operarsi in terra contro gli ordini del Magistrato, e così il sotto sindico di terra, di tutte quelle vedesse far in mare in modo che l'uno, e l'altro habbino à carico l'indennità del Magistrato in mare, che in terra.

22) Dovrà abitare , e pernotare sopra il Ponte de' Calvi nelle stanze per esso destinate, acciò possa osservare il tutto, e non se le delibererà il salario, senza la fede firmata dall'illustrissimo Diputato pro tempore al porto, di haver sodisfazione che habbi abitato sopra detto Ponte, e d'haver diligentemente tenuto, e fatto sottoscrivere il libro, ove nota li bastimenti soggetti all'ancoraggio.

23) Dovrà dar idonea sigortà di far bene l'Ufficio e render conto degli attrezzi, ò robbe del Magistrato, che le sono consegnate, per la somma di lire sei milla e per l'osservanza di quanto sopra, e degl'ordini fatti e da farsi dal Magistrato soggiaccia ad ogni pena arbitraria al medemo, si pecuniaria che corporale e privazione dell'Ufficio.
Per decreto del Magistrato illustrissimo de Padri del Commune del 29 decembre 1739 è stato deliberato che si aggionga all'instruzione del sotto sindico di Mare in tutto come in appresso.

24) Che ogni sei mesi si debba riconoscere l'inventario, ò sia inventari che sono à carico del sottosindico di mare si di quelle robbe che servono per il pontone, mezze galere, e bette, che di quelle che servono a qualonque uso, ed in qualsivolgia modo pervengono alla sua consegna, e sono contenute nel suo, ò suoi inventari, e che detta ricognizione debba farsi avanti dell'illustrissimo Signor Diputato al porto, come dar scarrico all'inventario, ò inventari medesimi di quello che legittimamente si fosse nell'antecedente corso di sei mesi levato, e consumato, e addebitare quello che di più si fosse aggionto, in maniera che di sei in sei mesi l'inventario, ò Inventari siano sempre compiti, e che respettivamente lo stesso debba farsi al Custode del pontone, Custodi delle mezze galee, e patrone di detta betta di sei in sei mesi ne ha maniera come sopra.

Per decreto del Magistrato illustrissimo de 30 Giugno 1753 fatto in relazione dell'illustrissimo Signor Tomaso Franzoni Deputato al porto.

Resta incaricato il sotto sindico di mare à settimanalmente ripassare le somme dell'esatto dagl'ecconomi dell'ancoraggio e bollo non solo il libro de quadernetti in stampa, come anche al libro di cassa à cura di essi economi, e come da detta relazione infilata nel fogliaccio.

Instruzione per il Guardiano del porto

1) Sarà sua cura d'invigilare tanto di notte come di giorno, col suo gozzo, che non si faccino acconci, sbarchi, ò travazzi di savorre da vascello à vascello, e trovando delinquenti le prenderà subito li pegni con fare contro gl'istessi la sua denoncia.
2) Sarà suo pensiero che in detto porto, e nelle Darsine non si faccino detti acconci, e travazzi, di getti, marmi, et altro, senza la dovuta permissione, e licenza di Camera, e con li soliti velloni, e ripari, perché non ne vada in porto.
3) Dovrà invigilare, che niuno facci savorre dalle spiaggette, gabbioli sopra ponti, spiaggie della Lanterna, foce, et altri luoghi proibiti dagl'ordini senza la precedente licenza di Camera dell'illustrissimo Magistrato.
4) Occorrendo, che alcun bastimento voglia travasare savorra sopra altro bastimento per ripigliarsela in occasione di dar carena, ò altro, previa la permissione dell'illustrissimo Diputato al porto conforme il solito, sarà sua cura di farne l'estimo, cioè stazzare quante barcate di savorra sono a bordo del bastimento che ne richiede il travazzo, acciò quel tale paghi £ 2 per ogni barcata prima di ottenere la licenza, il quale si esprimerà suddetto pagamento al detto raguaglio.
5) Sarà sua cura di non permettere che alcuno facci dattali nel porto senza la permissione dell'illustrissimo Magistrato, ò Diputato al porto, e quando havessero la licenza dovrà assistervi, con che li scogli che si rompiranno per far detti dattali si portino dietro al mole nuovo, cioè di là dalla Casetta acostato alla spiaggia.
6) Dovrà star avertito, che quando si rompessero le calate dell'uno, e l'altro mole, come anche de' ponti perché non vadino le pietre, et altri materiali in mare di darne subito parte all'illustrissimo Diputato per farle accomodare.
7) Starà oculato che di notte tempo, cioè quelle notti che il Lanternaro suole accendere il fanale della Lanterna, si facci lume chiaro, e quando non accendesse dovrà subito la mattina seguente portarne notizia al detto illustrissimo Diputato.
8) Doverà invigilare, che non si faccino sbarchi sopra ponti, ò calate di marmi, canoni, ancore, ò altro, che non habbino la dovuta licenza di camera con haver depositato pegno appresso del Cassiere alla forma degl'ordini.
9) Dovrà invigilare e riconoscere se li gabbioli di S. Lazaro, e S. Teodoro siino pieni di getti, scaglie, terreno, et altro, che possi andar in mare, e doverà avvisarne subito l'illustrissimo Deputato.
10) Sarà sua cura d'invigilare, che non si faccino acconci in le Darsine delle Galee, e Vino come sopra le calate senza le dovute permissioni e licenze dell'illustrissimo Signor Deputato, e ritrovando chì delinquisca doverà contro quelli far le dovute denoncie.
11) Non dovrà permettere, che alcun vascello si tiri in terra nella Marinetta, né in essa si facci aconcio alcuno senza le licenze di Camera.
12) Doverà invigilare, che le navi, barche, et altri vascelli non diano carena senza la precedente licenza di Camera.

13) Non permetterà, che vascello alcuno entri in la Darsina delle Galee, e Vino, solo ne tempi cattivi ò per qualche sbarchi, ò imbarchi e con le dovute licenze di Camera, e dell'illustrissimo Diputato al porto, escluse sempre quelle barche ò bastimenti, che fosser carichi di vino, quali subito scaricati dovranno uscir fuori d'essa Darsina.

14) Dovrà pure invigilare che non si facci in suddette Darsine aconcio, lavoro alcuno sempre senza fuoco, senza le dovute licenze, e pagamenti da farsi in Cancellaria.

15) Invigilerà pure frà l'altre cose, tanto di notte, come di giorno, che da vascelli non venghino gettate in mare savorre, sassi, rumente, et ogn'altra cosa, che possa essere di pregiudicio al porto, e ritrovando delinquenti si prenderà i pegni con farle le denoncie in Camera, sapendo, che per tali delinquenze vi sono pene rigorosissime.

16) Invigilerà parimente, che non si faccino acconci d'alberi, antenne, et altra sorte di legnami sopra ponti, calate de moli , e Darsina senza le dovute licenze di Camera.

17) Dovrà haver cura, che tutti i vascelli, che approderanno in questo porto, che saranno di minor portata di salme trecento volendo far la savorra, debbano prendere di quel gettito, ò terra, che si ripone sopra de ponti, ò di quella che è alle spiaggette che sono in porto à giudicio dell'illustrissimo Diputato, in caso, che per far di quella de' Minolli non vogliano simili bastimenti pagar in Camera del Magistrato illustrissimo la metà degl'ordini, e con le dovute licenze.

18) Invigilerà, che le bette, che scavano le materie dal porto vadano à scaricare di là dalla Lanterna al luogo solito, et al ritorno doverà far diligenza, se saranno ben scaricate prima di metter mano à nuovo lavoro.

19) Osserverà, che tutti li arcellatori, e minolli à suoi debiti tempi faccino le loro solite barcate de materie da estraersi dal porto e portarle al luogo, che le sarà prescritto, con farne far nota in Camera per riconoscere se haveranno compito al loro debito.

20) Sarà lecito à famegli .. (?)..., et altri birri di S. Giorgio ritrovando di suddette contavenzioni in porto, tanto di notte, quanto di giorno fare le loro denoncie in questa Camera, e le sarà pagato il terzo delle condanne,

21) Doverà invigilare, che tutti li minolli faccino le loro parti alla forma de' loro capitoli cioè di poner i debiti velloni, e ripari quando danno, ò prendono savorre da vascelli, perché non ne caschino in mare, e compiscano al loro obbligo di fare le loro barcate di materie.

22) Dovrà acudire, che ne gabbioli sopra ponti non vi si pongano getti, et altro senza la precedente permissione dell'illustrissimo Diputato.

23) Dovrà procurare, che si tengano netti tutti i ponti, e calate da ogni immondizia, getti , terra, et ogn'altro impedimento.

24) Invigilerà pure, che tutti quelli, i quali traghetteranno getti, arena, ò terra, non ne caccino parte alcuna in porto, e che li minolli non ne carichino barcata alcuna de quello de particolari senza precedente pagamento in Cassiere di soldi quaranta per barcata, che dovrà constare per ricevuta del Cassiere del Magistrato sottoscritta dall'illustrissimo Diputato al porto, e conserverà dette ricevute per renderne poi conto all'illustrissimo Diputato.

25) Dovrà tener nota di tutte le barcate di gettiti, che si caricano per conto de particolari tanto sopra bette del Magistrato illustrissimo, che degl'Impresari col solito pagamento in Cassiere, per doversi detta nota confrontare in fine d'ogni mese alla presenza dell'illustrissimo Deputato con li biglietto, che si consegnano prima del sbarco di esse bette .... (?)… Custode dell'ordigno, e bette.

26) Dovrà ogn'anno riconoscere tutti i bastimenti vecchi, che sono in Darsina del Vino, e vi servono di magazeno per farne nota, e presentarla all'illustrissimo Deputato, per obbligarli al pagamento delle annue lire cinquanta.

27) Doverà assistere, che non si ripongano i mattoni dentro del gabbiolo del Ponte de Spinoli fuori il muro di esso gabbiolo, e che non eccedano l'altezza di mattoni cinquanta alla forma dell'ordini, che vi sono, denonciando quelli che trovasse contraventori.

28) Doverà parimente assistere alle carene delle bette, schiffi, ordigno, e barca, propri del Magistrato illustrissimo perché la robba vada in buon uso e li maestri faccino le loro giornate intiere.

29) Dovrà spettarle il terzo di tutte le condanne, che saranno fatte dall'illustrissimo Magistrato sopra le sue denoncie in tutto ciò, che riguarda il porto.

30) All'incontro non osservando la sua instruzione, e tutti gl'ordini le verranno dati dall'illustrissimo Diputato, e sotto sindico di mare, sarà sogetto à qualsivoglia pena sì di sospensione che di perdita della cura, et ogn'altra si corporale, che pecuniaria arbitraria al Magistrato illustrissimo.

Per Decreto fatto dal Magistrato illustrissimo de Signori Padri del Commune li 19 novembre 1739 è stato deliberato che s'aggionga all'instruzione del Guardiano del porto in tutto come in appresso.

31) Che di tutti li lavori che si faranno per il Magistrato illustrissimo d'ordine dell'illustrissimo Diputato al porto e per la sua diputazione, non solo debba tenersene nota dal sottosindico di mare, ma anche dal Guardiano del porto, cioè delle liste de maestri, lavoranti, et altri, e delle robbe, attrezzi, et altro che compra e vende con permissione dell'illustrissimo Diputato il detto sottosindico , si ancora di quelle robbe, et attrezzi che vanno posti à lavoro, come di quelli che avanzano dà medemi tanto vecchi che nuovi, che il sottosindico si ritira appresso alla sua custodia.

32) Come pare che tutti li pagamenti, ordini, e mandati che deve pagare il casciere tanto di giornate d'uomini, come di robbe, debbano essere sottoscritti à piedi, ò di dietro dal suddetto Guardiano del porto, quando trovi corrispondere sudetti ordini, e mandati alle note, che averà tenute.

33) Che dette robbe avanzate, che non più servono, e vecchie, che si sogliono vendere dal sotto sindico sudetto, debba pure il Guardiano del porto averne tenuta nota del peso, numero, espresso in un libro dà darsegli in avenire, con doverne portare il Guardiano mediante altra nota consimile al Casciere, acciò possa riceverne il giusto introito, e pagamento dal compratore, ò Compratori.

34) Debba tener similmente nota il detto Guardiano di quante giornate servono alli particolari, ò per dar carena à bastimenti, ò per trasporto di marmi, ò cannoni in porto, ò per levare dal fondo bastimenti naufragati, le mezze galee, pontone piccolo e pontone grosso, e in occasione che li padroni, ò altri che si sono valsi de sudetti bastimenti del Magistrato illustrissimo, vanno dal Casciere con riportarle la licenza ottenuta prima per potersene valere col deposito fatto, sotto della quale licenza il detto sotto sindico suol notarvi il numero delle giornate per le quali sudetti patroni si sono serviti de bastimenti sudetti, acciò possa dal deposito trattenersi quello che importano le giornate, e restituire il sovrapiù, debba pure il Guardiano del porto, riconosciuto che le giornate sono giuste, e nel numero che quei tali padroni si sono serviti de respettivi bastimenti, sottoscrivere la sudetta licenza al fondo, ò al di dietro.

1740 à 28 aprile

Essendosi discorso nel circolo del prefato illustrissimo Magistrato sopra la nuova aggionta dell'istruzione al Guardiano del porto, e particolarmente in quella parte dove esso Guardiano debba firmare e sottoscrivere tutte le scritture che si danno fuori dal sotto sindico di mare si per pagamenti, che per restituzione de pegni, ò altro, et in tutto come dà detta instruzione approvata li 19 novembre 1739 à quale ecc.....

e siccome tale soscrizione non pare troppo decorosa per il sotto sindico di mare, dovendo le di lui scritture aver vigore con la firma del Guardiano del porto, et essendo stati rilevati vari mezzi termini co'quali ugualmente potrebbe restar provisto all'indennità della cassa del prefato illustrissimo Magistrato senza la soscrizione d'esso Guardiano del porto.

Discorsa

È stato deliberato che l'illustrissimo Signor Ippolito Mari diputato al porto avuti in vista detti mezzi termini proposti faccia esseguire quello che stimerà più addattato, e proprio, sotto li modi, e forme che meglio stimerà..... ad calculos

à 30 detto

Il prefato illustrissimo Signor Ippolito de Mari diputato al porto come sopra communicato per ora hà sospesa l'esecuzione della nuova aggionta à detta instruzione del Guardiano del porto et hà ordinato si esseguiscano le scritture, liste, et altro colla sola firma del sottosindico di mare.

à 21 maggio et ita...

Il prefato illustrissimo Signor Ippolito de Mari diputato al porto come sopra communicato sopra il secondo di sudetti ricorsi che parla delle condanne.

Ha ordinato, et ordina che s'incarichi il Giovine di Cancellaria à dover ogni sessione dell'illustrissimo Signor Diputato al porto presentarle nota di tutte le denoncie, e condanne fatte dal prefato illustrissimo Magistrato sopra le delinquenze che si

commettono in porto ad effetto che possa dare l'opportuni ordini sopra le medeme per la loro esazione sotto pena al detto Giovine di sospensione dalla carica et ita...

Instruzione per il Deputato all'assistenza del dispaccio del porto con l'ordigno e due bette, e delle altre due che servon al trasporto de gettiti

1° - Dovrà assistere al dispaccio, che si farà con l'ordigno, e bette, con procurare di ponerlo in quelli luoghi, dove sarà più necessario, secondo l'ordine nè haverà dall'illustrissimo Diputato al porto.

2° - Haverà cura delle robbe, del medemo, che vadino in buon'uso, e quando vi sarà de' canapi vecchi debba farne parte all'illustrissimo Deputato, per poterli vendere.

3° - Dovrà mattina e sera far bagnare l'ordigno, e bette per conservarle.

4° - Sarà suo obbligo come anche del sotto sindico Molfino di ordinare alli bettanti dove si doveranno ponere, per fare il spaccio del porto, con riconoscere la robba che vanno estraendo, ò sia le materie, e non osservando l'ordine datoli, ne debba dar parte all'illustrissimo Diputato.

5° - Sarà a suo carico l'ordigno, e bette tanto quelle, che portano le materie stratte dal porto con l'ordigno, come quelle che portano li gettiti.

Instruzione et elezione de nagroni

1750 à 12 Giugno

Essendo stato rilevato nel circolo del Magistrato illustrissimo de Signori Padri del Commune la necessità che vi è in questo porto d'aver persone capaci à poter andare sotto acqua per li lavori che occorrono farsi, che volgarmente si chiamano nagroni, e che di questi ve ne siano scarso numero, ridotti à soli trè frà quali il migliore un certo Andrea Riccardi, che per ciò sarebbe necessario avere al serviggio simili persone per tutte le urgenze che potessero occorrere nel porto suddetto.

Discorsa largamente la pratica proposto chi sia di parere di ellegere in Capo di detti nagroni il detto Andrea Riccardi, come altresì in subalterni quell'altri che nominerà l'illustrissimo Signor Diputato alla cura del porto, à cui si confere facoltà di prefigerle la loro instruzione, oblighi, e carichi, à quali saranno soggetti, come altresì à stabilire quel salario meglio visto, e ciò sotto li modi, e forme, che più stimerà per illustrissimos DD. PP. Communis ad Calculos.

à 20 detto Giugno

L'illustrissimo Signor Costantino Pinello ex ordine, e Diputato alla cura del porto come sopra communicato ecc.....

Valendosi ecc.....

In subalterni in tutto alla forma di suddetto Decreto per ora hà nominato, e nomina Geronimo De Marchi, e Giò Batta Testa con la condizione che tanto il

detto Andrea Riccardi capo quanto detti subalterni si intendano eletti per anni cinque prossimi prorogabili dal prefato illustrissimo Magistrato di cinque in cinque anni à beneplacito del prefato illustrissimo Magistrato.

Stabilito, e stabilisce il salario, ò sia onorario, cioè al detto Riccardi Capo di Lire trenta al mese, et à detti subalterni di lire quattordeci similmente al mese da deliberarsele dal prefato illustrissimo Magistrato, quando à giudicio dell'illustrissimo Diputato pro tempore alla Cura del porto abbiano adempito al loro dovere.

Ordinato, e deliberata la seguente instruzione da osservarsi da essi nagroni quale è del tenore seguente.

Instruzione per li nagroni

Avendo il Magistrato illustrissimo de PP. del Commune considerato quanto convenga al vantaggio di questo porto aver al suo serviggio persone atte, e capaci ad andar sotto acqua per fare quelli lavori che fossero necessari, ed espedienti alla conservazione del porto medesimo, che volgarmente si chiamano nagroni.

Ed avendo alresì considerato esservi molto scarso numero di persone atte à tal lavoro, le quali quando andassero disperse, all'occorrenza non vi sarebbe chi potesse supplire à ciò che bisognasse.

Che per ciò hà divisato di raccogliere tutte esse persone, che al giorno d'oggi si riducono à sole quattro, quale hà elette, e destinate à servire in qualità di nagroni il prefato illustrissimo Magistrato, con destinarne uno di essi per capo, e l'altri subalterni, con stabilire la seguente instruzione, carichi, oblighi, e salari.

1° Che uno di essi nagroni debba essere Capo conforme per queste prime volte è stato eletto Andrea Riccardi, come il più pratico, e perito di simil mestiere, agl'ordini del quale dovranno ubbidire gl'altri subalterni in quelle cose che riguardano il loro mestiere.

2° In occasione che dovrassi far lavori sotto acqua, e concernenti al fare de nagroni, si nel presente porto, che fuori d'esso avisato esso capo quale averà cura di prontamente congregare gl'altri subalterni, e presi gl'ordini dell'illustrissimo Diputato alla cura del porto dovrà con tutta celerità poner mano al lavoro ordinatoli per il qual effetto li saranno provisti tutti l'attrezzi, ordigni, e matteriali opportuni al lavoro.

3° Non potranno essi capo, e subalterni partire dal circuito delle trè Podestarie senza espressa licenza in scritto del Magistrato illustrissimo de PP. del Commune sotto pena di restar subitamente cancellato dal Numero di essi nagroni, ed ogni altra si corporale, che pecuniaria ad arbitrio di esso illustrissimo Magistrato.

4° L'elezione d'essi nagroni si farà à palle dall'illustrissimo Magistrato per anni cinque prorogabili dal prefato illustrissimo Magistrato di cinque in cinque anni a beneplacito del medesimo, conforme per questa prima volta sono stati eletti Geronimo de Marchi, e Giò Batta Testa.

5° Nascendo qualche disputa ò controversia frà essi nagroni per le cose concernenti al loro mestiere, sarà cura del capo di prontamente darne aviso all'illustrissimo Signor Deputato alla cura del porto quale averà gl'incomodo di convenirli, et imponerle quegl'ordini che saranno opportuni, e per la buona direzione del lavoro, e per che ogniuno adempisca al suo dovere.

6° Se qualched'uno de suddetti subalterni fosse renitente agl'ordini che le venissero dati dal loro capo, ò pure con male parole, ò altro ingiurasse, ò offendesse lo stesso, saranno essi subalterni sottoposti à quelle pene, e castighi che le fossero dati dal prefato illustrissimo Signor Deputato alla cura del porto.

7° Il suddetto capo, e subalterni saranno sogetti all'annuaria approvazione che si fa dal Magistrato illustrissimo di tutti gl'altri suoi Ministri, e così à castighi, e pene ogni qual volta mancassero al loro dovere.

8° Detto capo averà d'onorario £ 30 al mese, e li subalterni £ 14 similmente al mese da deliberarsele dal prefato illustrissimo Magistrato constandole, à giudicio dell'illustrissimo Deputato d'aver adempito al loro dovere.

9° Ogni qual volta si presenterà qualche d'uno che vorrà esser amesso al detto mestiere non dovrà esporsi all'esperienza de voti del prefato illustrissimo Magistrato se prima non avrà ottenuta da suddetto capo un attestato con giuramento d'esser quel tale riccorente pratico, e capace di fare qualonque lavori sotto acqua che si appartengono à nagroni, e con quella prova, che verrà ordinata dall'illustrissimo Magistrato, ò sia illustrissimo Deputato.

10° Si rissalva il prefato illustrissimo Magistrato di poter variare et aggiongere, alla presente instruzione tutto ciò che apprendesse esser opportuno alla buona direzione de lavori, et à contenere essi nagroni ne termini del dovere.

1728 à 28 Giugno

Introdotti alla presenza del prefato illustrissimo Signor Costantino Pinello come sopra communicato li suddetti Andrea Riccardo Capo di suddetti nagroni, Geronimo de Marchi, e Giò Batta Testa, à quali letta la suddetta instruzione à loro chiara intelligenza di parola in parola.....

Hanno promesso, e promettono d'osservare, et adempire tutto ciò si contiene nella medesima alla pena, e pene in essa espresse sotto.

Rendo testimoni Giò Andrea Parodi, e Giò Batta Gaza chiamati.

à 11 detto

Introdotto similmente alla presenza del prefato illustrissimo Signor Costantino Pinello il suddetto Angelo Maria Cartasso à cui letta l'instruzione suddetta in tutto come sopra, ha promesso, e promette la stessa di osservare, et adempire in tutto come in essa, alle pene, et in tutto come sopra.

Rendo tesimoni detti Parodi, e Gazo chiamati.

Salva la facoltà al prefato illustrissimo Signor Costantino di poter provedere in riguardo alla persona di Angelo Maria Cartasso altro di essi subalterni et ita....

à 9 Luglio

L'illustrissimo Signor Costantino Pinello come sopra communicato...

In altro di detti nagroni à eletto, et elegge detto Angelo Maria Cartasso in tutto come sopra col salario di lire quattordeci al mese comminciato, non solo questo salario, mà ancora per gl'altri come sopra descritti il primo del corrente Luglio et ita....

1750 à 18 Luglio

essendo stato esposto al Magistrato illustrissimo de PP. del Commune per parte dell'illustrissimo Costantino Pinello come sopra communicato che nel trattato avuto nella presente prattica con l'illustrissimo Signor Deputato di mese del Magistrato Ecc.mo d'Inquisitori di stato fù promesso al detto Andrea Riccardo Capo di suddetti nagroni che la di lui elezione sarebbe stata sua vita naturale durante, e che dolendosi esso Riccardo di esere stata fatta per soli anni cinque prorogabili di cinque in cinque anni, mà che non essendo egli siccuro di ottenere detta proroga potrebbe restar deluso di quella parola à cui s'era affidato.

Discorsa....

Proposto chi sia di parere di dichiarare che l'elezione di detto Andrea Riccardo in capo di detti nagroni sia, e s'intenda fatta alla vita naturale d'esso Andrea Riccardo, con la sola condizione di dover ogn'anno andare sotto l'approvazione come si prattica con ministri del Magistrato illustrissimo per eumdem ad calculos.

à dì detto

Andrea Riccardo eletto in capo de nagroni gli lavori sott'acqua sua vita naturale durante col salario di lire trenta il mese principiato il primo del corrente Luglio con gli oblighi, carriche; ed in tutto, e per tutto come dall'instruzione formata per detto mestiere, allo stesso letta assieme con altri Decreti e si è obbligato di osservare, come dagli atti per illustrissimo Decreto PP. Communis ad Calculos.

Instruzione del Custode della Lanterna

1) La Lanterna serve non solamente per segnare li vascelli che sono in vicinanza del porto, mà altresì si accendono lumi nel fanale d'essa per indicare à vascelli ove sia il porto.
2) La proviggione dell'oglio per detti lumi è à carrico dell'illustrissimo Magistrato, e da questo domandata all illustrissimo Deputato al porto, quale procurerà farlo provedere in tempo opportuno per averlo à prezzo conveniente e che sia di qualità tale che faccia buona durata, e lume chiaro, e non fosco.
3) Si accenda nel fanale maggiore, ò minore quantità di lumi secondo il bisogno, et à tenore degl'ordini che ne averà il Custode della Lanterna dall'illustrissimo Dipu-

tato, quale averà riguardo alle Leggi, instruzioni, et ordini del Lanternaro, à Decreto de Serenissimi Collegi, et al stato della cassa dell'illustrissimo Magistrato.

4) Se il Lanternaro accenderà delle volte per caosa di tempo scuro, ò borascoso, ò altro accidente maggior quantità di lumi del consueto, sia tenuto la mattina seguente darne parte all'illustrissimo Diputato, e sotto sindico di Mare, e farà notare nel libretto, che tiene à quest'effetto la qualità de lumi, che straordinariamente averà acceso la notte antepassata, e farne sottoscrivere la detta nota dal detto illustrissimo Deputato di Mare e senza la suddetta nota, come sopra convalidata, non possa prettendere verun bonificamento di consumo straordinario.

5) Tutto l'oglio, che si comprerà per proviggione della Lanterna si adebiterà al Custode d'essa et ogni mese se le darà credito del consumato per uso straordinario proporzionato alla longhezza delle notti al raguaglio della prova fatta, che ogni misuretta d'oglio duri in una lampada accesa con stoppino di fila trentaquattro di bombace per ore sette, come resta espresso ne decreti, e regolamento fatto in questa matteria, e del consumo ordinario se gliene darà credito in fine d'anno à raggione di barili undeci e mezza l'anno, oltre di che dovrà bonificarseli anche il frazzo de fondi de trogli, che però spetteranno al Magistrato illustrissimo.

6) Il Lanternaro è parimente tenuto d'osservare se le bette tutte vanno à scarricare al luogo destinatoli, e ciò seguendo le darà il solito sterlino altrimente non sbarcando in luogo proprio non le darà suddetto sterlino, senza del quale il Cassiere non le pagherà la barcata, sia di matterie estratte dal porto, ò gabioli tutti sia di gettiti trasportati di dentro della città.

In vigore da Decreto fatti l'anno 1714 in 1715 dal Magistrato illustrissimo de PP. del Commune ò sia illustrissimo Domenico Saoli Diputato al porto, e communicato frà l'altri si aggionge alla detta Instruzione come in appo.

Si doveranno ogni anno consegnare al Custode della Lanterna barili 11:1/2 che poi con decreto de 18 luglio 1719 furono cresciuti sino à barili 12 quale sarà à custodia e carico del Lanternaro, con obbligo di accendere lampade 18 ne mesi di Settembre, e Ottobre; lampade 30 ne mesi di Novembre, Decembre, Genaro, e Febraro, e lampade 12 ne mesi di Marzo, Aprile e Maggio.

Che per essecuzione dell'ordini de Serenissimi Collegi de 6 Marzo 1713 detto Lanternaro oltre la quantità de lumi, che deve accendere nel Fanale alla forma della sua istruzione, ne accenda ogni notte maggior quantità à suo giudicio, quando però sarà tempo oscuro, borascoso, e particolarmente quando sarà aria oscura, e fosca, ò sia densa, e quando vedrà essere in detta qualità de' tempi alla vista vascelli, gallee, ò bastimenti, e ciò anche quando il tempo si guastasse di notte, con obligo allo stesso di participare la mattina seguente all'illustrissimo Diputato al porto, e sotto sindico di mare la quantità de lampade straordinariamente accese la notte antepassata, con far notar il numero d'esse con le firme come sopra.

Appendice II

Le seguenti Appendici sono state per la maggior parte ricavate da tre manoscritti settecenteschi, conservati presso l'A.S.C.G., ove si trovano raccolti gli Statuti delle Arti emanati tra XV e XVI secolo e successive modifiche. Le trascrizioni in lingua latina presentano molti errori e, in alcuni casi (in particolare i Capitoli dei Ligaballe), si dimostrano scarsamente comprensibili, probabilmente anche in seguito all'omissione di qualche passo da parte dell'amanuense. Si è fatto quindi ricorso a note letterali poste in calce ad ogni Statuto ove sono segnalati anche gli emendamenti proposti. Alcune lacune del manoscritto, riferibili all'incomprensione del suo antigrafo, sono state colmate attraverso il confronto con testi analoghi, e comunque segnalate in nota. Altre integrazioni dovute ad omissioni nella copia settecentesca sono state poste tra parentesi uncinate. Nelle note non si è invece tenuto conto di raddoppiamenti, scempiamenti di lettere o sgrafismi. L'errato scioglimento settecentesco (*ianunorum*) della consueta abbreviazione *ian* dell'antigrafo è stata corretta in *ianuinorum*. La punteggiatura e le maiuscole sono state rese secondo gli usi moderni.

1. Lo statuto dell'arte dei bottai (1437)

A.S.C.G., manoscritto 0429, *Capitula artium*, I, cc. 157-164

Bottari

In nomine sancte et individue Trinitatis, Patris et Filii et Spiritus Sancti, beate Marie semper virginis, beatorum apostolorum Ioannis Baptiste et Evangeliste, beatorum apostolorum Simonis et Iude, beati Laurentii martiris, patroni Ecclesie Ianuensis, beati Georgii victoriosissimi vexilliferi Communis Ianue et totius Curie celestis, amen. Ad honorem et gloriam sancte Romane Ecclesie sacrique Imperii Romani, ad honorem et exaltationem illustris et excelsi principis et domini nostri Thome de Campofregosio, Dei gratia Ianuensium Ducis et eorum libertatis defensoris, et cuius presentis felicis status, et pro conservatione, bono et utilitate totius artis botariorum civitatis et burgorum Ianue.

De non utendo aliis usibus quam in presentibus capitulis annotatis

Cupientes tollere cabillas, conspirationes, iuramenta, promissiones, uniones et ligas quas ad invicem faciunt homines artiste seu artifices civitatis et burgorum Ianue pro eorum proprio commodo et ad damnum, lesionem et detrimentum tocius reipublice Ianuensis, statutum et ordinatum est quod si homines dicte artis botariorum de cetero fecerint oretenus vel in scriptis aliquos ordines sive ipsis ordinibus usi fuerint qui essent contra bonum publicum, nisi tantum contentis in presenti volumine, quod consules dicte artis cadant in penam a libris decem usque in viginti quinque pro quolibet et qualibet vice, quilibet ex consiliariis a libris quinque usque in decem, et quilibet alius dicte artis a libris tribus usque in sex, et ultra secundum formam iuris et capitulorum comunis Ianue.

Quod extranei consules esse non possint

Disolutis modis qui tractantur per extraneos artistas sive artifices commorantes in civitate et burgis Ianue in faciendo consules eorum artium cumdignum remedium adhibere volentes ut cessent scandala, rumores et contentiones que hactenus extiterunt inter eos et nationem Ianuensem, cupientes in quantum possumus augumentare, statutum et ordinatum est quod deinceps non sit consul aliquis extraneus alicuius artis civitatis et burgorum Ianue, nec voces aliquas dare in consules eligendo, nisi talis extraneus stetisset per annos decem continuos in civitate et burgis Ianue, cum familia dictam artem exercendo, vel eam adidicisset in civitate Ianue vel districtu, quo casu possit impune eligi in consulem vel officialem, et si aliter quam ut supra eligeretur, dicta electio non valeat nec teneat, imo sit cassa et nulla, non enim possit aliquis dicte artis dictum talem extraneum in consulem nominare vel recordari vel eidem vocem aliquam dare, sub pena soldorum decem pro quolibet et qualibet vice.

De stasia tenenda

Item quod consules dicte artis qui sunt et pro tempore fuerint semper tenere debeant penes se stasiam pro mensurandis vegetibus ut legaliter detur et fiat ius mercatoribus et hominibus dicte artis ementibus et vendentibus.

De interdicendo laborerium solvere recusantibus

Item quod si aliqui de dicta arte steterint vel laboraverint aliquod opus vel laborerium alicui persone, et illa persona non solvisset illi qui laborerium fecisset, quod aliquis de dicta arte non debeat laborare vel laborerium facere per se vel famulos suos illi persone vel alii pro eo nisi satisfecerit illi qui laborasset dum tamen prius sit cognitum per magistratum sive per dominos viceduces, sub pena soldorum viginti ianuinorum pro quolibet et qualibet vice, et ultra teneatur solvere illud quod recipere deberet ille qui laborerium fecerit de ipso laborerio.

De famulis alienis non receptandis et de non prebendo eis ad laborandum

Item quod si aliquis famulus alicuius magistri dicte artis discors exiverit sive separaverit ante terminum a magistro, quod aliquis de arte predicta non debeat eum receptare, neque eidem laborerium dare vel dari facere quousque fuerit in concordia cum dicto magistro a quo ita separasset, et hoc sub pena soldorum viginti ianuinorum pro quolibet et qualibet vice qua contrafecerit, salvo si magister esset in culpa talis discordie et de dicta culpa cognoscatur per consules artis.

De quantitate solvenda pro ingressu artis

Item quod si aliquis extraneus vel forensis venerit vel venire voluerit ad faciendum vel tenendum appotecam in Ianua vel suburbiis pro dicta arte exercenda, quod illam accipere non possit nec ipse magister dictam artem exercere nisi primo solverit consulibus pro dicta arte recipientibus a die qua Ianuam venerit infra dies quindecim libras duodecim cum dimidia ianuinorum, si vero fuerit ianuensis natus in civitate Ianue vel in burgis qui non didicerit dictam artem in Ianua vel suburbiis solvat dicte arti libras duas ianuinorum et si erit natus in tribus potestatiis solvat libras quatuor, si non in ripariis et districtu solvat libras sex Ianue. Hoc declarato et addito quod omnes conventionati exercentes dictam artem botariorum in terris conventionatis cum magnifico comuni Ianue tractentur et tractari debeant in civitate Ianue in illis gradu, modo, conditione et forma quibus tractantur seu tractarentur botarii regentes eorum appotecas in civitate Ianue predictis conventionatis et non aliter nec alio modo.

Item quod omnes et singuli botarii teneantur et debeant cum primum intraverint dictam artem iurare in manibus consulum dicte artis quod ipsa<m> arte<m> bene et legaliter exercebunt, sub pena soldorum quinque ianuinorum pro quolibet contrafaciente et qualibet vice.

De opere comunis comunicando

Item quod omne opus quod de cetero concedetur per comune Ianue vel alium seu alios pro comuni ad dictam artem pertinens cuiuscumque conditionis vel qualitatis sit non possit per aliquem accipi illud opus vel aliqua pars ipsius nisi per consules qui sunt et pro tempore fuerint, sub pena soldorum centum ianuinorum, qui consules teneantur et debeant illud opus accipere et postmodum dare et distribuere sive compartire inter homines dicte artis tam inter pauperes quam divites secundum quod eis melius videbitur, sub pena predicta dum tamen sit de voluntate officialium comunis super hiis deputatorum.

De societate facienda pro sepulturis

Item quod semper et quandocumque aliquis de dicta arte vel de familia cuiuslibet dicte artis decesserit, quod unusquisque dicte artis teneatur et debeat se congregare cum eorum consulibus et ire ad sepulturam dicti defuncti et inde redire cum dictis consulibus, sub pena soldorum quinque ianuinorum pro quolibet contrafaciente et

qualibet vice, vel si fuerit caput appotece vel dominus qui decesserit, illa die appotecas omnes clausas debeant per totam illam diem tenere, sub pena a soldis quinque usque in decem ianuinorum pro quolibet.

De iure iurando prestando per consules

Item quod consules dicte artis teneantur in principio eorum consulatus iurare de bene et legaliter exercendo officium dicti consulatus ut moris est, sub pena soldorum quinque pro quolibet.

De obediendo consulibus

Item quod consules qui sunt et pro tempore fuerint possint et debeant condemnare omnes de dicta arte inobedientes ipsis consulibus in rebus et negociis licitis et honestis et que spectant ad dictam artem a soldis quinque usque in viginti quinque ianuinorum pro qualibet vice eorum arbitrio, quibus consulibus teneantur omnes de dicta arte obedire ut supra et secundum formam presentium capitulorum sub dicta pena quicumque vero contrafecerint [a] et condemnatus ut supra non possit appotecam tenere donec solverint [b] penam predictam.

De societate facienda magnifico et excelso domino Duci Ianue

Item quod homines dicte artis teneantur et debeant ire semper et quandocumque requisiti fuerint cum eorum consulibus ad sociandum et cortiandum illustrem et excelsum dominum Ducem, sub pena a soldis quinque usque in decem pro quolibet contrafaciente et qualibet vice, ad voluntatem consulum dicte artis.

De non laborando in die sabati ut infra

Item quod aliquis de dicta arte non debeat laborare vel laborari facere in die sabati postquam pulsatum fuerit ad vesperas in ecclesia sancti Laurentii de Ianua, sub pena soldorum duorum ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

De laborando ad voluntatem civium

Item quod quilibet botarius dicte artis, pro bono et utilitate comunis Ianue, teneatur et debeat ad instantiam et mandatum cuiuscumque persone cui laboraverint de dicta arte sua ponere cuilibet persone cui laboraverint circulos illius persone cuius fuerint et cui laboraverint, et quot et quales voluerint in illis vegetibus in quibus laboraverint dum tamen sit sibi integre satisfactum de sua iornata vel secundum quod fuerit iustum, et hoc sub pena soldorum decem pro quolibet et qualibet vice.

De non incantando vel conducendo appotecam alterius

Item quod aliquis dicte artis non incantet vel incantare debeat alicui de dicta arte appotecam aliquam quam conducat ad pensionem, vel accipere ad conducen-

dum, sub pena librarum decem ianuinorum pro quolibet et qualibet vice, salvo et specialiter reservato quod si aliquis botarius de novo velet facere appotecas non obstantibus predictis, et possit et ei licitum sit incantare et accipere appotecam nec non auferre ab illo qui teneret et conduceret ultra unam appotecam tunc et eo casu quo dictus primus botarius privaretur de una appoteca, sit tantum et remaneat et in libertate illius conducentis tenere vel dimittere illam quam voluerit.

De famulis accipiendis cum instrumento ad terminum infrascriptum

Item quod aliquis botarius non audeat vel presumat accipere aliquem famulum ad standum secum causa adiscendi dictam artem ultra dies quindecim absque publico instrumento, ut moris est per alios artifices, sub pena librarum decem ianuinorum pro quolibet contrafaciente.

Item quod aliquis magister non audeat vel presumat accipere secum ad standum seu ad dictam artem adiscendum aliquem seu aliquos famulum seu famulos qui non sint Ianuenses ad minus tempus annorum sex, sub pena librarum decem ianuinorum, et si essent Ianuenses ad minus annorum quatuor, sub dicta pena.

De bailia consulum in questionibus decidendis

Item quod consules dicte artis possint et debeant cognoscere et audire quemcumque dicte artis et questiones eorum diffinire et terminare usque in quantitatem librarum trium ianuinorum et abinde infra, et pro qua quantitate non habeant recursum ad aliquem magistratum nisi ad dictos consules, sub pena soldorum quinque usque in viginti pro quolibet contrafaciente et qualibet vice.

Item quod consules et consiliarii artis predicte habeant potestatem et bailiam cognoscendi, declarandi et terminandi super quocumque opere dicte artis quod non esset bene et optime constructum et factum, condemnare quemcumque in predictis delinquentem et bonum opus non facientem a soldis viginti usque in quadraginta ianuinorum, et si condemnatus se gravare senserit possit habere recursum ad egregios viros dominos viceduces qui inde possit cognoscere.

Item quod si aliqui mercatores recipere deberent et habere pro cerchiis sive circulis et lignamine ab aliquo de dicta arte, quod dicti consules possint omnes de dicta arte dare debentes dictis causis constringere ad solvendum usque in quantitatem soldorum centum ianuinorum, dum tamen processerit de voluntate mercatoris seu recipere debentis.

Quod cerchia conducta Ianuam sint ad mensuram artis botariorum

Item quoniam magnum damnum evenit arti botariorum ac civibus ex eo quod conducentes circula non ea conducunt ad mensuram artis botariorum consuetam, volentes ideo [c] predictis providere, statuerunt et ordinaverunt quod ubicumque fuerint reperta circula non existentia ad mensuram artis botariorum, quod consules artis bota-

riorum possint comburere seu comburi facere dicta circula non existentia ad mensuram predictam, et ultra possint consules contrafacientes condemnare si ipsis videbitur.

Quod magistri concordati cum patronis teneantur sequi viagium et diligenter servare

Item quod si aliquis magister botarius se concordaverit cum aliquo patrono seu officiale alicuius coche, navis vel navigii quod teneatur et debeat navigium sequi et illi patrono et navigio bene et legaliter servire facereque quod debet de dicta arte per totum dictum viagium, sub pena librarum quinque usque in decem ianuinorum, et quam penam possint et debeant dicti consules exigere a dicto botario contrafaciente et ultra sub penis in aliis capitulis comunis Ianue appositis.

De opere perficiendo

Item quod si aliquis de dicta arte acceperit ad serviendum vel faciendum opus alicuius navigii et promisserit sibi dare magistrum quod illud opus teneatur bene et legaliter facere et magistrum dare bonum sufficientem patrono dicti navigii, sub pena in proximo precedenti capitulo contenta, in qua dictus magister se versus dictum patronum obligasset seu vigore alicuius capituli comunis Ianue maderet [d].

De caritate facienda

Item quod de omni pecunia que habebitur ex vegetibus seu vasis caritatis, quas et que dicti botarii concedunt et accomodant navigiis sive patronis ipsorum que operantur pro faciendo accoregare [e] huiusmodi navigia seu carenam monstrare fiat elemosina per dictos consules pauperibus et miserabilibus hominibus dicte artis prout et sicut dictis consulibus dicte artis videbitur, et non possit per aliquam personam dicte artis opponi contrarium, sub pena soldorum viginti usque in centum arbitrio consulum.

Quod laboratores ianuenses preponantur ceteris extraneis

Item quia prima caritas incipit a se ipso et conveniens sit prius subvenire vicino quam extraneo, statutum est quod aliqua persona dicte artis non possit accipere aliquem laboratorem extraneum sive alicui laboratori extraneo dare ad laborandum donec poterit invenire de Ianuensibus sive de illis qui sunt de Ianua vel de districtu, seu qui in Ianua vel suburbiis adidicerint dictam artem, sub pena a soldis viginti usque in quadraginta pro quolibet contrafaciente, arbitrio consulum.

Quod botarii possint exercere suam artem ubique locorum civitatis ut infra

Cum alias ordinatum et provisum esset quod omnes botarii facere et exercere deberent artem suam in Modulo et postmodum in dicto loco, edificia et domus quam plura facta essent et sint ob que oportuit quod alio irent ad exercendum artem predictam et quam post hec exercebant per alias partes civitatis prout melius potue-

rant postque dicti botarii fuerunt expulsi e sub Ripa ubi exercebant artem suam prefatam et eis mandatum fuit ut exercerent dictam artem ut solebant in Modulo ut supra, quod fieri non potest causa superius denotata, volentes tantum incomoditati salutiferum remedium adhibere pro bono publico et indemnitati botariorum predictorum, statutum et firmatum est quod dicti botarii possint dictam artem exercere tam sub Ripa quam in omnibus aliis locis civitatis et burgorum Ianue et prout hactenus soliti sunt facere, et presens locum habeat capitulum quousque ipsis botariis providebitur pro comune de loco in quo dictam artem suam valeant commode exercere.

De servis non admittendis ad dictam artem

Item statutum et ordinatum est quod quilibet dicte artis possit et valeat instruere et docere artem servum quemcumque et sclavum suum vel alienum, qui tamen servi aut liberi facti ullo tempore non possint esse caporales seu appotecarii vel regere seu gubernare aliquam appotecam nec esse consules vel officiales seu voces dare vel habere in officialibus dicte artis eligendis vel aliquod officium dicte artis vel beneficium exercere, sub pena librarum centum ianuinorum, possi<n>t tamen dicti servi laborare [f] tamquam laboratores ad iornatas non obstantibus predictis.

De festo sancte Tecle santorumque Dexiderii et Romuli celebrando

Item teneantur omnes et singuli dicte artis celebrare in festo sancte Tecle, sub pena soldorum decem ianuinorum pro quolibet, et similiter festum beati Dexiderii Ianuensis et festum sancti Romuli Ianuensis, quod est XIII octobris, sub dicta pena.

De eundo ad luminariam

Item quod omnes et singuli dicte artis teneantur omni anno ire cum eorum candelis ad luminariam beatorum Apostolorum Simonis et Iude cum eorum consulibus, sub pena soldorum quinque ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

De condemnationibus exigendis et applicandis

Item quod consules dicte artis teneantur et debeant exigere omnes condemnationes factas tempore eorum consulatus et partem Operi Portus et Moduli officio dicti operis consignare, sub pena solvendi de eorum proprio.

Item quod omnium penarum et totius eius quod exigetur vigore et occasione presentium capitulorum medietas sit Operis Portus et Moduli et alia dicte artis, salvo si mentio fieret de accusatore, quod tunc tertia pars sit Operis Portus et Moduli, alia accusatoris et reliqua tertia artis.

Quod consules teneantur rixantes concordare

Item quod consules dicte artis teneantur rixantes de dicta arte infra tres dies concordare, sub pena soldorum viginti ianuinorum pro quolibet consule, si fuerit

negligens in aliquo de predictis, et quilibet ex rixantibus ipsis consulibus et mandatis eorum licitis et honestis debeant obedire, sub pena soldorum quadraginta pro quolibet inobediente.

De comunicando salices ut infra

Item quod sepe contingit aliquibus hominibus dicte artis salices deficere, idcirco teneatur et debeat quilibet de dicta arte habens salices de eis consentire et vendere hominibus dicte artis de eis, non obstantibus seu defficientibus eis pro illo quod constitisset illi tali per eos habenti, sub pena a soldis quinque usque in decem ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

Quod conducentes salices non eos vendant nisi arti botariorum et civibus pro eorum usu

Item quod salices qui conducuntur Ianuam causa vendendi non possint dicti salices per eos conducentes vendi nisi solum arti botariorum et civibus pro eorum usu, sub pena amissionis ipsorum, et hoc pro bono rei publice, attento quod extranei et barcarolii ipsos emunt causa revendendi, qua de causa dicti botarii non possunt servire patronis navium pro eorum vegetibus nec civibus causa predicta mancamenti, et possint dicti consules artis predicte ipsos contrafacientes condemnare si eis videbitur.

De societate facienda magnifico et excelso domino Duci

Item quod quociescumque contingerit illustrem et excelsum dominum Ducem Ianuensium ire velle seu debere ad aliquam ecclesiam causa portari faciendi aliquod palium, vel eum ire velle alibi et pro inde mandato ipsius grida per civitatem Ianue missa fuerit, teneantur consules dicte artis cum hominibus artis ire ad sotiandum prefatum illustrem et excelsum dominum Ducem, si quis vero hominum dicte artis non iverit cum dictis consulibus seu huiusmodi mandata non servaverit condemnetur a soldis duobus usque in quinque, arbitrio dictorum consulum, pro quolibet et qualibet vice.

Quod capitula non firmata sint cassa

Item quod omnia et singula capitula hinc retro facta per botarios dicte artis seu aliquem ipsorum qui non sint vel fuerint firmata per illustrissimum et excelsum dominum Ducem et suum consilium sint cassa, irrita et nullius valoris nec etiam ipsi vel aliquis ipsorum vel alia persona pro eis vel ipsorum occasione, dictis capitulis uti non possint, sub pena librarum decem ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

Quod capitula contra regulas sint cassa

Item quia grave esset habere menti omnia que continentur in volumine regularum nuper compositarum, statutum et ordinatum est quod in quantum esset aliquod

capitulum quod esset contra formam dictarum regularum, quod talem capitulum sit nullius valoris vel momenti, et habeatur penitus pro non facto.

De iuramento consulum, consiliariorum et aliorum dicte artis prestando

Item quod omnes et singuli consules, consiliarii et reliqui officiales dicte artis, post electionem et ante exordium ipsorum officii, nec non singuli artifices eiusdem artis, semel in vita tantum iurare debeant et teneantur ad sancta Dei evangelia, corporaliter tactis scripturis, quod ab illia[s] die in antea, usque ad ultimum diem vite sue erunt fideles illustri et excelso principi domino Duci Ianuensium et statui eius presenti ac felici contra omnem hominem cuiuscumque condicionis, gradus et preheminentie existat, nec erunt in consilio, auxilio vel favore quod idem dominus Dux habeat, recipiat vel asumat in personam vel habere seu hes aliquam lesionem, iniuriam, contumeliam vel offensam vel quod amittat iurisdictionem et dominium supradictum, sed potius si sciverint vel audiverint quod aliquis tractaret vel machinari aliqua, moliretur contra predicta vel aliquod predictorum vel infrascriptorum in preiuditium domini prelibati, impedimentum prestabunt quodcumque poterunt ut non fiat, et si impedimentum prestare non poterunt dicto illustrissimo domino Duci vel eius officialibus quam cito poterunt revelabunt et contra eos vel eorum aliquem contrafacientem suum prestabunt auxilium, consilium et favorem. Et si eis vel alicui ipsorum aliquid dictum seu manifestatum fuerit in secreto per dominum antedictum vel eius aliquem officialem, illud nemini pandent seu manifestabunt nec aliquid facient vel committent propter quod illud aliqualiter propaletur, et si ab eis vel eorum aliquo super re vel negotio aliquo fuerit consilium postulatum per eos vel eorum aliquem, illud dabunt quod eis consilium requirentibus ipsi dantes magis crediderint expedire nec unquam scienter aliquid facient vel committent quod pertineat ad eius contumeliam vel offensam. Officium vero et artem eorum bene et legaliter exercebunt et operabuntur secundum formam capitulorum suorum, prout ad litteram iacent, conspirationem, ligam, confederationem vel iuramenta aut ordines aliquos non agent per quos vel eorum aliquem contra vel preter ipsa capitula non possint eorum artem exercere. Et teneantur notarius et statutarius comunis Ianue ad huiusmodi capitula deputatus sacramentum de verbo ad verbum et non sub verborum compendio et involucro legere et narrare cuicumque pro tempore iuraturo ne ignorantiam quisquam possit si secus committeret allegare.

✠ MCCCCXXXVII, die XVIIII octobris.

Illustris et excelsus dominus Thomas de Campofregoso, Dei gratia Ianuensium Dux et eorum libertatis defensor, et magnificum Consilium dominorum duodecim Antianorum civitatis Ianue in sufficienti et <legittimo> numero congregatum, et quorum nomina sunt hec: Alaonus Cibo, prior, Andalo Marruffus, Antonius de Auria q. Petri, Petrus de Montenigro, Constantinus Cigala, Martinus de Castiliono, Bartolomeus de Vezema, et Damianus Iustinianus, attendentes per ipsos illustrem et

excelsum dominum Ducem Ianuensium et tunc Consilium Antianorum fuisse dudum commissam correctionem et reformationem capitulorum artificum civitatis Ianue, presertim in illis partibus et formis que pocius concernant appopulationem et glomerationem urbis, egregio legum doctori et prudentibus viris domino Nicolao de Nigro, Nicolao Antonio Spinule, Damiano Iustiniano et Ieronimo Calvo, draperio, qui in ipsis capitulis reformandis et corrigendis presertim circa eiusmodi materiam iam diucius insudarunt, et audita relatione coram ipsis domino Duci et Consilio facta pro parte dictorum quatuor officialium qui referri fecerunt opus eis commissum, feliciter consumasse ad hoc igitur ut ipsi artifices dictis capitulis sic reformatis et correctis de cetero uti possint, et illis debitus conservationis locus de cetero tribuatur omni iure, via, modo et forma quibus melius et validius potuerunt et possunt, auctoritate presentium confirmaverunt, approbaverunt et ratificaverunt omnes et singulas reformationes, correctiones, additiones, cassationes et declarationes factas per dictos quatuor officiales nominatos superius in et super capitulis, et demum omnia et singula dicta capitula per eos sic ut supra correcta et reformata, mandantes et decernentes ipsa capitula deinceps cum dictis correctionibus ut supra per dictos quatuor correctores factis ut supra valere et observari debere, non obstantibus aliquibus forte in contrarium disponentibus quoquo modo.

Copia. Extractum est ut supra de volumine novo capitulorum artificum civitatis et burgorum Ianue. Matheus de Bargalio, cancellarius.

[a] contrafecerint *nel ms*. [b] solverint *nel ms*. [c] ideo: *ripetuto nel ms.* [d] mederet: *così ms*. [e] accoregare: *così ms*. [f] laborares *nel ms*. [g] illia *nel ms*.

2. Lo statuto dell'arte dei calafati (1438)

A.S.C.G., manoscritto 0429, *Capitula artium*, I, cc. 176-187

Calafati

In nomine sancte et individue Trinitatis, Patris et Filii et Spiritus Sancti, beate Marie semper virginis, beatorum Ioannis Baptiste et Evangeliste, beatorum apostolorum Simonis et Iude, beati Laurentii martiris, patroni Ecclesie ianuensis, beati Georgii victoriosissimi vexilliferi comunis Ianue et totius Curie celestis, amen. Ad honorem et gloriam sancte Romane Ecclesie sacrique Romani Imperii, ad honorem et exaltationem illustris et excelsi principis domini domini Thome de Campofregoso, Dei gratia Ianuensium Ducis et libertatis eorum defensoris, et status eius presentis pacifici et felicis, et pro bono, utilitate et conservatione totius artis calafatorum civitatis, burgorum et districtus Ianue.

De non utendo aliis usibus vel ordinibus quam in presentibus capitulis annotatis

Cupientes tollere cabbilas, conspirationes, iuramenta, promissiones, uniones et ligas quas ad invicem faciunt homines artiste sive artifices civitatis et burgorum pro eorum proprio comodo et ad damnum, lesionem et detrimentum totius rei publice Ianuensis, statutum et ordinatum est quod si homines dicte artis de cetero fecerint oretenus vel in scriptis aliquos ordines sive ipsis usi fuerint ordinibus qui essent contra bonum publicum, nisi tantum contentis in presenti volumine, quod consules eiusdem artis cadant in penam a libris decem usque in viginti quinque pro singulo, quilibet ex consiliariis a libris quinque usque in decem, et quilibet alius dicte artis a libris tribus usque in sex pro quolibet et qualibet vice, et ultra secundum formam iuris et capitulorum comunis Ianue.

Quod extranei consules esse non possint

Disolutis* modis qui tractantur per extraneos artistes[a] sive artifices commorantes in civitate et burgis Ianue in faciendo consules eorum artium condignum remedium adhibere volentes ut cessent rumores, scandala et contentiones que inter eos hactenus extiterunt et ianuensem nationem, cupientes in quantum possimus augumentare statutum et firmatum est quod deinceps non sit consul aliquis extraneus dicte artis, nec voces aliquas dare vel habere in consules elligendo, nisi talis extraneus stetisset per annos decem continuos in civitate vel burgis Ianue cum familia, dictam artem exercendo, vel eam adidicisset in civitate Ianue vel districtu, quo casu possit impune elligi in consulem vel officialem, et si aliter quam ut supra elligeretur, dicta ellectio non valeat nec teneat, ymo sit cassa et nulla, non enim possit aliquis dicte artis dictum talem extraneum in consulem nominare vel nominari nec eidem vocem aliquam dare, sub pena soldorum decem pro quolibet et qualibet vice.

De soldo exigendo per consules pro caritate

Item quod callafacti et consules callafactorum possint complere quoscumque dicte artis solvere soldum unum quolibet anno capiendo de prima mercede quam habere debeat in prima ebdomoda introitus consulum et detur soldus predictus in caritate dicte artis.

De caritate solvenda ab extraneis

Item quod aliquis callafactus extraneus sive laborator extraneus non possit nec debeat laborare in Ianua vel districtu de arte callafactarie, nisi primo solverit caritati libras decem ianuinorum, salvo quod si aliquis patronus Ianuensis vel qui pro Ianuensi distringatur vel appellatur alicuius navis, galee vel alicuius vasis navigabilis venerit de extra districtum Ianue cum dicta navi vel galea vel aliquo alio navigio navigabili ad portum Ianue, et habeat super dicto navigio eius ad ipsius patroni soldum aliquem vel aliquos homines calafactos Ianuenses vel extraneos quos super dicto suo navigio conduxisset, quod tunc usque in duobus ex ipsis callafactis possint impune et sine metu ad dictum et circa dictum navigium et ad barchas dicti navigii laborare de dicta sua arte callafactarie et tam in portu Ianue quam in quocumque alio loco districtus Ianue, usque quo steterint et fuerint ad soldum sive stipendium dicti tallis patroni pro libito voluntatis dicti talis patroni, absque solvendo aliquam peccunie quantitatem dicte arti, non obstantibus supradictis.

De non capiendo duo laboreria a diversis personis simul

Item quod nullus callafactus debeat accipere ad laborandum duo laboreria duorum vasorum nec inde peccuniam accipere, ymo debeat persistere et laborare in dicto vase asumpto* ad laborandum usque ad profeccionem ipsius, salvo si esset de voluntate illius cuius esset primum vas ceptum ad laborandum et hoc sub pena librarum decem ianuinorum et ultra teneatur facere laborerium predictum primum, et super hoc consules dicte artis cognoscant si est de voluntate conquerentis, et si non est de sua voluntate cognoscatur per magistratos comunis Ianue, que questio diffiniatur infra dies octo numerandos a die.

Quod consules possint condemnare contrafacientes hominibus dicte artis et contrafacientes compellere ad observantiam premissorum

Item quia quando calafacti accipiunt magistros sive laboratores super se quos ducunt ad laboreria navium et lignorum et quandoque ipsi laboratores recedunt cum denariis quos nundum promeruerunt, liceat consulibus dicte artis quod possint fieri facere solutionem illis qui dictam peccuniam habere debuerint de bonis et in bonis illorum vel illius qui taliter aufugisset seu recessisset de eo quod non promeruisset et ultra condemnare ipsos fugientes et non observantes promissa a solidis decem usque in viginti, cum voluntate tamen et consilio consiliariorum dicte artis, consules vero predicti teneantur predicta exequi et observari, sub pena librarum quinque ianuinorum.

De non incantandis lignis sive laboreriis datis vel promissis

Item quod si aliquis de dicta arte iret ad incantandum navem, galleam vel aliquod lignum datum vel promissum alicui alii magistro de voluntate patroni illius laborerii, et de predictis posset fieri probatio per testes fidedignos, quod illa talis persona que incantasset dictum laborerium condemnetur contrafaciens in libris decem ianuinorum, cuius dimidia sit Operis Portus et Moduli et alia hominum dicte artis.

Quod consules possint prohibere ne quis de dicta arte laboret solvere recusantibus mercedem debitam

Item quod consules dicte artis possint prohibere quemlibet calafactum non laborare ad aliquod lignum sive aliqua parte ultra ebdomodam, nisi primo solutione facta et recepta in denariis vel pignore, sive habuerit maiorem partem de mercede ebdomode predicte, sub pena solidorum quinque pro qualibet die per omnes qui contrafecerint pro solvendo sane intellecto quod predicta non habeat locum nisi primo facta querimonia de mercede coram dominis viceducibus et per dictos dominos viceduces cognitum fuerit de dicto debito.

Quod laboreria comunia comunicentur pariter et extraneorum

Item quod omnia opera comunis et quorumcumque extraneorum sive que fieri debebunt per comunem Ianue vel aliqua extranea persona aliquo tempore de magistro calafactorum, quod illud opus sui opera debeant concedi et committi consulibus calafactorum ut consuetum est per tempora preterita, et fiat ad voluntatem consulum et consiliariorum dicte artis, qui teneantur dividere dicta laboreria inter homines dicte artis, secundum quod suo iuramento crediderint convenire, dum tamen sit de voluntate officialium comunis Ianue super huiusmodi opere deputatorum.

De societate fienda pro sepulturis

Item quod si contingerit mori aliquem calafactum, uxorem, filium vel filiam eiusdem, quod ipsi omnes calafacti teneantur dictum mortuum sive defunctum asociare usque ad sepulturam, sub pena soldorum quinque pro quolibet et qualibet vice, salvo quod aliquis calafactus non teneatur asociare aliquem calafactum a ponte Sancti Thome versus ponentem sive occidentem, nisi esset etatis annorum quatuordecim vel ab inde supra, et quod consules possint cogere ad sacramentum familiam illius defoncti si esset illius etatis annorum quatuordecim, quo casu ipsum asociare teneantur, excepto quod dicti consules tunc possint licentiare ipsos calafactos vel quam partem voluerint sive ipsis precipere quod stent vel recedant prout ipsis consulibus melius videbitur et placuerit.

Ne quis de dicta arte implicet se laborerio asumpto per alium illo invicto

Item quod si aliquis patronus navis vel alicuius ligni dederit vel concesserit ad laborandum vel aptandum alicui calafacto navem vel lignum artis calafatarie, et dictus patronus navis vel ligni velet removere dictum magistrum a dicto officio, exercitio seu ministerio pro danda vel assignanda dicta nave vel ligno ad aptandum vel preparandum alicui alio magistro, quod dicti consules possint compelere omnes calafactos Ianuenses et extraneos quod non intrent in dictam navem vel lignum preparandum vel faciendum de dicta arte, salvo quod si ea iusta causa cognita per dictos consules et dominos viceduces fuerit, sub pena soldorum centum ianuinorum, sive per ipsos dominos viceduces solos si ipsi domino vel patrono placuerit.

De non laborando ad scarsum

Item statutum et ordinatum est quod nullus calafactus dicte artis vel etiam quicumque alius laboret dicta arte [b] a Corvo usque Monachum audeat vel presumat laborare ad scarsum vel capere aliquod opus dicte artis pertinens ad scarsum, ymo ad dictam laborare debeat, et hoc provisum est ea ratione quia ubi maius inveniet periculum ibi captius est agendum. Quod etiam statutum et ordinatum est servari debere sub pena a florenis decem usque in centum, arbitrio domini potestatis Ianue vel rectoris illius loci si contingerit aliquem contrafacere in Ripparia.

De non instruendo quemquam dictam artem nisi ut infra

Item quod aliquis calafactus non possit aliquem docere de dicta arte calafactarie, si ipsum non tenuerit in domo sua et ipsum induerit et paverit sanum vel infirmum in domo sua, et quem non habeat concordatum cum carta, salvo attinentes sibi usque in tertium gradum, secundum quod decreta distinguunt de parentella patris et matris, quos possint docere cum carta et sine carta ad eorum voluntatem, et hoc sub pena librarum quinque ianuinorum.

De non laborando in diebus sabbatorum post nonam

Item quod aliquis calafatus non possit nec debeat laborare in die sabbati postquam pulsabitur ad nonam, sub pena soldorum quinque ianuinorum pro quolibet et qualibet vice, que pena possit et debeat exigi a quolibet contrafaciente per consules dicte artis, et quod omnes denarii qui propterea colligentur et exigentur in candellis dentur pro luminaria beatorum apostolorum Simonis et Iude, ita quod eisdem calafactis non debeat fieri solutio, nisi de et pro dimidia die tantum prout laboraverint, cum sit iniustum quod sibi solvatur pro tempore quo non laboraverint.

De discipulis accipiendis ad terminum octo annorum et ipsi abeuntibus non receptandis

Item quod consules et homines dicte artis possint et debeant habere a quolibet famulo qui se concordaverit cum aliquo magistro dicte artis soldos viginti ianuinorum quando ipse famulus exiet de arte, et ipsos dare debeant comunitati, et quod aliquis magister non possit accipere aliquem famulum ad minus tempus annorum octo, sub pena librarum decem ianuinorum pro quolibet contrafaciente, et si dictus famulus ab ipso magistro recederet contra voluntatem sui magistri ante finem termini quod aliquis magister de dicta arte non receptet ipsum, sub pena predicta, nisi processerit de voluntate sui magistri predicti.

Quod consules provideant egentibus circa laboreria comunis

Item quod consules qui nunc sunt et pro tempore fuerint teneantur eorum iuramento avexendare omnes homines calafactos, tam senes quam iuvenes et pauperes, ad opera comunis, et dare opus prout eis videbitur, tam in terra quam in mari, et quod aliquis magister ipsum talem magistrum datum per consules non possit repudiare, sub pena de soldis quinque ianuinorum pro qualibet iornata dum tamen comunis et laborerii sui conditio non fiat de tali permutatione deterior, de qua deterioratione stetur et credatur assertioni officialium comunis Ianue sub ipsis laboreriis deputatorum et dum ipsis officialibus placeat et non aliter.

Quod homines dicte artis preficiant laboreria per eos incepta

Item quod aliquis calafatus qui incepisset laborare aliquam navem, lignum vel galeam que sit vetus in mari, non debeat relinquere dictum laborerium usque quo fuerit completum, sub pena librarum decem ianuinorum, et intelligatur dictum laborerium completum quando est drictum et calcatum sue timonerie, ita quod comode possit navigare et completo opere sicut superius continetur dictus magister sit liberatus de pena et de sacramento.

De approbatione fienda per consules circa receptionem Ianuensium ad dictam artem et de solutione fienda per Ianuenses

Item quod aliqua persona cuiuscumque conditionis sit vel que per ianuensem dicatur vel appellatur que [c] artem predictam didicerit extra Ianuam vel districtum, intrare non possit in consulatum dicte artis nisi illa talis persona solverit antequam recipiatur in dicto consulatu libras tres ianuinorum, et ultra approbetur pro bono et sufficienti magistro et eo casu intrare possit in consulatum predictum et gaudere et frui quibuslibet beneficiis et honoribus ut alii homines consulatus predicti, non obstantibus aliquibus que in contrarium dici possent vel etiam allegare, et si forte homines dicte artis contradicerent recipere tales magistros sufficientis habeatur recursus ad dominos viceduces qui super hoc debeant providere.

Quod concordati ad navigandum sequi teneantur viagium et de contrafacientibus condemnandis

Item quod si aliquis dicte artis se convenerit cum aliquo patrono ad eundum et navigandum in aliquo viagio, et dictus de dicta arte non persecutus fuerit dictum viagium prout cum dicto patrono se convenerit, possint et debeant et teneantur consules dicte artis illum talem contrafacientem condemnare et compelere ad dandum et solvendum dicto patrono et ad restituendum omne id quod a dicto patrono recepisset, et ultra illum contrafacientem condemnare ad dandum et solvendum dicto patrono id plus quod solveret illi magistro accepto loco illius magistri contrafacientis ultra salarium et stipendium ipsi primo contrafacienti promisso, videlicet usque in quantitatem ad rationem florenorum duorum pro quolibet mense, non degradando propterea in aliquo capitulis et ordinationibus comunis Ianue seu Officii Mercantie et Gazarie.

De obediendo consulibus

Item quod quilibet dicte artis teneatur et debeat obedire mandatis suorum consulum licitis et honestis et hiis que spectant ad eorum officum occasione dicte artis, sub pena a soldis quinque usque in decem arbitrio ipsorum consulum.

De discipulis accipiendis ad terminum octo annorum

Item quod aliquis de dicta arte non possit nec debeat accipere, habere vel tenere aliquem famulum causa adiscendi dictam artem ad minus tempus annorum octo, sub pena librarum quindecim ianuinorum, et quod intra dictum tempus octo annorum famulus non possit nec debeat accipere aliquem nec ameistrare ad aliquod navigium, sive esse caput magistrorum sub dicta pena, et quod ille magister non possit accipere alium famulum donec fuerit completum dictum tempus octo annorum, sub pena predicta.

De ballia consulum in questionibus cognoscendis

Item quod consules dicte artis possint reddere et facere rationem inter homines dicte artis usque in libris tribus ianuinorum, et summe eorum usque in dictam quantitatem valleant et teneant et pro firmis habeantur.

De societate fienda illustri domino nostro Duci

Item quod quociescumque mandato domini nostri Ducis crida mittetur quod quicumque cives nobiles et popularies [d] civitatis Ianue debeant ire ad asociandum prefatum dominum Ducem ad aliquam ecclesiam causa portandi aliquod palium, vel eundi alicubi, quod consules dicte artis teneantur convocari facere homines dicte artis et cum eis ire ad faciendum societatem illustri domino Duci prefato, si quis vero hominum dicte artis contrafaceret vel non ire repertus fuerit, condemnetur a soldis duobus usque in quinque, arbitrio dictorum consulum, pro quolibet et qualibet vice.

De non instruendo dictam artem servis

Item quod aliqua persona dicte artis non possit nec debeat de cetero instruere vel docere aliquem servum vel sclavum suum vel alienum dictam artem, sub pena librarum quinquaginta ianuinorum, liceat tamen illis qui dictos sclavos habeant ad dictam artem anno de MCCCCLXXVIIII, quo anno fuerunt capitula artium Ianue emendata et correcta, in dicta arte ipsos tenere, instruere et docere dictam artem si voluerint, qui servi vel sclavi aut liberi facti ullo tempore non possint esse caporales seu appotecarii vel regere seu gubernare aliquam appotecam, nec esse consules vel officiales seu voces aliquas dare in officialibus dicte artis vel beneficium extracere [e], sub pena librarum centum ianuinorum, et possint tamen dicti servi laborare tamquam laboratores ad iornatas non obstantibus predictis.

De festo sancte Tecle sanctorumque Desiderii et Romuli cellebrando

Item teneantur omnes et singuli dicte artis cellebrare festum sancte Tecle, sub pena floreni unius pro quolibet, et similiter festum beati Desiderii et sancti Romuli, sanctorum Ianuensium, sub pena predicta, in totum Operi Portus et Moduli applicanda.

Quod consules teneantur rixantes concordare

Item quod consules dicte artis teneantur rixantes de dicta arte infra tres dies concordare, sub pena soldorum viginti pro quolibet consule, si fuerint [f] negligens in aliquo de predictis, et quilibet ex rixantibus ipsis consulibus et mandatis eorum licitis et honestis debeant obedire, sub pena soldorum quadraginta pro quolibet inobediente.

De [g] *condemnationibus exigendis et applicandis*

Item quod consules dicte artis teneantur exigere omnes condemnationes factas tempore eorum consulatus et partem Operi Portus et Moduli contigentem officio dicti Operis consignare, sub pena solvendi de eorum proprio.

Item quod omnium penarum et totius eius quod exigetur vigore et occasione presentium capitulorum medietas sit Operis Portus et Moduli et alia medietas dicte artis, salvo ubi fieret mentio de accusatore, quod tunc tertia pars sit accusatoris, tertia Operis <Portus> et Moduli, et reliqua dicte artis.

Quod capitula non firmata sint cassa

Item quod omnia et singula capitula hinc retro facta per calafatos sive aliquem ipsorum que non sint vel fuerint firmata per illustrem dominum Ducem et suum consilium sint cassa, irrita et nullius valoris, nec etiam ipsi vel aliquis ipsorum vel aliqua persona pro ipsis vel ipsorum occasione dictis capitulis uti possint, sub pena librarum decem ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

Quod capitula contra regulas disponentia sint cassa

Item quia grave esset habere menti omnia que continetur in volumine regularum nuper compositarum, statutum et firmatum est quod in quantum esset aliquod capitulum quod esset contra formam dictarum regularum, quod tale capitulum sit nullius valoris vel momenti, et habeatur penitus pro non facto.

De eundo ad luminariam

Item quod omnes et singuli homines dicte artis teneantur et debeant cum eorum consulibus ire ad luminariam beatorum appostolorum Simonis et Iude cum eorum candellis, sub pena soldorum quinque pro quolibet et qualibet vice.

De iuramento consulum, officialium et singulorum dicte artis prestando

Item quod omnes et singuli consules, consiliarii et officiales dicte artis, post ipsorum officialium ellectionem et ante exordium ipsorum officii et quicumque alii artifices dicte artis semel in vita tantum iurare debeant et teneantur ad sancta Dei evangelia, corporaliter tactis scripturis, quod ab illa die in antea usque ad ultimum diem vite sue erunt fidelles inclito comuni Ianue et illustri domino domino nostro Duci contra omnem hominem cuiuscumque conditionis, gradus et preheminentie existat, nec erunt in consilio, auxilio vel favore quod idem dominus Dux vel eius status habeat, recipiat vel assumat in personam vel aliquam lexionem, iniuriam, contumeliam vel offensam vel quod amittat iurisditionem vel dominium supradictum, sed potius si sciverint vel audiverint quod aliquis tractaret vel machinari aliqua moliretur contra predicta vel aliquod predictorum vel infrascriptorum in preiudicium domini prelibati impedimentum prestabunt quodcumque poterunt ut non fiat, et si impedimentum prestare non poterunt dicto domino Duci vel eius officialibus quam cito poterunt revelabunt et contra eos vel eorum aliquem contrafacientem suum prestabunt auxilium, consilium vel favorem. Et si eis vel alicui eorum aliquod manifestatum fuerit in secreto per dominum Ducem antedictum vel eius aliquem officialem, illud nemini pandent seu manifestabunt nec aliquid facient vel committent propter quod illud aliqualiter propaletur, et si ab eis vel eorum aliquo fuerit consilium postulatum per eos vel eorum aliquem, illud dabunt quod eis consilium requirentibus ipsi dantes magis crediderint expedire nec unquam scienter aliquid facient vel committent quod pertineat ad eius contumeliam vel offensam. Officium vero et artem eorum bene et legaliter exercebunt et operabuntur secundum formam capitulorum suorum ad litteram prout iacent, conspirationem, ligam, confederationem, iuramenta aut ordines aliquos non attingent per quos vel eorum aliquem contra vel preter ipsa capitula artem suam possint aliqualiter exercere. Et teneantur notarius et statutarius ad huiusmodi capitula deputatus huiusmodi sacramentum de verbo ad verbum, et non sub verborum involucro legere et narrare cuicumque pro tempore iuraturo, ne ignorantia quisque possit si secus comitteret allegare.

De ratione reddenda et seu administranda per consules patronis et calafactis

Item quod consules dicte artis possint facere et reddere rationem de calafacto ad calafactum et patrono de calafacto se converso, hoc addito quod consules ipsi teneantur mandare seu mandari facere patrono quod infra tres dies continuos ipse patronus debeat solvisse salarium vel mercedem dicti calafati cognitum et declaratum per ipsos consules quibus diebus tribus elapsis, non soluto vel satisfacto dicto calafato, possint interdicere et prohibere pro libito voluntatis et eorum summe late per dictos consules, ut in presenti capitulo continetur, exequantur per quemlibet magistratum civitatis et comunis Ianue super huiusmodi requisitum, et que dicta sunt supra locum habeant in calafatis qui laborant ad iornatam et pro mercede et salario ipsorum occasione exercitii sue artis.

De calafatis et eorum iornatis et primo in opere veteri

Si quis calafactus incepit laborerium alicuius navis vel alterius vasis navigabilis veteris, teneatur et debeat tale laborerium usque ad finem prosequi continuo et finire nec illud ullo modo derelinquere dum tamen dominus talis vasis sibi ministret vel faciat ministrari seu preparari possit ad sufficientiam laborare, sub pena soldorum viginti pro quolibet et qualibet vice qua ut supra desisterit laborare, cuius pene medietas sit accusatoris, et alia Operis Portus et Moduli.

Ut autem circa solutiones magistrorum calafactorum et eorum famulorum ita rationabiliter sit provisum quod ipsi habeant materiam et causam laborandi fideliter et ardenter, statutum est quod magistri calafati habeant pro sua mercede pro qualibet iornata a soldis octo usque in decem, arbitrio magistri capitis totius operis, famulus autem a soldis quattuor usque in sex, arbitrio dicti magistri.

Et si quis calafatus qui non sit in opere conductus fuerit requisitus a domino vel patrono alicuius navigii vel alio pro eo, teneatur talis calafatus et debeat ire ad laborandum cum eo ad eius instantiam, sub pena soldorum decem pro qualibet die qua steterit non eundo ad laborandum ad laborerium ad quod fuerit requisitus, diebus ante sabbati et aliis diebus vigiliarum quibus non laboratur comuniter ultra nonam, solvatur dictis calafatis et famulis pro media iornata tantum ad eandem rationem tantum. Et patronus vel dominus dicti vasis pro victu dicti magistri ultra salarium predicti magistri det et solvat magistro calafato soldos duos, famulo autem soldum unum, et ultra unam menestram pro singulo et qualibet die.

Et quia homines verbosi sepe occupant socios comensantes ne se expediant comedendo et sic ad damna navigii tempus prolongant et differunt comedendo, statuimus et ordinamus quod tempore pamberandi [h] seu horuendi predicti stare non possint ad mensam ultra medium horologium, nec tempore prandendi ultra unum horologium, ita etiam ut non possint causa bibendi aut edendi a navigio recedere ullo modo nec ea causa nec alia. Et ut predicta eficatius observentur, non liceat patronus [i] vel alii cuicumque pro eis ultra predicta ordinata aliquid dare, solvere vel facere, sub pena a florenis decem in quinquaginta arbitrio Salvatorum Portus et

Moduli, cuius pene medietas sit accusatoris, alia[j] medietas Operis Portus et Moduli totiens quotiens fuerit contrafactum.

Si autem opus ad quod debuerint laborari sit novum, possit habere quilibet magister calafatus usque in soldis undecim pro quolibet et qualibet die ad plus, et nullo modo aliquid ultra arbitrio silicet magistri capitis operis, secundum opus quod fecerit, famulus autem possit habere a soldo uno usque in septem arbitrio dicti magistri capitis operis et non ultra, qui tempore pomberandi[h] vel xorvendi[k] aut merendandi non possint stare ad mensam ultra unum horologium sive mediam horam, ad prandium autem liceat eis stare ad mensam usque ad unam horam integram si ante non fuerunt expediti nec possint tales magistri calafati recedere a continuo exercitio laborandi talem navem aliqua causa nisi forte causa bibendi, et tunc semel tantum in mane et semel post prandium, quo tempore non possi<n>t ire vel stare ultra tempus debitum. Qui magistri calafati nullo modo possint se accordare seu conducere nec accordari vel conduci se promittere nisi solummodo ad iornatam sive dictam nec habere possint comedere vel bibere ultra tarationem et ordinem antedictum nec aliam aliquam prerogativam petere, recipere vel habere sub pena a florenis decem usque in quinquaginta arbitrio Salvatorum exigenda a dictis calafactis et patronis quicumque contrafecerit in predictis et totiens quotiens fuerit contrafactum. Nec possit vel debeat aliquis calafatus concordatus in laboreriis antedictis ire ad laborandum extra vel ultra Ianuam et tres potestatias sine licentia petita et concessa, sub pena florenorum decem pro singulo mense et calafato, et a mense supra et infra ad eandem rationem pro rata temporis et dierum, cuius pene medietas sit accusatoris, alia medietas portus et moduli.

Item quod consules possint precipere et mandare hominibus dicte artis quod vadant ad laborandum in quacumque nave in qua ipsi consules elegerint, videlicet in navi que esset in carena et in periculo propter dictam carenam, et teneatur dictus talis de dicta arte ipsis consulibus obedire, sub pena soldorum quinque ianuinorum.

Item quod patroni quarumcumque navium et vasorum teneantur semper dare ad laborandum alteri ex consulibus dicte artis citius quam ad alios dicte artis et ipse consul non possit renui seu refuturari[l] a dicto patrono si indigeret laborandi, sub pena solvendi pro dictis diebus pro quibus ipse patronus talem consulem ut supra renuisset, et hoc in quantum sit sufficiens et idoneus.

Item quod consules possint mittere ad laborandum quemcumque hominem senem dicte artis in quacumque navi in qua sit maior summa magistrorum octo dicte artis et caput operis dictorum octo una cum nauclerio navis staliare debeant et teneantur salarium dicti senis magistri secundum eorum puras conscientias, et teneatur patronus ipse eum accipere et admitti ad laborandum in dicta sua navi sub pena eius de quo declararetur per dictos magistros caput operis et nauclerium si eum reffutasset.

✠ MCCCCXXXVIII, die XXIII ianuarii.

Illustris et excelsus dominus Thomas de Campofregoso, Dei gratia Ianuensium Dux et eorum libertatis defensor, et magnificum Consilium dominorum duodecim

sapientium Antianorum comunis Ianue in sufficienti et legitimo numero congregatum, et quorum nomina sunt hec: Nicolaus de Flisco, prior, Augustus de Nigrono, Petrus de Sarsano, notarius, Petrus Bondenarius, Franciscus Salvaigus, Levantinus de Levanto, Paulus Gentilis, Lodisius de Franchis de Paulo, Antonius Giberti et Elianus Spinula, attendentes per ipsos illustrem et excelsum dominum Ducem et tunc Consilium Antianorum fuisse dudum commissam correctionem et reformationem capitulorum artificum civitatis Ianue, presertim in illis partibus et formis que potius concernant appopulationem et glomerationem urbis egregio legum doctori et prudentibus viris domino Nicolao de Nigro, Nicolao Antonio Spinule, Damiano Iustiniano et Hieronimo Calvo draperio, qui in ipsis capitulis reformandis et corrigendis presertim circa eiusmodi materiam iam diutius insudarunt, et audita relatione coram ipsis illustrissimo domino Duce et Consilio facta pro parte dictorum quattuor officialium qui refferri fecerunt opus eis commissum soliciter consumasse ad hoc igitur ut ipsi artifices dictis capitulis sic reformatis et correctis de cetero uti possint, et illis debitis observationibus locus de cetero tribuatur, omni modo, iure, via et forma quibus melius et validius potuerunt et possunt, aucoritate [m] presentium confirmaverunt et approbaverunt et ratificaverunt dictas omnes et singulas reformationes, correctiones, addictiones, cassationes et declarationes factas per dictos quattuor officiales superius nominatos in et super dictis capitulis, et demum omnia et singula dicta capitula per eos ut supra correcta, mandantes et decernentes ipsa capitula deinceps cum dictis correctionibus per eos quattuor correctores factis ut supra valere et observari debere, non obstantibus aliquibus in contrarium forte disponentibus quoquo modo.

Extractum est ut supra de volumine capitulorum novorum artistarum civitatis Ianue. Mattheus de Bargalio, cancellarius.

✠ MDLXXXII, die veneris quinta novembris, in vesperis, in camera.

Prestantissimi domini Patres Comunis sedentes etc., auditis in contradictorio Andrea Garibaldo, Antonio Thimono, Laurentio Oderio, Dominico Sancto Blaxio, Augustino Testa, Bartolomeo Cafferena, Baptista Garibaldo et Dominico Picaluga, calafatis, super electione consulum eorum artis, et quicquid omnes hinc inde dicere voluerunt, intellecto circa consuetudinem electionis consulum omni modo etc., cum electio noviter facta fuerit et sit facta absque interventu notarii, eam nullam declaraverunt, et cum per eorum capitula non sit declaratum modum dicte electionis, mandant eligi et creari debere in futurum eorum consules modo infrascripto, semper cum interventu unius notarii de colegio, et pro hac vice eligantur cum interventu cancellarii Dominationum suarum, scilicet citatis universitate hominum dicte artis pro illa die qua voluerint consules eligere pro illo loco solito, et convocatis et congregatis consulibus, consiliariis et hominibus dicte artis, seu illa pars que fuerit ibidem congregata per consules et consiliarios nominentur illi qui eis melius videbuntur habiles et idonei ad consulatum [n] predictum, et postea propositis sigilatim alter ab altero qui plura vota seu suffragia tulerit remaneant et sint consules, debeant esse quattuor, scilicet unus de

Riparia orientali, unus de occidentali et duo de civitate, in quibus duobus possit esse unus de Sancto Petro Arena, et sic successive singulis annis fiat electio, et ita etc.

✠ MDLXXXII, die dominico VII novembris, in claustro secundo monasterii beate Marie de Castello.

Convocati et coadunati in loco supradicto infrascripti consules, consiliarii et homines artis calafatorum numero quinquaginta quinque, ad effectum elligendi novos consules pro anno uno venturo, iuxta solitum, in observatione ordinationis prestantissimorum dominorum Patrum Comunis sub die quinta presentis facta et propositis aut Boninus Thimonus, Baptista Garibaldus, Laurentius de Oderio, Dominicus de Sancto Blaxio et Bastianus Chiapori, qui per eos fuerant nominati et propositi ac electi in consules superioribus diebus, et ex quo non fuera<n>t servata servanda in dicta electione pro Dominationem suam annullata, et sumptis calculis, amotis prius omnibus supradictis nominatis, remanserunt electi Baptista Garibaldus et Dominicus de Sancto Blaxio pro civitate, pro Riparia orientali ◦ Laurentius de Oderio, pro Riparia vero occidentali ᵖ Bastianus Chiapori scilicet Baptista cum viginti septem, Dominicus cum triginta tribus, Laurentius cum triginta septem et Bastianus cum quadraginta calculis approbantibs, et sic pro eorum consulibus anni unius in omnibus ut supra eligerunt et deputaverunt omni meliori modo, et quia Andreas Garibaldus, pater dicti Baptiste, interfuit et votum dedit omnibus suprascriptis, fuit propositum an debeant approbari electiones suprascripte, prius amoto dicto Andrea, et sumptis calculis fuerunt reperti viginti octo approbantibus electiones predictas. Que omnia acta fuerunt in presentia mei Ioannis Francisci Moconesi, Dominationis sue cancellarii, ordine etc.

Quorum nomina qui interfuerunt sunt hec:

Consules

Augustinus Testa
Antonius Cafferrena
Maxinus Schiaffinus
absente Gregorio Thimono, quarto consule extra dominium existente

Consiliarii

David de Coronato
Lazarus Cafferrena
Pelegrus de Nigris
Antonius de Thimono
Antonius de Gregorio
Andreas Garibaldus
Franciscus de Lagno
Maxinus Vacarius

Homines

Baptista de Lastreto
Antonius Chiapori
Laurentius de Oderio
Baptista de Avegnio
Ioseph de Martino
Ambrosius de Milano
Iacobus Cazola
Simon de Oderio
Andreas de Iugo
Benedictus Sevolinus
Baptinus Ghesius
David Ormeta
Andreas Picaluga
Ioannes Maria Crovarius
Ioannes Piloxius
Nicolaus Testa
Cosmas de Castello
Antonius de Oliverius
Laurentius Petrarugia
Baptista de Oderio
Raphael Castagnola
Iulius Mazzonus
Bastianus Agogliarius
Lazarus de Sancto Blaxio
Stephanus de Mediolano
Dominicus de Oderio
Vincentius Schiaffinus
Paulus de Gregorio
Benedictus Ansaldus
Laurentius de Oliva
Ioannes de Gregorio
Baptista de Gregorio
Dominicus de Sancto Blaxio
Ioannes de Oliverio
Bastianus Chiapori
Andreas Crovarius
Baptista Garibaldus
Iacobus Crovarius
Franciscus de Gregorio
Benedictus de Gregorio
Martinus de Gregorio
Lazarus de Gregorio
Dominicus Vignolus et
Martinus Vernazana

Serenissimo et eccellentissimi signori,

sì come la varietà de tempi porta seco varietà de ordeni e leggi, con le quali si conserva li governi della città, et quelle pene che ne i tempi passati parvero bastevoli a raffrenare li desobedienti hora sono di poca stima, che per esse non viene causato quell'effetto che i buoni desiderano, laonde considerando li consoli et conseglieri dell'arte delli calafati, l'esercitio de quali in questa città e dominio è di molta necessità et importanza che le loro regole e capitoli confirmatoli già sono anni 140 e più da chi allora havea il governo di questa serenissima Repubblica sono a questi tempi di poca stima respetto alle pene et in alcuni di essi capitoli parte oscuri et in parte diffetosi, di comune consenso li è parso di far l'infrascritte declarationi et riforme, le quali presentando a vostre Signorie serenissime le supplicano humilmente siino servite comprovarle et confermarle per loro decreto, poiché ciò sarà veramente conservatione di detta arte et utilità grandissima di coloro che di detta arte harano bisogno, il che sperano da vostre Signorie serenissime sarà approvato, a quali inchinevolmente si raccomandano.

Reformationes et declarationes ad capitula artis calafatorum

In capitulo *quod extranei consules esse non possint*: pena nominantis extraneum ut consules eligantur augeatur a soldis decem usque in florenis quattuor pro quolibet nominato et qualibet vice.

Item pena apposita in capientibus duo laboreria augeatur a libris decem usque in viginti quinque.

Item in capitulo *quod consules possint condemnare fugientes et contrafacientes cum peccuniis antequam compleverint laboreria promissa*, pena ibi statuta a [q] soldis decem usque in viginti [r] quinque augeatur a libris decem usque in viginti quinque.

Item in statuto *quod laboreria comunia comuniter comunicentur* adatur infrascriptis paragraphis: declarato quod quattenus aliquis contrafaciet et absque licentia consulum laboreria extraneorum acciperet vel in eius se intromiteret nisi essent de voluntate officialium, possit ille talis contrafaciens per consules prohiberi ne in dicta laboreria se intromittet, et amplius condemnari quilibet contrafaciens et in dictis laboreriis se intromittens nisi ut supra a libris decem usque in viginti quinque pro qualibet vice, applicandis pro dimidia Operi Portus et Moduli, et pro alia dimidia dicte artis [s].

Item pena apposita in statuto *de obediendo consulibus* augeatur usque in florenos quattuor.

Item in statuto *de obediendo consulibus et de condemnationibus exigendis* adatur clausula infrascripta, sive paragraphum: et possint consules dicte artis condemnationes et penas in capitulis dicte artis statutas et decrettas adversus homines dicte artis facere et exigere seu exigi facere etiam per nuntios, cavalerios et servientes comunis Genue.

✠ MDLXXXIII, die XXV februarii.

Responsio serenissime Dominationis est quod magnifici domini Patres Comunis suprascriptas refformationes et alia videnda videant et auditis audiendis consideratisque considerandis refferant prefate serenissime Dominationi quenam sint eius partes circa predicta.

Copia. Io. Iacobus Merellus, cancellarius.

✠ MDLXXXIII, die III iunii.

Prestantissimi domini domini Patres Comunis, in trino numero sedentes etc., visis supplicatione et reformatione ac commissione serenissimi Senatus supradictis, auditisque Dominico Sancto Blaxio et Baptista Garibaldo, consulibus et cum eis quam pluribus hominibus dicte artis, visis eorum capitulis una cum dictis reformationibus, et eis consideratis, omni meliori modo, concurrentibus sexaginta sex hominibus dicte artis sub benigna correctione etc., refferunt partes suarum Domi-

nationum serenissimarum sese in concedendo in omnibus prout infra. Respectu primi pena sit usque in libris tribus tantum, respectu secundi et tertii in omnibus prout in reformationibus, respectu quarti a libris quinque usque in viginti, respectu quinti additio sit usque in libris quattuor, respectu vero sexti possint executiones fieri per quoscumque ministros, petita prius licentia a cancellario camerario, et condemnationes omnes applicentur in omnibus prout in capitulo de condemnationibus faciendis applicandis.

Copia. Ioannes Franciscus Moconesi, notarius et suarum Dominationum cancellarius.

✠ MDLXXXIII, die VII iunii.

Serenissimus dominus Dux et illustrissimi Gubernatores rei publice Genuensis, lecta coram eis rellatione de qua supra et negotio de quo in ea perpenso et examinato ac sub iuditio suffragiorum deducto omni modo etc., sub reformationibus et declarationibus de quibus in ea comprobaverunt et confirmaverunt ac presentis decreti virtute comprobant et confirmant capitula seu reformationes capitulorum ipsorum in omnibus prout in relatione ipsa legitur et continetur, in cuius sententia decreverut et decernunt, nihil obstante in contrarium.

Copia. Nicolaus Zignaigus, cancellarius et secretarius reipublice Genuensis.

[a] artistes: *così ms*. [b] dicta arte: *così ms*. [c] quem *nel ms*. [d] popularies *nel ms*. [e] extracere: *così ms*. [f] fuerint *nel ms*. [g] Quod *nel ms*. [h] pamberandi, pomberandi: *così ms.* [i] patronus *nel ms*. [j] alias *nel ms*. [k] xorvendi: *così nel ms*. [l] auctoritate: autem *nel ms*. [m] refuturare: *così ms*. [n] consulatum *nel ms*. [o] orientalis *nel ms*. [p] occidentalis *nel ms*. [q] statuta sit a *nel ms*. [r] viginti quinque *nel ms*. [s] artis *nel ms*.

3. Lo statuto dell'arte dei barilai (1439)

A.S.C.G., manoscritto 0429, *Capitula artium,* I, cc. 45-51.

Barrilari

In nome della santa et individua Trinità Padre, Figlio e Spirito Santo et della beata e gloriosa vergine Maria madre del signore. nostro Jesus Cristo, et dello beato e glorioso patriarca ms. santo Gio: Batta et de ms. santo Gio: Apostolo et Evangelista, et delli gloriosi apostoli santo Simone e Giuda, et dello beato ms. santo Lorenzo martire glorioso protettore della Giesa magiore de Genova et dello beato e glorioso martire ms. santo Georgio vittoriosissimo cofalonnero dello eccelso comune di Genova e de tutta la corte celestiale amen, et a honore e gloria della santa Romana Giesa et dello sacro Romano Imperio, et ad honore et essaltatione dello illustre et eccelso principe signor Petro de Campo Fregoso. Per divina grazia Duci de Genovesi et della loro libertà defensore et del suo stato pacifico in felicitade, et per bene et utilità e conservatione de tutta l'arte de barrilari.

De non usare altre usanse ne ordinanse se non quelle che si conteno nelli presenti capitoli

Desiderando in tutto levare le cavilationi, conspirationi, giuramenti, promissione, unione, conligatione li quale insieme fanno li huomini artesi o artefici della città e borghi de Genova per loro proprio comodo et danno lesione e detrimento de tutta la republica, si è statuito et ordinato che se la dett'arte, o pero li huomini di dett'arte, per l'avenire faranno così a bocia como in scritto alcune ordinatione et quelle useranno et osserveranno le quale fussero contra lo ben publico, se non tanto quanto se conteneno nel presente volume. Che li consoli de dett'arte cadano in pena de libre dieci fin in vinticinque per ciascuno e ciascuna volta e ciascuno delli consiglieri. In pena de libre cinque fin in dieci e ciascaduno altri de dett'arte cada in pena de libre tre fin in sei e oltra secondo la forma delli capitoli del Comune de Genova.

Che non possino essere consoli li forastieri

Per disolvere li modi li quali sono fatti per li consoli forastieri o siano artefici habitanti in la città e borghi di Genova in fare li loro consoli delle loro arti, e volendo provedere de uno congruo e degno remedio accio cessino li scandali, rumori e contese le quali per fin al presente sono fatte, e volendo à nostra possanza augmentare la natione genovese, si è statuito et ordinato che per l'avenire non sia alcuno console forastiero di dett'arte salvo tale forastiero fusse stato per anni dieci continui habitante in la città e borghi de Genova, o vero dello distretto e circonstantie che in tal caso senza pena alcuna possa essere elletto Console, o vero officiario, tal forastiero e non altrimenti se non como di sopra, et se fosse elletto tale elletione non voglia ne habbia loco, ma più presto sia cassa e nulla, oltra ne alcuno de dett'arte possa ne debbia

nominare ne ricordare detto tale forastiero per console ne manco dargli voce sotto pena de soldi dieci de Genova per ciascuno e ciascuna volta.

Delle feste si hanno à celebrare

Ancora li huomini de dett'arte siano tenuti e debbiano celebrare le feste infrascritte, cioè la festa della Trinità del Signore, la festa della Ressurrezione, la festa dell'Assuntione, del Pentecoste del Corpo di Cristo, li giorni dominicali, le quattro feste della gloriosa Vergine Maria, le feste degli Apostoli co' le altre feste comandate dalla santa madre Giesa, la festa de santo Georgio, de santo Siro, de santo Desiderio, de santo Domenico, de santo Romolo, de santo Francesco, de santa Tecla. Ancora che li giorni delle quale feste niuno de dett'arte osa ne possa lavorare contra l'honor de Dio e della Corte celestiale nelle loro botteghe, tenere aperti ne fare lavorare, sotto pena de soldi cinque fin in dieci per ciascuno contrafaciente e ciascuna posta. Sia lecito e possano in verità li sudetti huomini de dett'arte co' suoi famuli comprare e vendere in li altri giorni di festa eccetto nelli giorni dominicali e le feste principali della gloriosa Vergine Maria e delli apostoli e nel venere Santo non ostante le cose predette.

De non comettere fraudi in dett'arte e dello giuramento si ha da dare

Ancora che ciascuno barrilaro e ciascuno di dett'arte, il quale esserciti la dett'arte in la città de Genova e borghi e sottoborghi siano intenuti et debbiano bene e diligentemente essecire, fare e fare essere fatta et essercitata la loro arte co' buona fede e senza fraude, e de giurare per li santi e vangelii de Dio corporalmente toccando le scritture in le mani delli consoli de dett'arte una volta l'anno nel principio dell'intrata delli consoli novi de beni essercire e fare sia ben essercita la dett'arte, sotto pena de soldi cinque de Genova per ciascuno contrafaciente e ciascuna volta.

Della compagnia si ha da fare alle sepolture

Ancora ogni volta che accaderà alcuno maestro barrilaro buttegaro della dett'arte, o sia capo d'opera, mancar de vitta e morire, tutti li altri maesti di dett'arte buttegari e capi d'opera con li loro consoli de dett'arte siano intenuti e debbiano intervenire à compagnare tal corpo defunto alla giesa e puoi retornare alla solita habitazione de tale defunto come è la solita usanza, e questo sotto pena de soldi cinque, salvo se gli sarà alcuna giusta causa in cognitione e arbitrio de detti consoli. Ancora e similmenti siano intenuti compagnare el padre e la madre, mogliere, figliuolo, o pero figliuoli de alcuno maestro barrilaro, de età de de anni diece in la quale mancassero e oltra tenere le loro botteghe serrate fin à tanto li corpi delli sudetti defonti seranno sepeliti, e sia lecito lavorare de dett'arte in le loro botteghe, queste cose debbano esser fatte, et fatte osservare per li huomini de detta arte, sotto pena de soldi doi per ciascuno contrafaciente e ciascuna volta.

De obedire alli consoli

Ancora che li huomini de dett'arte siano intenuti e debbiano obedire alli loro consoli in li comandamenti liciti et honesti e, massime in le cose che spettano e sutengono alla dett'arte sotto pena de soldo uno su fin in dieci de Genova per ciascuno contrafaciente, e ciascuna volta, in arbitrio de detti consoli in dett'arte. Ancora possano e sia lecito à detti consoli condennare ciascuno delinquente in la dett'arte che contrafarà in alcuna cosa, quale contegna in li capitoli de dett'arte et inobedienti como di sopra, da uno soldo per fin in dieci como di sopra.

De mettere li cerchii de exburno

Ancora che ciascuno de dett'arte siano intenuti e debbiano mettere, o, vero far mettere in le barrile ciciliani e ad altri vasselli d'acqua li cerchii de exburno como più poterà à tutta sua possanza, e a buona fede e senza ingano, et questi cerchii de exburno e li altri cerchii de castagna e de rovere, e non de altro legname, ben e diligentemente ligare e chiavarli, o vero farli ligare e chiavare, co' stoparoli e non altrimenti, sotto pena de soldi cinque fin in dieci de Genova per ciascuno contrafaciente e ciascuna volta, in arbitrio de detti consoli de dett'arte salvo se procederà dello accatati, o vero patrone dello barrile sciciliani, o vero vascelli, contra la qual cosa lo presente capitolo alcuno de dett'arte non osa ne presuma fare, o vero alienare, ne far fare ne far alienare alcuna prohibitione à bocca ne inscritto ma più pesto precisamenti far osservare lo presente capitolo non ostante alcuni capitoli, statuti, giuramenti, ordini, o vero prohibitione paticolare e generale ultimamente fatto, sotto la pena sudetta da esser levata da ciascuno contrafacienti e ciascuna volta in arbitrio delli consoli de dett'arte.

Che li lavoreri comuni siano divisi per la comunità dell'arte

Ancora ogni volta che accaderà per la comunità de Genova, o vero per li massari, o vero altri officiali della detta comunità, far fare alli huomini di detta arte barrili che siano per aqua, o, vero altri vascelli spettanti alla dett'arte quali siano in numero più de sei et più oltra, quello tale barrilaro, o, sia maestro di detta arte sia intenuto e debbia incontinente notificare lo detto laborerio alli consoli de dett'arte, quali havuta tale noticia siano tenuti e debbiano li detti vascelli, o sia lavorerio, partire fra li huomini de dett'arte ciascuno per la sua rata, sotto pena de libre cinque de Genova per ciascuno contrafaciente, e ciascuna volta applicata per la mettà all'opera del Porto e Mole, per l'altra mettà alla detta arte, salvo se procederà de volontà de alcuno de dett'arte che all'hora detti lavoreri, o siano vascelli, siano partiti fra li altri huomini de dett'arti pro rata, e similmente sia intenuto ciascuno de dett'arte se haverà causa de vendere a alcuno patrone che dovesse armare alcuna galea non de denari publici alcune cose pertinenti all'arte eccetto barrile de vino notificare alli consoli de dett'arte quali siano intenuti partire fra li huomini de detta arte como de sopra, sotto la predetta pena.

De distribuire li mercati de legnami

Ancora che ogni volta che accaderà alcuno barrilaro della detta arte havere comprato alcuna quantità de legnami picoli o grandi, spettanti e pertinenti alla dett'arte, la quale sarà portata o condutta così per mare como per terra in Genova, sia intenuto quello tale comperante partire li detti legnami fra li huomini de dett'arte per quello medesmo partio per lo quale lui li haverà comprati pro rata. In volontà delli huomini de dett'arte, sotto pena de libre cinque de Genova per ciascuna volta.

De provedere de haver legnami e de contribuirli a coloro chi voranno chi li sia provisto, etc.

Ancora se in dett'arte, o vero alli huomini de dett'arte, fusse grande necessità per la dett'arte, o per li consoli di detta arte, o vero uno de loro, o ciascuno altro de dett'arte fusse fatta, o vero se volesse che fusse fatta alcuna provigione in haver legnami, o vero altre cose pertinenti alla dett'arte da qualsivoglia parte del mondo, o vero in alcuno luoco fora di Genova, e questo medianti lo caparro, o sia denari, o altramenti sia intenuto ciascuno barrilaro della dett'arte qual vorrà participare in detto tale legname, o vero altre cose spettanti alla dett'arte contribuire in pagamento del detto caparro, e in le cose datte e promesse per la parte a lui pertinente per tale accatto, e altrimenti li detti consoli, o vero li accatanti non siano intenuti conferire ne contribuire circa lo caparro et altre cose como di sopra non ostante alcuno capitolo che disponesse in contrario.

Che misurino che non sia de detta arte possa vendere ne far vendere vascelli spettanti a detta arte.

Ancora che nessuno Genovese lo quale haverà imparata la detta arte delli barrilari in la città de Genova, borghi e sottoborghi della detta città possa, osa, ne presuma la detta arte de barrilari fare, o vero essercitare, ò far fare, ò far essercitare ne alcuna opera spettante alla dett'arte accatare, ò vendere, ò far accattare, ò far vendere per cagione de revendere in la città borghi e sottoborghi de Genova se primamente esso tale non haverà giurato de osservare li medesmi capitoli della dett'arte, e la dett'arte ben e diligentemente fare et essercitare e farla fare et essercitare e haverà pagato alli consoli della dett'arte libre cinque de Genova delle quale la mettà sia applicata all'opera del Porto e Mole de Genova, e l'altra mettà alla dett'arte, sotto pena de libre doe fin in fiorini tre d' oro per ciascuno contrafaciente e, ciascuna volta in arbitrio de detti consoli de dett'arte e oltra sotto pena de perdere tali vasi, o vero alcuna altra opera spettante alla dett'arte.

De quanto hanno a pagare li forastieri per intrare in la dett'arte

Ancora che nessuno forastiero, quale non haverà imparato in Genova, borghi e sottoborghi della detta città de Genova la dett'arte delli barrilari non possa osa ne

presuma fare, o vero essercitare, o far fare, ò far essercitare la dett'arte delli barrilari ò comprare, o vero vendere, o far comprare, o vendere per causa de revendere in la detta città de Genova borghi e sotto borghi della detta città alcuna opera spettante alla dett'arte, se primamente non haverà giurato osservare li medesmi capitoli della dett'arte, et la dett'arte bene et diligentemente fare et far fare et essercitare, e pagherà alli consoli della dett'arte libre dieci de Genova applicate per la mettà all'opera del Porto e Mole de Genova, e per l'altra mettà alla dett'arte, sotto pena per ciascuno contrafaciente e ciascuna volta de libre cinque fin in dieci de Genova in arbitrio de detti consoli de dett'arte, et oltra sotto pena di perdere detti vasi o, vero opera pertinente alla dett'arte.

De pigliare li discepoli a termine d'anni sette

Ancora che nessuno maestro barrilaro, o sia alcuno altro di dett'arte possa, osa, ne presuma, pigliare alcuno garzone ne fameglio à imparare la dett'arte se non serà accordato co' seco per instrumento, a termine de anni sette etc. al manco.

Dello giuramento si ha da dare alli garzoni e dello pagamento hanno a fare

Ancora che ciascuno garzone lo quale haverà imparato la dett'arte co' alcuno maestro de dett'arte in Genova, borghi e sotto borghi e poso lo tempo finito convenuto co' lo suo maestro, questo tale garzone vorrà essere capo d' opera, o vero butegaro, o tenere bottega per essercitare la dett'arte, non possa, osa , ne presuma fare la dett'arte ne essercitare in la città de Genova, borghi e sotto borghi se primamente nò haverà giurato per li Santi evangelii de Dio corporalmente toccate le scritture bene e dilgentemente fare et essercitare la dett'arte infra un anno prossimo d'avenire, soldi vinti de Genova, sotto pena de soldi cinque de Genova per ciascuno contrafaciente e ciascuna volta.

Che li discepoli non possano essercitare la dett'arte se non finito il suo tempo convenuto co' li loro maestri

Ancora che nissuno discepolo ò sia garzone, accordato co' alcuno barrilaro ò vero maestro de dett'arte il quale se partirà avanti che sia finito lo tempo convenuto, o vero à quello fusse accordato co' suo maestro e contra la volontà de detto suo maestro, osa ne presuma la dett'arte fare, o vero essercitare in la città de Genova, borghi e sotto borghi, sotto pena de libre cinque de Genova per ciacsuno contrafaciente e ciacsuna volta, salvo se procederà de espressa licentia e volontà del detto suo maestro, e giurerà e pagherà como di sopra.

Che li consoli siano intenuti accordare li discordati

Ancora che li consoli de dett'arte siano intenuti e debbiano accordare insieme li huomini de dett'arte litiganti e discordanti e fra loro da poi haverano saputo tal

discordia infra tre giorni fargli far pace, sotto pena de soldi cinque de Genova per ciascaduna volta, li quali litiganti siano intenuti e debbiano obedire alli detti loro consoli in cose licite et honeste, sotto la detta pena.

Della bailia delli consoli in conoscere le questione

Ancora ogni volta e quando che nascerà alcuna litte, o differentia, o questione fra li huomini de dett'arte, o veramente co' alcuno che non siano de dett'arte possano e vogliano li consoli de dett'arte le litti, questioni e differentie, le quale vertiscano frà li huomini de dett'arte, o ancora fra alcuno lo quale non sia de dett'arte co' alcuno de dett'arte, se quello tale lo quale se non sia de dett'arte haverà voluto terminare conoscere e diffinire per fin in la quantità de libre tre de Genova e da manco.

Che alli lavoranti non sia lecito ne debbiano partirse avanti lo tempo convenuto co' alcuno maestro ne ad alcuno sia lecito dargli da lavorare a detti tali

Ancora che nissuno barrilaro lo quale sia, o vero sarà stato accordato co' alcuno maestro de dett'arte, o sia barrilaro à salario, o veramente a pretio per alcuno tempo, picolo o, grande, possa osa ne presuma accordarsi con alcuno barrilaro à lavorare ne lavorare publicamente ne secretamente per fin che non sarà passato lo tempo, picolo, o grande co' lo quale fusse accordato co' alcuno salvo se fusse d'espressa licentia e volontà del detto primo suo maestro barrilaro, sotto pena de soldi vinti de Genova per ciascuno contrafaciente e ciascuna volta, e in detto caso alcuno barrilaro, o sia maestro de dett'arte, non possa, osa, o vero presuma dare, o vero far dare da lavorare alcuna opera spettante alla dett'arte allo detto tale allo quale non fusse concesso como di sopra in la sua bottega, o veramente in altro luoco palesemente e secretamente, salvo sel fosse de licentia e volontà del detto suo primo maestro co' lo quale fusse accordato, sotto pena per ciascaduno contrafaciente e ciascuna volta de soldi vinti de Genova.

De non admettere servi à dett'arte

Ancora che nessuno servo, o schiavo, o sia ancora chel sia stato fatto franco non osa, possa ne presuma tenere bottega per essercitare dett'arte per se, o vero in compagnia co' alcuno de dett'arte, sotto pena de soldi cinque de Genova per ciascaduno contrafaciente e ciascaduna volta, possa in verità e senza pena, lo detto schiavo lavorare de dett'arte quando stesse à salario co' alcuno della dett'arte, e non altrimenti.

De scodere le condanne e applicarle

Ancora siano intenuti e debbiano li consoli della dett'arte scodere ogni et singola condanna la quale haverano fatto tra li huomini de dett'arte per vigore delli presenti capitoli avanti che escano fuora del suo consolato e de tutta la quantità de danari li quali haverano scossi, o havessero scosso, per vigore delli presenti capitoli la mettà ben e diligentemente darla e consignarla, o vero farla dare, o consigare senza inganno

alcuno alli salvatori dell'opera del Porto e del Mole e l'altra mettà consignarla alli consoli della detta arte quali averanno a succedere in detto consolato, sotto pena de soldi cinque de Genova per ciascaduno console che sara negligente e per ciascaduna volta, salvo se altramenti fusse disposo per alcuno capitolo del medesmo volume, che in tal caso sia fatto et osservato per quello che se contiene, e salvo ancora che se gli intervenirà accusatore che in tal caso lo detto accusatore habbia la terza parte e le altre dette terze parti siano partite como di sopra.

De rendere ragione alli consoli

Ancora che li consoli di dett'arte siano intenuti e debbiano puoi che sarà finito l'anno del suo consolato infra quindeci giorni prossimi d'avenire poso l'introyto delli suoi successori in lo detto ufficio de detto consolato alli detti suoi succesori ogni anno fare e rendere buona, e vera, e legal ragione d'ogni quantità de denari, e de beni spettanti alla dett'arte, li quali havessino scosso, o vero alle loro mani, ò sia de alcuno de loro in qual modo se sia gli fossero pervenuti per vigore delli presenti capitoli, o sia altramenti sotto pena de soldi cinque de Genova per ciascuno console che fusse negligente e ciascuna volta d'avenire e possano removere e disformare e far removere e disformare, et a questi tali vascelli mettere o vero far mettere cerchii fondi, o doghe.

Delli giuramento delli consoli e li officiali e tutti li altri de dett'arte

Ancora che tutti li consoli e consiglieri e officiali de dett'arte puoi la ellettione de loro officiali e avanti l'esordio dello loro ufficio e ciascaduni altri artefici de dett'arte una volta tanto in vitta loro siano tenuti e debbiano giurare per li santi evangelii de Dio corporalmente toccando le scritture che da quello giorno in l'avenire per fin all'ultimo giorno della sua vitta serano fideli all'illustrissimo signor Duce e allo suo pacifico stato presente, contra ogni huomo de qualsivoglia condittione grado e preminentia si sia ne serano in consiglio agiuto, o favore, che il detto signor Duce habbia, o receva, o piglia in persona, o veramente in denari alcuna lesione ingiuria contumelia offensione, o veramente che perda la giurisdizione, o vero lo dominio sopradetto, ma più presto se saperano o odirano che alcuno trattasse, o vero machinasse alcune cose contra le sudette, o veramente alcuna cosa delle sudette, o vero infrascritte, in pregiudizio del signor. sudetto, presteranno impedimento quanto potrano che non sia fatto e se non potranno dare impedimento quanto più presto reveleranno allo detto signor Duce, e contra loro veramente alcuno de loro contrafacienti darano il suo consiglio agiuto e favore, e se a loro, o alcuno de loro serà manifestato alcuna cosa in secreto per lo detto signor Duce, tal cosa à niuno manifesterano ne farano, o veramente commetterano in alcun modo cosa la quale sia revelata, e se a loro, o veramente a alcuno de loro sopra alcuno negocio, o alcuna altra cosa serà domandato consiglio per loro, o veramente per alcuno de loro sarano a loro domandati tal consiglio, quale loro medesmi crederano e saperano esser più espediente, ne mai commetterano ne farano cosa alcuna scientemente la quale pervenga à

sua contumelia e offensione l'officio in verità ella loro arte bene e diligentemente esserciterano secondo la forma delli loro capitoli como stanno ad litteram. Ancora non faranno conspiratione, patti, ne legge, o veramente giuramenti, o alcuni ordeni per li quali oltra li detti capitoli non possano in altro modo essercitare la loro arte e sia intenuto el notaro e statutario deputato alli medesmi capitoli questo medesmo sacramento de parolla in parolla e non sotto compendio de parolle narrare à ciascaduno li quali.

De andare alli luminari

Ancora che li huomini di dett'arte siano tenuti, e, debbiano ogni anno andare con li loro consoli alli luminari delli beati apostoli sancti Simone e Giuda con le loro candele, sotto pena de soldi cinque de Genova per ciascaduno contrafaciente e per ciascaduna volta.

Che li capitoli li quali non serano confirmati siano cassi e nulli.

Ancora che tutti li capitoli ultimamente fatti per li barrilari, o veramente per alcuno de loro, li quali non seranno stati firmati per lo signor Duce e lo suo consiglio, siano cassi e nulli e di niuno vallore ne momento ne ancora questi, o veramente alcuno de questi, o vero persona alcuna per loro, o vero per loro causa li possano usare ne possino esser usati, sotto pena de libre dieci de Genova per ciascaduno contrafaciente e ciascaduna volta.

Che li capitoli conta le regole siano cassi e nulli

Ancora per che seria cosa grande a tenere à memoria tutte quelle cose le quale se contengano in le regole, o sia volume delle regole de novo composte s'è statuito et ordinato che in quanto fosse alcuno capitolo lo quale fusse contra la forma delle dette regole, o veramente de alcuna de quelle che lo tale capitolo sia casso e di nissuno vallore, fortezza ne momento, et sia havuto in tutto per noi fatto.

De non removere alcuno vascello marcato se non como di sotto

Ancora vogliando levare l'inganni, li quali potriano esser fatti si è statuito et ordinato che alcuni, o sia alcuno de dett'arte non possano ne possa per l'avenire, o veramente debbiano o debbia removere, o vero desformare, o vero fare removere o desformare alcuno vascello marcato del novo marco, durando lo tempo del detto marco, ne à alcuno vascello così marcato mettere, o vero far mettere, alcuno cerchio fondo ne doga alcuna eccetto co' lo cerchio, lo quale se mette allo fondo, o vero fondi de detti tali vascelli, sotto pena de soldi dieci de Genova per ciascuno contrafaciente e ciascuna volta, la quale sia applicata per la mettà al marcatore della detta arte, e per l'altra mettà alla predetta arte. Non ostante le cose predette il marcatore della dett'arte possa lo quale e al presente e li altri marcatori chi serano per lo tempo

a venire, et a essi mettere e far mettere cerchii, fondi e doghe, e per alcuno tempo d'avenire haranno da giurare acciò che per ignorantia se altrimenti fosse commessa non possano allegare altrimente.

✠ MCCCCXXXVIIII, die XX[a] novembris.

Illustris et excelsus dominus Dux Ianuensium et magnificum consilium dominorum duodecim sapientium Antianorum civitatis Ianue in pleno et integro numero congregatum, et quorum nomina sunt hec: Thomas Iudex, notarius, prior, Petrus de Mari, Georgius Grillus, Allao Cibo, Antonius Rasperius, Bartolomeus Parrisola, Nicolaus de Auria, Antonius Badinella, Peregrus de Prementorio, Vesconte Cattaneus, Boruel de Grimaldis, Ioannes Castrucius, attendentes per ipsos illustrem et spectatum dominum Ducem Ianuensium et tunc Consilium Antianorum fuisse dudum commissam correctionem et reformationem capitulorum artificum civitatis Ianue, presertim in illis partibus et formis que potius concernant appopulationem et glomerationem urbis, egregio legum doctori et prudentibus viris domino Nicolao de Nigro, Nicolao Antonio Spinula, Hieronimo Calvo, draperio, et Lansaroto Iustiniano, qui in ipsis capitulis reformandis et corrigendis presertim circa eiusmodi materiam iam diutius insudarunt ad hoc igitur ut ipsi artifices dictis capitulis sic reformatis de cetero uti possint et illis debitis observationis locus de cetero tribuatur, omni modo, iure, via et forma quibus melius et validius potuerunt et possunt, auctoritate presentium confirmaverunt, approbaverunt et ratificaverunt dictas omnes et singulas reformationes, correctiones, additiones, cassationes et declarationes factas per dictos quatuor officiales superius nominatos, in et super dictis capitulis, et demum omnia et singula dicta capitula per eos ut supra correcta et affirmata et quicquid per ipsos correctores et reformatores actum, provisum, correctum et reformatum fuit, mandantes et decernentes ipsa capitula deinceps, cum dictis correctionibus, reformationibus, additionibus et declarationibus per dictos quatuor correctores factis ut supra valere et observari debere, non obstantibus aliquibus forte in contrarium disponentibus quoquo modo.

Copia. Extractum est ut supra de volumine novo artium singularum civitatis et burgorum Ianue. Matheus de Bargalio, cancellarius.

4. Lo statuto dell'arte dei maestri d'ascia (1440)

A.S.C.G., manoscritto 0431, *Capitula artium*, III, cc. 46-55.

Mastri d'ascia

In nomine sancte et individue Trinitatis, Patris et Filii et Spiritus Sancti, beate Marie semper Virginis, beatorum Ioannis Baptiste et Evangeliste, beatorum Apostolorum Simonis et Iude, beati Laurentii martiris, patroni Ecclesie Ianuensis, beati Georgii victoriosissimi vexiliferi comunis Ianue et totius Curie celestis, amen. Ad honorem et gloriam sancte Romane Ecclesie sacrique Romani Imperii, et ad honorem et exaltationem illustris et excelsi principis domini Thome de Campofregoso, Dei gratia Ianuensium Ducis et eorum libertatis defensoris, et presentis status eius pacifici et felicis, et pro bono, utilitate et conservatione totius artis magistrorum axie maris.

De non utendo aliis usibus vel ordinibus quam in presentibus capitulis annotatis

Cupientes tollere cabillas, conspirationes, iuramenta, promissiones, uniones et ligas quas ad invicem faciunt homines artiste sive artifices civitatis et burgorum Ianue pro eorum proprio commodo et ad damnum, lesionem et detrimentum totius rei publice Ianuensis, statutum et ordinatum est quod si dicta ars sive homines dicte artis de cetero fecerint oretenus vel in scriptis aliquos ordines sive ipsis usi fuerint ordinibus qui essent contra bonum publicum, nisi tantum contentis in presenti volumine, quod consules dicte artis cadant in penam a libris decem usque in viginti quinque pro singulo et qualibet vice, quilibet ex consiliariis a libris quinque usque in decem, et quilibet alius dicte artis a libris tribus usque in sex pro quolibet et qualibet, et ultra secundum formam iuris et capitulorum comunis Ianue.

Quod [a] *extranei consules esse non possint*

Disolutis modis qui tractantur per extraneos artistas sive artifices commorantes in civitate et burgis Ianue in faciendo consules eorum artium dignum remedium adhabere [b] volentes ut cessent scandala, rumores et contentiones que inter eos hactenus extiterunt et nationem Ianuensem, in quantum possumus augumentare cupientes, statutum et firmatum est quod deinceps non sit consul aliquis extraneus dicte artis nec voces aliquas dare vel habere possit in consules elligendo, nisi talis extraneus stetisset per annos decem continuos in civitate et burgis Ianue cum familia sua dictam artem exercendo, vel eam adidicisset in civitate Ianue vel districtu, quo casu possit in consulem eligi impune et in officialem, et si aliter quam ut supra eligeretur, dicta ellectio non valeat nec teneat, imo sit cassa et nulla, non enim possit aliquis dicte artis dictum talem extraneum in consulem nominari vel recordari, seu etiam vocem aliquam eidem dare, sub pena librarum decem Ianue pro quilibet contrafaciente et qualibet vice.

Quod magister garibi proficere debeat navigium et non alius

Item quod si aliquis ex dictis magistris axie garibum vel mensuram alicui boscarolio de aliquo ligno navigabili dabit et debeat illi qui garibum vel mensuram dederit dictum lignum compelere tunc aliquis alius dicte artis de ipso opere se non impudiat [c] nec de magisterio seu laborerio dicti ligni, sine voluntate et mandato illius qui dictum garibum vel mensuram dederit, sub pena librarum viginti quinque ianuinorum dum tamen magister qui dederit garibum vel mensuram attendat illi vel illis cuius vel quibus esset laborerium vel cum quibus habuerit facere vel aliquid promisisset et que promisisset attendere teneatur.

Item quod si aliquis magister dicte artis inceperit aliquod opus, illud finire teneatur et nemo dicte artis possit illud opus facere donec ille qui eum incepit illud facere voluerint [d], sub dicta pena librarum viginti quinque ianuinorum, dum tamen magister attendat donec dictis operis ea que sibi promisisset vel facere teneretur, et de hoc stetur in declaratione dominorum viceducum.

De societate facienda pro sepulturis

Item quod dicti magistri axie teneantur et debeant ire ad sepeliendum corpora magistrorum axie et uxorum, filiorum et famulorum quando decesserint, et eos defunctos associare ad ecclesiam, sub pena soldorum quinque ianuinorum pro quolibet contrafaciente, nisi iusta causa remanserit arbitranda per consules dicte artis.

Ne quis magister dicte artis ab opere per eum incepto desistere debeat

Item quod si aliquis magister dicte artis acceperit aliquam quantitatem peccunie ab aliquo patrono seu participe pro faciendo aliquod opus pertinens ad dictam artem, non debeat seu possit recedere a dicto opere nec in aliquo alio opere se immiscere donec serviverit bene et legaliter dicto operi sine voluntate et licentia dicti patroni sive dicti participis, sub pena dupli totius eius quod accepisset, et nihilominus compellatur facere et finire dictum opus si dominus id requireret.

De quantitate solvenda pro ingressu dicte artis et de cauptione prestanda

Item quod si aliquis magister foritanus in Ianua laborare voluerit a Cogoleto usque Rapallum possit laborare per unam diem et non ultra postquam requisitus fuerit per consules dicte artis, nisi primo fuerit [e] sacramentum consulibus dicte artis de laborando bene et legaliter et solverit caritati facte inter homines dicte artis soldum unum ianuinorum, et nisi primo iuraverit omnia statuta dicte artis, sub pena librarum viginti ianuinorum pro quolibet et qualibet vice, teneatur tamen solvere dictus extraneus comunitati dicte artis antequam possit exercere dictam artem a libris tribus usque in quinque Ianue, arbitrio dictorum consulum, quarum medietas sit Operis Portus et Moduli et alia dimidia dicte artis. Salvo quod quo ad contenta in presenti capitulo quod <pro> foritanis vel extraneis non habeantur nec esse intelli-

gantur homines de Caffa vel de Pera seu de Syo vel partium Romanie vel Gazarie vel alicuius earum facientes [f] reales et personales pro comuni Ianue et partibus audictis vel aliqua earum immo [g] tamquam Ianuenses quoad contenta in presenti capitulo reputentur, etiam non obstantibus contentis in dicto capitulo, si aliquis patronus ianuensis vel qui pro Ianuense destringatur, nominetur vel appelletur alicuius navis, galee vel alterius vasis navigabilis venerit de extra districtum Ianue cum dicto tali navigio aliquem vel aliquos magistrum [h] vel magistros axie, scientem dictam artem exercere vel de ipsa laborare Ianuensem vel extraneum cuiuscumque generis vel conditionis esset, quod non obstantibus aliquibus que in presenti capitulo contineantur, possit licite et impune unus ex dictis magistris axie sic ad soldum existentibus dicti patroni super dicto navigio, ille videlicet quem ellegerint, et <si> voluerit dictus patronus laborare in portu Ianue et toto districtu Ianue, et tam mari quam in terra de arte predicta circa dictum navigium et barchas ipsius et quecumque necessaria de arte predicta dicto navigio barchis, arboribus, antenis et omnibus et aliis quibuscumque dicti navigii facere et exercere, absque metu alicuius pene et absque eo quod dicte arti aliquod solvere teneatur.

De non laborando cum magistris foritanis ut infra

Item quod aliquis magister dicte artis laborare non debeat cum aliquo vel aliquibus magistris foritanis, donec dictus magister foritanus iuraverit et fecerit ac solverit prout supra dictum est, sub pena predicta, salvo cum his de quibus supra proxime in precedenti capitulo dictum est, cum quibus laborare teneantur et debeant homines dicte artis, sub pena florenorum duorum auri pro quolibet contrafaciente et qualibet vice, que pena Operi Portus et Moduli in solidum applicetur.

Quod magistri dicte artis laboreria comunis preferre debeant eisque asistere

Item quod ad voluntatem illustrissimi domini Ducis vel eiusdem officialium sint et habere debeant quoscumque magistros dicte artis quos voluerint ad faciendum omnia opera et magisteria comunis et ipsi comuni Ianue pertinentia, sub pena a quolibet contrafaciente a floreno uno usque in decem, arbitrio duorum viceducum et qualibet vice, que pena in totum Operi Portus et Moduli Ianue applicetur.

Quod nemo qui non sit de dicta arte fabricet navigia intra confinia, nisi ut infra

Item statuimus et ordinamus quod nulla persona, cuiuscumque conditionis existat, sive Ianuensis sive penitus extranea, que non sit sub consulatu dicte artis, non audeat, possit vel presumat exercere dictam artem infra confinia in dictis capitulis limitata nec fabricare gondolas vel alia quecumque navigia cuiuscumque quantitatis sint causa vendendi, nisi primo solverit pro intrata dicte artis ut supra dictum est a libris tribus usque in quinque, et hoc sub pena a libris decem usque in centum, arbitrio dominorum viceducum, inspecta qualitate et quantitate navigii, et hoc locum habeat postquam ei vel eis fuerit denuntiatum in scriptis, salvo quod non ob-

stantibus predictis liceat cuicumque Ianuensi infra vel etiam ultra dicta confinia sibi met et pro usu suo vel familie sue tantum fabricare quecumque navigia parva vel magna, et non causa vendendi ut supra dictum est.

Quod famuli sive discipuli acipiantur ad terminum annorum sex nec ante discedere vel licentiari possint

Item quod aliquis magister dicte artis non possit vel debeat de cetero accipere aliquem famulum pro dicta arte adiscenda nisi eidem famulo dederit et dare debuerit victum et vestitum convenienter et decenter, sub pena librarum decem ianuinorum pro quolibet et qualibet vice. Non tamen possit aliquis dicte artis tenere aliquem famulum ultra dies quindecim, nisi de ipso famulo habuerit publicum instrumentum ut moris est ad tempus annorum sex ad minus, sub pena predicta librarum decem ianuinorum. Nec etiam possit dictus talis magister licentiare dictum famulum durante dicto tempore, nisi iusta causa intervenerit, que iusta videatur consulibus dicte artis, sub pena librarum quinque ianuinorum pro quolibet et qualibet vice, et versa vice aliquis famulus non possit discedere a dicto magistro suo nisi iusta causa intervenerit que iusta videatur consulibus dicte artis, sub pena librarum trium ianuinorum, et ultra dictus famulus non possit postea exercere vel facere dictam artem, sub dicto consulatu, nisi compleverit dictum tempus.

De iure redendo per consules inter homines dicte artis

Item quod dicti consules qui sunt et pro tempore fuerint possint et debeant ius redere inter homines dicte artis tantum usque in quantitatem librarum trium ianuinorum, et questiones eorum diffinire et terminare usque in dictam quantitatem.

De obediendo consulibus

Item quod homines dicte artis teneantur obedire et observare omnia mandata consulum dicte artis usque in licitis et honestis, sub pena soldorum decem ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

Quod magistri casairolii et magistri axie maris inter se ad invicem tractentur vice mutua

Item quod magistri casairolii tractentur a consulibus et magistris axie maris sicut tractantur magistri axie ab eis et e converso magistri axie maris tractentur a magistris casaroliis sicut tractatur magistri casarolii ab eisdem.

De servis seu famulis non admittendis ad dictam artem

Item quod aliquis dicte artis, cuiuscumque conditionis existat non audeat vel presumat accipere pro famulo seu discipulo causa adiscendi dictam artem ipsorum,

aliquem sclavum seu servum suum vel alienum seu quem ipsi habeant, quantumcumque ipsum vel ipsos emerint vel aliter qualitercumque vel quandocumque acquisiverint vel habuerint, nec eos vel aliquem eorum tenere ad laborandum de dicta arte publice sive secreti[i] ec aliter in domo habitationis sue, et hoc sub pena librarum quindecim ianuinorum pro quolibet et qualibet vice, et totiens exigatur quotiens fuerit contrafactum, nec audeat vel possit aliquis de dicta arte clam sive palam, in terra sive in mari, dare ad laborandum alicui sclavo sive servo quantumcumque factus esset liber vel eum tamquam laboratorem ad aliquod laborerium dicte artis tenere, sub pena librarum quinque ianuinorum pro quolibet contrafaciente et qualibet vice, cuius pene medietas sit Operis Portus et Moduli Ianue et alia dicte artis.

De quantitate solvenda pro caritate

Item quod quilibet magister axie dicti consulatus debeat solvere annuatim consulibus suis soldos duos ianuinorum pro caritate fienda per dictos consules qui sunt et pro tempore fuerint.

De quantitate solvenda a famulis

Item quod quilibet famulus dicte artis solvere debeat dictis consulibus, quando voluerint in dictam artem intrare, soldos quinque Ianue.

De festivitatibus celebrandis

Item quod homines dicte artis cellebrare debeant festivitates infrascriptas et in ipsis non laborare vel exercere dictam artem, sub pena a soldis quinque usque in decem, arbitrio consulum et consiliariorum dicte artis.

Festivitates autem sunt he: Dies dominicales, Festivitates omnium Apostolorum, Festivitates principales, Festivitates quattuor beate Marie, Festum sancti Antonii, Festum sancti Francisci, Festum sancti Dominici, Festum sancte Tecle, Festum sancti Desiderii, Festum sancti Romuli ianuensis

Quod magistri concordati ad navigandum sequi teneantur viagium

Item quod si aliquis dicte artis se convenerit cum aliquo patrono ad eundum seu navigandum super aliquo navigio[f] dicta arte non[f] uerit dictum viagium[f] cum dicto patrono se convenerit possint, teneantur et debeant consules dicte artis condemnare et compellere dictum talem contrafacientem ad restituendum dicto patrono totum illud quod habuisset occasione dicti viagii, et ultra illum tallem contrafacientem condemnare ad dandum et solvendum dicto patrono id plus quod solveret alio magistro accepto loco illius contrafacientis ultra salarium sive stipendium ipsi primo contrafacienti promissum, videlicet usque in quantitatem florenorum duorum pro quolibet mense, non derogando propterea in aliquo capitulis et ordinamentis comunis Ianue seu Officii Mercantie et Gazarie.

Quod laboreria infrascripta fiant coniunctim et divisim per magistros axie maris et casairorum ut infra

Item ad hoc ut cessent lites et questiones que possent oriri inter magistros axie maris, ex una parte, et magistros casarolios, ex alia, occasione laborerii comunis, statutum est et ordinatum quod omnia opera darsene, pontium et sellarum et quecumque alia opera affixa in terra et in portu Ianue fiant et fieri debeant per dictos magistros casarolios et non per dictos magistros axie maris, salvo et reservato quod si quo tempore contingat fieri cavam vel passionatam aliquam a ponte vini orientis usque ad logiam moduli, quod eo casu dicta cava seu passionata fiat et fieri debeat comuniter per dictos magistros axie maris et magistros axie casarolios, non tamen fiat preiuditium aliquid per predicta alicui capitulo vel ordinationi comunis Ianue.

Quod consules teneantur rixantes concordare

Item quod consules dicte artis teneantur rixantes de dicta arte infra triduum concordare, sub pena soldorum viginti ianuinorum pro quolibet consule, si fuerit negligens in aliquo de predictis, et quilibet ex rixantibus ipsis consulibus et mandatis eorum licitis et honestis debeant obedire, sub pena soldorum quadraginta ianuinorum pro quolibet inobediente et qualibet vice.

Quod consules interdicere possint ne quis laboret cum aliquo denegante mercedem debitam

Item quod si aliquis dicte artis laboraverit alicui patrono vel participi et ab eo aliquid recipere debebit de aliquo laborerio, quod aliquis dicte artis eidem patrono sive participi laborare non possit nec debeat nisi fuerit prius plenarie satisfactum a dicto patrono sive participe de eo quod dictus magister qui primo incipit laborerium recipere debebit, et hoc postquam de dicto debito cognitum fuerit per dominos viceduces et non antea, si aliquid recipere debuerint, sub pena soldorum centum ianuinorum, et ultra restituendi primo magistro qui inceperit id quod recipere debebit a dicto patrono sive participe.

De eundo ad luminaria

Item quod quilibet dicte artis teneatur ire cum suis candellis et cum suis consulibus ad luminaria beatorum Apostolorum Simonis et Iude, sub pena soldorum decem ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

De societate fienda illustri domino Duci

Item quod quotiescumque contingerit illustrem dominum Ducem ire velle seu debere ad aliquam ecclesiam causa portari faciendi aliquod palium vel etiam ad aliquem alium locum, et proinde crida mandato ipsius missa extiterit, teneantur et

debeant consules dicte artis convocari facere homines dicte artis et cum eis ire ad asociandum prefatum dominum Ducem, si quis vero hominum dicte artis cum dictis consulibus ut supra non iverit vel ipsorum consulum mandatis huiusmodi non obediverit, condemnetur a soldis duobus usque in quinque ianuinorum, arbitrio dictorum consulum, pro quolibet et qualibet vice.

De condemnationibus exigendis et applicandis

Item quod consules dicte artis teneantur exigere omnes condemnationes factas tempore eorum consulatus et partem Operi Portus et Moduli contingentem officio dicti Operis consignare, sub pena solvendi de eorum proprio.

Item quod omnium pennarum et totius eius quod exigetur vigore et occasione presentium capitulorum medietas sit Operis Portus et Moduli Ianue et alia medietas dicte artis, salvo ubi fieret mentio de accusatore, quod tunc accusator habeat tertiam partem, alia tertia pars sit Operis Portus et Moduli, et reliqua dicte artis.

Quod capitula non firmata sint cassa

Item quod omnia et singula capitula hinc retro facta per magistros axie maris sive aliquem ipsorum que non sint vel fuerint firmata per dominum Ducem et suum Consilium sint cassa, irrita et nullius valoris nec etiam ipsi vel aliquis ipsorum dictis capitulis uti possint, sub pena librarum decem Ianue pro quolibet et qualibet vice.

Quod capitula contra regulas sint cassa

Item quia grave esset habere menti omnia que continentur in volumine regularum compositarum vel componendarum, statutum et firmatum est quod in quantum esset aliquod capitulum quod esset contra formam dictarum regularum, quod tale capitulum sit null<i>us valloris vel momenti, et habeatur penitus pro non facto.

De iuramento consulum, consiliariorum et aliorum hominum dicte artis

Item quod omnes et singuli consules dicte artis, consiliarii et reliqui officiales eorum, post electionem et ante exordium ipsorum officii, et etiam singuli artifices artis predicte, semel in vita tantum iurare debeant et teneantur ad sancta Dei evangelia, corporaliter tactis scripturis, quod ab illa die in antea, usque ad ultimum diem vite sue erunt fideles inclito comuni Ianue et illustri et excelso domino Thome de Campofregoso, Dei gratia Ianuensium Duci et libertatis defensori, et presenti statui eius pacifico et felici contra quemcumque hominem, cuiuscunque conditionis, gradus et preheminentie existat, nec erunt in auxilio, consilio vel favore quod idem dominus Dux habeat, recipiat vel assumat in personam vel es aliquam lesionem, iniuriam, contumeliam vel offensam vel quod amittat iurisditionem vel dominium su-

pradictum, sed potius si s<c>iverint vel audiverint quod aliquis tractaret vel machinari aliqua moliretur contra predicta vel aliquid predictorum vel infrascriptorum in preiudicium domini prelibati, impedimentum prestabunt quodcumque poterunt ut non fiat, et si impedimentum prestare non poterunt, prefato domino Duci quam cito poterunt revelabunt et contra eos et que<m>libet eorum contrafacientem[j] ipsi domino Duci prestabunt auxilium, consilium et favorem; et si ab eis vel alicui eorum aliquid manifestatum fuerit in secreto per dominum antedictum vel eius aliquem officialem, illud nemini pandent seu manifestabunt nec aliquid facient vel tractabunt propter quod illud aliqualiter propaletur, et si ab eis vel eorum aliquo super re vel negotio aliquo fuerit consilium postulatum per eos vel eorum aliquem, illud dabunt quod eis consilium requirentibus, ipsi dantes magis crediderint expedire, nec unquam scienter aliquid facient vel committent quod pertineat ad eiusdem domini Ducis contumeliam vel offensam. Officium vero et artem eorum bene et legaliter exercebunt et operabunt secundum formam capitulorum suorum, prout ad literam iacent. Conspirationem, ligam, confederationem vel iuramenta, aut ordinem aliquem non agent per quem vel eorum aliquem contra vel preter ipsa capitula artem suam possit aliqualiter exercere. Et teneatur notarius et statutarius comunis Ianue ad eiusmodi capitula deputatus, huiusmodi sacramentum de verbo ad verbum et non sub verborum involucro legere et narrare cuicumque pro tempore iuraturo, ne ignorantiam quisquam possit si secus committeret allegare.

De magistris axie et eorum iornatis

Item declaramus quod aliquis magister axie in Ianua vel districtu conducturus vel iturus ad laborandum extra Ianuam et districtum non possit se concordare ad mensem vel septemanam nisi solum ad iornatam, sub pena a florenis decem usque in quinquaginta, arbitrio Salvatorum aufferenda tam a dominis seu patronis qui contrafacerent quam a dictis magistris axie. Qui magistri axie et eorum famuli possint recipere et habere pro mercede cuiuslibet iornate integre ut infra, videlicet: magister axie usque in soldos octo dicitur quattuor pro iornata ad plus, famulus eius usque in soldos quinque vel minus uterque, silicet arbitrio magistri capitis operis.

Et si quis magister axie inceperit laborare cum aliquo ad aliquod opus, non possit deserere vel abandonare tale opus donec completum sit aliqua ratione, causa vel ingenio; quibus magistris axie nullus patronus vel dominus talis laborerii dare possit aliquid ultra predicta, nec in bibendo nec aliquod avantagium faciendo quecumque[k] modo, sub pena a florenis decem usque in quinquaginta, arbitrio Salvatorum Portus et Moduli, applicanda pro dimidia accusatori et pro alia Operi Portus et Moduli, in quam penam incurrant tam magistri axie recipientes quam dantes vel promittentes eis; magistri vero axie et eorum famuli tempore prandii vel xorvendi[l] aut merendandi non possint tenere maius spacium quam ut infra dictum est, videlicet tempore xorvendi[l] et merendandi unum orologium sive mediam horam tempore prandii sive ad prandium unam horam.

Ne aliquis possit esse capud operis super aliquo laborerio fiendo per extraneos, nisi unus ex consulibus dicte artis

Item quod nulla persona, tam dicte artis quam alterius conditionis existat, possit esse capud operis super aliquo laborerio fiendo per extraneos et non Ianuenses, nisi unus ex consulibus dicte artis, sub pena florenorum decem pro quolibet contrafaciente, et nullus non potest accipere dicta opera extranea ad scarsum, sub pena florenorum viginti quinque pro quolibet contrafaciente, applicanda pro dimidia dicte arti, et possint tamen consiliarii dicte artis loco un<i>us ex dictis consulibus ponendi ad dictum laborerium extraneorum fiendum alium dicte artis surrogare et ponere si eis vel maiori parti eorum videretur una cum reliquis duobus consulibus ipsum consulem non fore sufficientem et idoneum capud operis predicti.

✠ MCCCCXXXX°, die XX° septembris.

Illustris et excelsus dominus Dux Ianuensium et magnificum Consilium dominorum duodecim Sapientium Antianorum, in pleno et integro numero congregatum, et quorum nomina sunt hec:

Michael Sepelinus, prior, D. Iohannes de Odono, miles et doctor, Andreas de Marinis, Levantinus de Levanto, Dorinus de Grimaldis, Galeatius Pinellus, Gregorius de Auria, Simon de Multedo, notarius, Martinus Iustinianus, Petrus de Castiliono, Manuel de Oliva et Thomas Palavicinus, attendentes per ipsos illustrem et excelsum dominum Ducem et tunc Consilium Antianorum fuisse dudum commissam correctionem et reformationem capitulorum artificum civitatis Ianue, presertim in illis partibus et formis que potius concernant apopulationem et glomerationem urbis, egregio legum doctori et prudentibus viris domino Nicolao de Nigro, Hieronimo Spinule, Hieronimo Calvo, draperio, et Ambrosio Iustiniano, qui in ipsis capitulis reformandis et corrigendis presertim circa eiusmodi materiam iam diutius insudarunt, et audita relatione coram ipsis illustre domino Duce et Consilio facta pro parte dictorum quattuor officialium qui refferri fecerunt opus eis comissum feliciter consumasse, ad hoc igitur ut ipsi artifices dictis capitulis sic reformatis correctis de cetero uti possint et illis debitis observationis locus de cetero tribuatur, omni via, iure, modo et forma quibus melius et validius fieri potuerunt et possunt, auctoritate m presentium confirmaverunt, approbaverunt et ratificaverunt dictas omnes et singulas reformationes, correctiones, additiones, cassationes et declarationes factas per dictos quattuor officiales superius nominatos in et super dictis capitulis, et demum omnia et singula dicta capitula per eos ut supra correcta et reformata et quicquid per ipsos correctores superius nominatos dictum, provissum, correctum et reformatum fuit, mandantes et decernentes ipsa capitula deinceps, cum dictis correctionibus, refformationibus, additionibus et declarationibus per dictos quattuor correctores factis ut supra valere et observari debere, non obstantibus aliquibus in contrarium forte disponentibus quoquo modo.

Extractum est ut supra de volumine novo capitulorum artificum civitatis et burgorum, ex actis cancellerie comunis Ianue. Copia. Mattheus de Bargalio, cancellarius.

Che li consoli, sindico e scrivano della predett'arte debbano notificare in li atti del magnifico ufficio de Padri del Commune tutte le condanne che da detti consoli sarano fatte nel tempo de loro consolato infra giorni quindeci che seguirano dal dì de tale condanne, sotto pena de ducati vinti sino in trenta, in arbitrio de detto magnifico ufficio, et ultra di pagare de loro proprio, como si contene nelli decreti publici registrati in le regole de detta camera.

Copia. Ioannes Baptista.

[a] De *nel ms*. [b] adhabere: *così ms*. [c] impudiat: *così ms*. [d] voluerint *nel ms*. [e] fuerit: *così ms forse per* fecerit. [f] *segue spazio bianco*. [g] inimo *nel ms*. [h] magistrem: *nel ms.* [i] secreti *nel ms*. [j] contrafacientes *nel ms*. [k] quecumque: *così ms*. [l] xorvendi: *così ms*. [m] auctoritate: autem *nel ms.*

5. Lo statuto dell'arte degli stoppieri da pece (1440)

A.S.C.G., manoscritto 0431, *Capitula artium*, III, cc. 210-220.

Peciari

In nome della santa et individua Trinità Padre, Figlio e Spirito Santo, della beata Maria sempre vergine, delli beati Gio: Batta et Evangelista delli beati apostoli Simone e Giuda, del beato Lorenzo martire, titolare della chiesa catedrale di Genova, del beato Giorgio confalonere del commune di Genova, e di tutta la corte celeste il che faosto sia. Ad honore e gloria della santa Romana Chiesa del Sacro Romano Impero et ad honore et essaltatione dell'illustre et eccelso signor Tomaso Campo Fregoso, per la divina gratia Duce di Genova, della libertà, e presente stato felice difensore, et per il bene conservattione et utilità di tutta l'arte de peciari, ò sia stoperi navali, della città come anche delli borghi di Genova.

Che non debbano usare altri ordini e regole che le contenute nelli capitoli, essendo nostra intenzione d'annullare e cassare le futture conspirationi, giuramenti, premesse, unioni e leghe, le quali vicendevolmente fanno li huomini dell'arti, ò sia artigiani, della città e borghi di Genova, in riguardo della loro propria utilità, con danno nocumento e perdita di tutta la republica di Genova, s'è statuito e determinato che se nell'à venire l'huomini di detta arte, tanto in voce quanto in scritto, faranno altri ordini, ò vero di essi ordini si serviranno, li quali tendessero ò sia fossero contro il ben publico, fuori delli contenuti nelli presenti capitoli che li consoli siano condannati da lire dieci sino in venticinque ognuno di essi, ciascuno de conseglio da lire cinque sino in dieci, e ciascuno artista da lire tre sino in sei ciascuna volta che contraveranno, e di più ancora possi essere condannato alla forma delle leggi e capitoli del Magistrato del commune di Genova.

Capitolo II - Forastieri prohibiti dal consolato

Disfatti li modi ò sia compositioni trattate dalli forastieri che habitano nella città e borghi di Genova nel fare li consoli delle sue arte, volendo noi procedere di condegno rimedio afinché cessino li scandali rumori e contese che dalla parte di quelli sino a qui sono passati con li artisti nationali, essendo nostro desiderio d'aumentare la republica quanto possiamo, s'è statuito et immutabilmente ordinato che nell'avenire alcuno forastiero sia console di detta arte ne meno possa nominare altri, ne essere nominato nell'ellettione de consoli, salvo se detto forastiero fosse stato dieci anni continui con la sua fameglia nella città ossia borghi di Genova esercitando la detta arte, ò pure havesse imparato l'istessa nella città di Genova o vero suo distretto, e constando così di fatto sensa pena alcuna possa essere elletto console et officiale; ma se contro il presente ordine alcuno forastiero s'elleggesse detta ellettione sia di niun vallore e non habbi luogho e sia cassa e nulla, et ad altro effetto di

quanto si è statuito non possa alcuno di dett'arte nominare alcuno forastiero che non habbi le prescritte qualità ne recordarlo ne dargli voto acciò sia elletto consolo, sotto pena di soldi dieci di gianuini nella quale si dichiara incorso ciascuno et ciascuna volta che contravenirà. Possano pero li huomini di dett'arte, ò la maggior parte dell'istessi, elleggersi un console conforme li altri delle altre arti.

Capitolo III - Della autorità de consoli nel giudicare le differense

Habbi autorità il console presente e l'altri successivamente che sanno d'intendere e giudicare le differense o sia liti le quali passano fra li huomini di detta arte e dicose spettanti all'istessa le quali ascendano sino alla somma di soldi quaranta.

Capitolo IV - Che li peciari siano tenuti andare alle luminare processionalmente

Tutti che esercitano l'arte di peciaro siano tenuti e debbano annualmente conforme li altri artisti andare alle funzioni con le sue candele et ognuna volta che mancherà incorra in pena d'uno fiorino.

Capitolo V - Delli funerali

Tutti e ciascun de peciari siano tenuti e debbano accompagnare alla sepoltura qualsisia defunto peciaro ò qualunque altra persona della sua famiglia al commandamento del consolo, sotto pena di soldi cinque per ciascuno e ciascuna volta che mancherà.

Capitolo VI - Delli ordini d'osservarsi con quelli che comprano e non pagano li prezzi

Per che molte volte accade che li patroni, scrivani et officiali delle navi et vascelli comprano dalli bottegari, ò sia huomini di detta arte, le robe e merci sollite vendersi dall'istessi, ne di subito pagano, anzi con longhe dillationi differiscono li pagamenti, dal che ne segue non poco interesse alli predetti artisti, e per tanto si danno occasioni di liti alla supressione delle quali per che si proveda s'è statuito et ordinato che il consolo dell'arte possa prohibire à tutti che essercitano e sono sotto li capitoli dell'istessa che non diano, o sia vendano, robbe spettanti all'arte ad alcuno che sia debbitore a qualsisia dell'arte per occasione delle robe, o vero merci, della arte o all'istessa spettanti se non prima sarà sodisfatto del suo credito detto artista credittore, mentre però prima sarà stato dichiarato da magistrato competente vero e giusto l'istesso pacto e ciò sotto pena di lire dieci di gianuini per ogn'uno et ogni volta che contra la prohibittione fatta delinquesse.

Capitolo VII - Pene statuite contro li fraudattori

A' schiffare e prohibire le frodi le quali si commettono nelle robe ò merci all'arte spettanti s'è statuito et ordinato che tanto tutti quanto alcuno di detta arte

non possa, ardisca, o presuma commettere frode ò malitia di sorte alcuna et in avento si trovi alcuno il quale controvenga ò sia contravenuto non essercitando l'arte canonicamente e fedelmente per il console di quel tempo e dalli suoi consiglieri à loro arbitrio sii condennato da lire due in lire cinque de genuini, e per questa pena non s'intenda pregiudicato all'altre statuite dalla forma delle leggi e capitoli, conforme la dispositttione delle quali possa parimente essere condannato. S'alcuno però conoscerà d'essere stato condannato ingiustamente ò più di quello che meritasse possa havere ricorso alli magistrati sopra di ciò competenti per la diminuttione del castigo ò sia pena, derogandosi in questo alla prefata autorità.

Capitolo VIII - Modo di lavorare di notte

Dovendosi rimovere facilmente li pericoli che facilmente possono occorrere restando vicino il foco alla stoppa non possa per tanto ne debba alcuno di detta arte manifaturare stoppa né robe spettanti all'istessa al lume se l'istesso non sia richiuso in una lanterna. Se vi sarà chi lavorando farà contro il presente ordine e capitolo tenendo il lume fuori dell'istessa lanterna sii questo condannato e debba essere condannato lire dieci ogni volta che sarà ritrovato o si saprà che col lume scoperto lavori.

Capitolo IX - Vendita delle vele vechie e sartiami

Sotto pena di fiorini quattro, d'applicarsi per una mettà all'istessa arte e per l'altra all'opera del porto e mole, si prohibisce à qualsivoglia persona e per ciascuna volta che ciò farà il comprare vele vechie e sartiami parimente vechi à fine di rivendere li medemi nella città mentre l'istesso non sia nell'arte sotto li capitoli de peciari.

Capitolo X - Delli denari da pagarsi nell'ingresso dell'arte

Non possa né debba alcuno di qualsisia condittione essercitare ò vero fare essercire l'arte de peciari nella città ò vero borghi di Genova se prima non pagherà lire dieci de gianuini alli consoli dell'arte per l'ingresso dell'istessa; saranno però essenti da questo pagamento ogni garsone ò sia discepolo il quale haverà imparato l'arte con alcuno maestro dell'istessa e tutti li figli de peciari che essercitano l'arte nella città. Li forastieri che non sono del dominio e non haveranno imparato l'arte in Genova come sopra siano tenuti pagare lire vinti de gianuini per l'ingresso di detta arte.

Capitolo XI - Della carta de garsoni

Qualsisia maestro di detta arte non possa né debba accartare seco alcuno garzone acciò imparare l'arte per minor tempo d'anni cinque, governandolo e vestendolo, sotto pena di lire dieci de gianuini, e qualsisia garsone di qualsisia maestro d'essa arte mai possa essercitarla ò tenere bottega dell'istessa nella città e borghi di Genova se non haverà compito detto tempo et accordo come sopra debba constare per publico instrumento, e che habbi vigore, et inviolabilmente si osservi quando non constasse

della volontà in contrarie dell'istesso maestro, ò se pure il maestro non havesse caosato questo. Ma se qualche garzone controvenirà perché partirà da detto suo maestro senza licensa ò contro la volontà di quello prima dell'anni cinque assignati e convennuti sia condannato in lire dieci de gianuini. Ne possa alcuno ricettare tal garzone partitosi havanti del fine della sua carta ò vero tenerlo in sua bottega, ne meno darli lavoro, sotto la sopra detta pena. Segue nel cap. 28.

Capitolo XII - Che niuno compri per rivenderle le robe spettanti all'arte

Quando l'arte de peciari consiste nella pece e stopa fatta con pece et in qual si voglia lavoro fatto d'erba s'è statuito et ordinato che ogni e ciascuna persona la quale compri, ò vero facci comprare, pece nella città di Genova ò suoi borghi non possa, ardisca, ò presuma rivendere la medema in minor peso di cantara dieci, e che niuna persona possa manifaturare ò vero fare manifaturare stoppa per venderla ò vero rivenderla se non sarà sotto il consolato di detta arte per rimovere le frodi le quali facimente si possono commettere, e parimente non possa alcuna persona comprare nella città di Genova per rivenderli resti né alcuno lavoro fatto d'herba, cioè libani, brume, gerbini, ò vero altra merce la quale sii d'herba, sotto pena di quattro fiorini a ciascuno e ciascuna volta che controvenirà, e ciò habbi luogo e s'intenda, mentre l'istessa persona non sarà come sopra s'è detto sotto il consolato dell'istessa arte.

Capitolo XIII - Divisioni da farsi delli lavori fra l'arte

Qual si sia lavoro che si farà per il magistrato del commune, ò vero à sua instanza o de suoi officiali, sii distribuito egualmente per il console fra l'huomini dell'arte, sotto pena al console che mancherà di farlo per ogni volta che mancherà di lire dieci.

Capitolo XIIII - Delli cantari e cantaretti

Li bottegari di questa arte possano tenere nelle sue botteghe cantari e cantaretti e billancie, mentre pero come è il costume nella città di Genova due volte l'anno siano marcati e conservati dell'istessi per il suo uso nel vendere le robe e merci all'arte sua spettanti e solite vendersi dall'istessi non ostante il capitolo posto nel volume de misuratori sotto la rubrica di non tenere cantaretti.

Capitolo XV - Dell'osservatione de capitoli

Tutti e ciacsuno di detta arte li essercitano l'istessa, ò vero hanno bottega aperta della medema, siano tenuti, debbano e siano obligati all'intera osservatione di tutti e qualonque capitolo fatto e da farsi dalla sua arte, et in caso di contraventione ciascuna e ciascuna volta incorra e s'intenda incorso nella pena di lire cinque de gianuini.

Capitolo XVI - Che li servi ò sia schiavi se bene periti dell'arte non possino essere amessi fra li maestri

Per statuto et ordine nostro possa ò sia sua facoltà di ciascuno dell'arte instruire et insegnare la sua arte à qualsisia servo o schiavo suo ò sia di altri, non pero li detti servi o schiavi che sapranno l'arte per haverla imparata con li detti maestri posti in libertà per qualonque tempo possano aprire botega come maestri, ne meno havere in cura ò maneggiare alcuna bottega come maestri, ne meno havere in cura o maneggiare alcuna bottega o bancho, ne meno essere elletti consoli, o pure officiali, ne meno essere nominati ne nominare all'hor che si fanno li officiali d'essa arte, ò vero amministrare cura alcuna, e tutto ciò doverà inviolabilmente essere osservato sotto pena di lire cento de gianuini. Concediamo però alli medemi schiavi che lavorino in qualunque bottega come per lavoranti di giornata.

Capitolo XVII - Delle coffe e corbini per la savora

Tutti e ciascuno bottegaro possano e li sia permesso nelle sue botteghe tenere e vendere liberamente coffe ò sia corbini per uso di trasportare e pore la savora non ostante li capitoli dell'arte de vedreri alli quali assolutamente è sensa riserva alcuna sii derogato come si deroga per il presente capitolo in tutto quello che al medemo sopponessero et oppongano.

Capitolo XVIII - Obbligo del console in accordare le discordie

Sii obligato il console fra il termine di giorni tre componere le discordie che fra li huomini dell'arte ocorrono, e per che non possa havere occasione di trascurare l'obligo suo contrafacendo incora per ciascuna volta in pena di lire venti gianuini, e ciascuno il quale alle communioni del console e sue persuasioni non vorà rimettere le discordie et obedire all'ordini liciti et honesti dell'istesso sogiaccia alla pena di soldi quaranta moneta corente.

Capitolo XIX – Come si debbano scodere, condannare et applicare l'istesse

Qualsisia console sia tenuto scodere tutte le condanne fatte nel tempo del suo officio, e quella parte che tocca all'opera de porto e mole consignarla al magistrato dell'istessa oppera, sotto pena di pagare del suo tutto ciò che si conoscesse che havesse lassiato di scodere e consignare come sopra. Di tutte le pene poi e di tutto ciò che si scoderà in rigore e per causa de presenti capitoli la mettà sii dell'opera del Porto e Mole e l'altra mettà sia dell'arte. Ma se in qualche luoco si facesse mentione di quello che havesse fatto l'accusa all'hora la pena ò condanna si divida in tre parti, una delle quali sii dell'oppera del Porto e Mole, l'altra dell'accusatore, la terza resti applicata all'arte.

Capitolo XX - Del corteggio dell'Ill. Sig. Duce

Qualonque volta accaderà che l'Ill. Sig. Duce debba ò vogli andare à qualche chesa per fare portare qualche pallio come ancora altrove, e di ciò per comandamento dell'istesso illusrissimo signore o di chi spetterà in luoco di quello sarà stata mandata publicamente la crida per la città di Genova, sia tenuto e debba il console radunare li huomini tutti dell'arte e con quelli insieme andare ad accompagnare il prefato signor Duce. S'occorresse poi che detti artisti non andassero con il console alle predette fontioni, ò vero non obedisse all'ordini dattili, ciascuno inobediente e per ciascuna volta sii condannato, all'arbitrio del console, da lire due in lire cinque de gianuini.

Capitolo XXI - Prohibittione dell'introdure stoppa lavorata ò falsificata per venderla in la città

Niuno, tanto che esserciti l'arte de stopperi come altra persona di qual si voglia condittione, possa vendere ò vero fare vendere nella città di Genova, o vero introdure ò fare ancho introdure nell'istessa città stoppa manifaturata, o vero falsificata, sotto pena di soldi venti de gianuini per ciascuno rubbo da pagarsi ogni qualunque volta tal persona introducente sarà ritrovata in tal fraude e contraventione. Di più, simile stoppa falsificata sii abbrugiata; la pena sii poi applicata una mettà all'opera del mole e porto e l'altra all'istessa arte, e li consoli possino per se soli trattenere et ordinare che sia trattenuta detta stoppa manifaturata ò vero falsificata. Il giudicio poi se l'istessa stoppa sii buena ò falsificata sii fato dalli prestantissimi signori Padri del Commune o da quelli che sostituiranno in suo loco e dalli consoli dell'arte.

Capitolo XXII - Del partimento deve farsi fra li huomini dell'arte

Ogni stoppero il quale comprerà una ò più sorte di robbe la vendita e manifattura delle quali appartenghi alla sua arte sii tenuto comprate l'istesse quando ascendono alla somma di lire tre e da questa a qualsisia altra somma fra il termine di lire ventiquattro notificarle alli consoli et insieme consentire all'arte, mentre ne vogli participare due terze parti e l'altra terza parte sii sua. Li consoli similmente fra il termine di vinti quattro lire siano tenuti rispondere al medemo compratore. Se l'arte vogli participare di quelle al prezzo e non altrimente che sono state comprate s'intende e si dichiara però che qual si voglia persona ò persone scritte ò scritta fra li maestri dell'arte non possi participare di qualonque partimento da farsi di robe qualunque fossero sottoposti alli capitoli di due arti. In oltre non s'intenda che alcuno maestro o bottegaro sii tenuto a fare partimento come sopra di quelle robe se bene spettanti all'arte le quali di sua commissione. È risico e è pericolo di fuori di Genova e delle tre podestarie havesse fatto trasportare nella medema città e fuori di questa eccettuatione chi sia et ogni qualonque volta controverà e disubidirà al presente capitolo incora nella pena di lire cinque.

Capitolo XXIII - Che non possi entrare in questa arte chi ne essercita un'altra

Niuna persona la esserciti attualmente un'arte e vogli perseverare nell'essercitare dell'istessa per l'avenire possa essere scritto peciaro ò sia stopero. Li consoli li quali contro la dispositione del presente capitolo ammetteranno alcuno nell'arte, il quale vogli continuare l'essercitio dell'arte, incorono ogni uno di essi in pena di dieci fiorini aplicati come sopra.

Capitolo XXIV - Della nullità delli capitoli non approvati

Tutti e ciacsuno capitolo fatti per havanti dalli peciari unitamente o d'alcuno d'essi, li quali non siano approvati stati dall'illustrissimo signor Duce e Conseglio, in virtù del presente restino cassati e nulli e invalidi, ne per l'havenire li medemmi peciari o alcuno di essi ne alcuno per l'istessi, o vero loro caosa, possino servirsi di tali capitoli, et in caso di inobedienza e contraventione ciascuno e ciascuna volta incora in pena de lire dieci de gianuini.

Capitolo XXV - Annullatione de capitoli apposti alli presenti

Per che troppo difficile sarebbe havere singolarmente a memoria ciascuna delle cose contenute nelli presenti regule o sia capitoli, si è statuito e diffinito che occorendo che qualche capitolo si fosse notato il quale contrariasse alla forma e dispositione de presenti capitoli, senza altra dichiarattione l'istesso sia di niun valore, ne di quello si facci mentione et in tutto si dichiari per non fatto.

Capitolo XXVI - Del giuramento de peciari universale

Havanti del suo ingresso nell'officio fatta l'ellettione dell'officiali tutti e ciascuno de consoli e consiglieri et officiali di detta arte e tutti e ciascuno dell'altri che l'essercitano una volta in sua vita siano tenuti e debbano, toccate corporalmente le scritture, giurare sopra li santi evangelii di Dio che da quel giorno in appresso sino all'ultimo di sua vita saranno fedeli all'illustrissimo signor Duce et inclito commune di Genova e presente felice stato contro qual si sia persona di qual si voglia condittione, grado, e dignità che essa sia, ne li daranno consegli, aggiuto ò favore per che l'istesso signor Duce habbi, riceva, ò riporti nella persona beni, ò in altro modo alcuno danno, ingiuria, sprezzo, ò vero offesa, ò per che perda la giurisdittione e dominio predetto. Ma più presto se saprano ò vero intenderanno che alcuno trattasse ò si disponesse à marchiare qual si sia cosa contro le predette ò alcuna d'esse, ò vero dell'infra scritte, in pregiudicio della conservattione del commune e governo ch'essi acciò non succeda li daranno ogni impedimento che potranno, e mancando di forze per tale effetto con la prestezza che più potranno lo manifesteranno all'istesso signor Duce et al medemo contro l'istessi malfattori, e ciascuno dell'istessi daranno il suo aggiuto consiglio ò favore.

Che se à loro ò alcuno di essi dal prefato Duce ò ufficiali dell'istesso sarà sotto secreto manifestato alcuna cosa che non la riveleranno ò vero manifesteranno ad

alcuno, ne meno faranno ne commetteranno cosa per la quale il secreto resti in maniera alcuna propalato.

Che s'unitamente ò in particulare saranno domandati dal suo conseglio che giudicheranno migliore e più utile all'espedittione consultata. Che ne meno faranno ò commetteranno cosa alcuna dalla quale possa provenire ingiuria ò danno all'istesso signor Duce ò vero del suo stato.

Che esserciteranno il suo officio et arte bene e legalmente et oppereranno alla forma delli capitoli litteralmente come sono e dicono.

Che non faranno unioni, leghe, manipolii, giuramenti, ordini per li quali alcuno de quali possino in altra forma essercitare la sua arte contro la dispositione e tenore di questi capitoli.

Sia tenuto il nottaro e statutario deputato alli sopra scritti capitoli leggere distintamente di parola in parola e non confusamente e sotto compendio di parole il predetto giuramento à qualsisia artista che nel tempo avenire sarà per giurare à fin che occorendo che violasse alcuna delle preordinate cose non possa allegare ignoranza alcuna del fatto.

Mille quattro cento quaranta li 15 luglio

L'Ill. Sig. Tomaso Campo fregoso per Iddio gratia Duce e diffensore della libertà et il magnifico Consiglio de signori Antiani del commune di Genova, in pieno et intiero numero congregati, li nomi de quali sono li infra scritti: Galeasso Pinello priore, Giovanni Odone dottore, Andrea de Marini, Levantino Levanto, Dorino Grimaldo, Michele Capellino, Gregorio Doria, Simone Moltedo, Martino Giustiniano, Pietro Giustiniano, Emanuelle Oliva, Tomaso Pallavicino, considerando essere già stato commessa la correttione delli capitoli dell'arti della città di Genova, detti signor Duce e Conseglio particolarmente in quelle parti e forme che più siano convenienti alla populatione et ingrandimento della città, al pleclaro dottor delle leggi il signor Nicolò de Negri et alli prestanti Nicolò Antonio Spinola, Geronimo Calvo e Lancilotto Giustiniano, li quali in reformare e corregere li detti capitoli, e particularmente circa la predetta matteria, hanno molto invigilato con tutta l'autorità, modo e forma con le quali meglio hanno potuto e possono, in valore del presente decreto hanno confermato, approvato e rattificato tutte le predette reformattioni, correttioni, adittioni, cassattioni e dichiarattioni, e specialmente ciascuna dell'istesse fatte dalli quattro sopradetti officiali sopra l'istessi capitoli, e finalmente tutti li detti capitoli et ogn'uno particularmente dell'istessi dalli come sopra deputati coretti, e tutto ciò che per essi corettori e reformatori dell'arti è stato proveduto, coretto e rifformato, ordinando che per l'havenire e decretando l'istessi capitoli con le dette corettioni, riformattioni, adittioni e dichiarattioni fatte come sopra dalli quattro corettori debbano havere forsa di legge et osservate non ostante alcuni capitoli o decreti che in qual si voglia modo disponessero al contrario.

S'è trasportato come sopra dalli atti publici della cancelaria del commune di Genova scritti dal Sig. Mattheo Bargagli Canceliero. Copia Ambrosio Senarega Cancelliere.

6. LO STATUTO DELL'ARTE DEI « LIGABALLE » (1449)

A.S.C.G., manoscritto 0431, *Capitula artium*, III, cc. 33-43.

LIGABALLE

In nomine sancte et individue Trinitatis, Patris et Filii et Spiritus Sancti, beate Marie semper Virginis, beatorum Iohannis Baptiste et Evangeliste, beatorum Apostolorum Simonis et Iude, beati Laurentii martiris, patroni Ecclesie Ianuensis, beati Georgii vitoriosissimi vexilliferi [a] comunis Ianue et tocius Curie celestis, amen. Ad honorem et gloriam beate Romane Ecclesie Sacrique Romani Imperii et ad honorem et exaltacionem illustris et excelesi [b] principis, domini Thome de Campofregosio, Dei gratia Ianuensium Ducis et eorum libertatis defensoris, et eius presentis status pacifici et felicis, et pro bono, utilitate et conservatione tocius artis ligatorum ballarum.

De non utendo aliis ussibus vel ordinibus quod in presentibus capitulis annotatis

Cupientes tollere cabellas, conspirationes, iuramenta, promissiones, uniones et ligas quas ad invicem faciunt homines artiste sive artifices civitatis Ianue et burgorum pro eorum proprio commodo et ad damnum, lesionem et detrimentum tocius rei publice, statutum est et ordinatum quod si homines dicte artis de cetero fecerint oretenus vel in scriptis aliquos ordines sive ipsis usi fuerint ordinibus qui essent contra bonum publicum, nisi tantum [c] contentis in presenti volumine, quod consules talis artis cadant in penis a libris decem usque in viginti quinque pro singulo et qualibet vice, quilibet ex consiliariis a libris quinque usque in decem, et quilibet alius dicte artis in penam a libris tribus usque in sex pro quolibet et qualibet vice, et ultra secondum formam iuris et capitulorum comunis Ianue.

Quod extranei consules esse non possint

Disolutis modis qui tractantur per extraneos artistas sive artifices commorantes in civitate et burgis Ianue in faciendo consules eorum artium condignum remedium adhibere volentes ut cessent scandala, rumores et contentiones que inter eos hactenus extiterunt ac nationem Ianuensem, in quantum possumus augumentare cupientes, statutum et firmatum est quod deinceps non sit consul aliquis extraneus alicuius artis civitatis et burgorum Ianue, nec voces aliquas dare vel habere in consules eligendo, nisi talis extraneus stetisset per annos decem continuos in civitate Ianue vel burgis cum familia sua dictam artem exercendo, vel eam adidicisset in civitate Ianue vel districtu, quo casu possit in consulem eligi impune et officialem, et si aliter quam ut supra [d] eligeretur, dicta elecio non valeat nec teneat, imo sit cassa et nulla, non enim possit aliquis dicte artis dictum talem extraneum in consulem nominari vel recordari, seu etiam vocem aliquam eidem dare, sub pena solidorum decem ianuinorum pro quolibet [e] contrafacienti et qualibet vice.

Item quod aliquis extraneus qui non sit originis a Corvo [f] usque Monacum et a iugo usque mare, dictam artem exercens in civitate Ianue et suburbiis, non possit nec debeat esse consul dicte artis nisi ipse talis extraneus steterit cum eius uxore et familia in civitate Ianue et suburbiis aut solverit avarias reales et personales Comunis Ianue per annos decem continuos, et quod quicumque electus fuerit consul dicte artis non possit ad ipsum consulatus officium elegi vel nominari usque ad annos quatuor tunc proxime secuturos a die finiti eius officii numerandos, sub pena in quocunque casu predictarum [g] librarum quinque ianuinorum.

De non ingiuriando consulibus nec mercatoribus

Item quod nullus de dicta arte ligatorum ballarum audeat vel presumat dicere vel oponere aliqua verba iniuriosa alicui ex consulibus dicte artis, sub pena a soldis decem usque in triginta, secundum qualitatem criminis. Item quod aliqua persona de dicta arte non dicat vilaniam alicui mercatori, sub pena solidorum viginti ianuinorum.

De non faciendo vel committendo rixam vel ictus

Item quod aliquis de dicta arte non faciat vel committat aliquam rixam cum aliqua persona in contracta Bancorum, de qua interveniat ictus de baculo vel manu, sub pena a soldis viginti usque in quadraginta pro quolibet et qualibet vice et ultra, secundum formam iuris et capitulorum Comunis Ianue.

Quod homines dicte artis possint laborare pro mercede conventa et constituta inter partes

Item quod quilibet de dicta arte qui iuraverint mandata dicti domini Ducis et consilium dicte artis possint laborare ad voluntatem mercatorum pro precio magno et parvo, secundum quod in concordio fuerint cum mercatore ad voluntatem suam, sine contraditione alicuius persone, et quilibet ministerium suum facere debeat bene et legaliter ac exercere, salvo quod aliquis non possit [h] ligare ballas nec in balis ponere aliquid quod sit vetatum seu interdictum per illustrem dominum Ducem et suum consilium [i] Ianue, et si quis contrafecerit [j] puniatur ad voluntatem dicti domini Ducis vel eius viceducum.

Ne quis alios perturbet vel noceat in mercatis seu composionibu [k]

Item quod quando aliquis pecierit aliquem ligatorem vel cum ipso fecerit [l] aliquod mercatum non debeat aliquis alius dicte artis nec [i] mercatum illud nec ipsi nocere, sub pena soldorum quinque Ianue pro quolibet et qualibet vice.

De non exercendo dictam artem per quemcumque qui non sit sub consulatu [m] *eiusdem*

Item quod aliqua persona non possit exercere vel facere ministerium ligatorum ballarum predictum nisi primo iuraverit [n] sacramentum dicti domini Ducis et consulum dicte artis qui sunt et pro tempore fuerint, sub pena soldorum viginti ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

Ne ligatores secum ducant [o] *laboratores exstraneos qui non sint de dicta arte*

Item quod aliquis dicte artis non possit nec debeat petere vel secum ducere occasione laborandi in dicta arte aliquem laboratorem qui non sit de dicta arte, sub pena soldorum decem ianuinorum.

Item quod si contigerit [i] aliquem de dicta arte [i] aliquem mercatum cum aliquis [p] mercatore, quod aliquis [i] non audeat dicto mercato interloqui seu aliqua verba dicere que impediant dictum mercatum, sub pena soldorum decem ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

De quantitate solvenda pro ingressu dicte artis

Item quod aliqua persona cuiuscumque condicionis existat, non possit nec debeat dictam artem exercere in civitate Ianue nec districtu nisi primo solverit consulibus dicte artis libras quinque ianuinorum si fuerit extraneus, si vero fuerit civis vel districtualis Ianue solvere debeat libram unam ianuinorum pro bene intrata sive ingresu dicte artis. Possit tamen, non obstantibus predictis, quelibet persona pro usu suo per se et familiam suam facere et exercere dictam artem prout voluerit, dummodo ex dicta causa non habeat vel percipiat premium vel mercedem ab aliqua persona; possit etiam quilibet dicte artis si voluerit ponere filium suum vel filios in dicta arte et ad dictam artem exercendam sine eo quod aliquid solvat occasione dicte artis exercende.

Ne quis male fame admittatur ad dictam artem

Item quod aliquis seu aliqua persona qui sit male conditionis et fame non possit nec debeat facere vel exercere dictam artem nec in ea ingredi valeat contra voluntatem consulum dicte artis, sub pena librarum trium ianuinorum, et intelligatur malle condicionis illa persona de qua se esse declaratum fuerit per dominos viceduces.

Ne quis malle fame exerceat dictam artem

Item quod aliqua persona que sit malle fame et condicionis non possit, audeat vel presumat modo aliquo dictam artem exercere vel facere in civitate Ianue vel burgis, sub pena librarum centum ianuinorum pro quolibet et qualibet vice, que quidem malla fama cognoscatur et declaretur per Officium et officiales Mercantie civitatis Ianue, ita quod post quam per dictum officium cognitum fuerit et declaratum aliquem

hominem dicte artis esse malle fame conditionis ulterius sub dicta pena dictam artem non possit vel valeat quomodolibet exercere.

De solucione et satisfacione peccunie acepte

Item quod si aliquis dicte artis acceperit peccuniam alicuius alterius ab aliquo mercatore, ipsam peccuniam dare debeat illi cuius illam acceperit usque ad diem terciam tunc proxime venturam, sub pena soldorum quinque pro quolibet et qualibet vice.

De societate facienda pro sepulturis

Item quando aliquis de dicta arte, filius vel filia, pater, mater aut soror vel frater alicuius eorum ab isto seculo transmigraverit, teneantur et debeant universi de dicta arte interesse ad sepulturam illius defonti cum consulibus eorum, sub pena soldorum quinque pro quolibet et qualibet vice et ultra ad voluntatem consulum eorum, nisi iusta causa remanxerit.

De non obediendo consulibus

Item quod consules dicte artis possint et debeant condemnare quemlibet inobedientem eisdem consulibus a soldis quinque usque in viginti ianuinorum ad voluntatem eorum consulum, considerata qualitate [p] criminis sive inobedientie, cum consilio tamen consiliariorum, vel magioris pretio eorum, videlicet in licitis et honestis spectantibus ipse arti sive ministerio et non in aliis.

*De expellendo fraudem comittentem**

Item quod si forte aliquis de dicta arte repertus fuerit fraudem comisisse exercendo dictam artem, non possit vel debeat ullo modo abinde in antea dictam artem exercere vel facere, imo sit et esse intelligatur de dicta arte expulsus et cassatus ac condemnatus a libris quinque usque in decem ianuinorum, nec possit aliquis dicte artis dictum talem fraudatorem postea ducere secum ad laborandum de dicta arte, sub dicta pena.

De cauptione prestanda per homines dicte artis

Item, pro bono et salvamento mercimoniorum qui dantur in virtutem hominum dicte artis per mercatores, statutum, ordinatum est quod [r] homines dicte artis qui nunc sunt et pro tempore fuerint singulis annis teneantur prestare bonam [s] et idoneam cauptionem a libris decem usque in viginti quinque coram Officio Mercantie, videlicet singulo mense ianuarii, de exercendo et faciendo bene et legaliter artem suam et de conservando ea que eis [t] dabuntur in virtutem, sub pena a libra una usque in tribus, arbitrio Officii Mercantie, et ultra quod non possint exercere dictam artem donec dederint et prestiterint dictas securitates.

De fideiussione prestanda pro laboratoribus

Item quod quilibet homo dicte artis habens aliquem famulum vel discipulum seu etiam laboratorem ad dictam artem, teneatur et debeat pro dicto tali famulo vel discipulo vel laboratore quolibet anno camere promittere et idonee satisdare de libris decem ianuinorum usque in viginti quinque coram Officio Mercantie civitatis Ianue, quod dictus talis famulus, discipulus vel laborator bene et legaliter ac fideliter dictam artem exercebit et in ea furtum vel fraudem modo aliquo non committet, et hoc prius quam ille talis de dicta arte dictum talem famulum vel discipulum vel laboratorem secum ad aliquod laborerium dicte artis quomodolibet faciendum ducat, sub pena librarum decem ianuinorum, aufferendarum per officiales Mercantie a quocunque homine dicte artis retinentem aliquem famulum, discipulum seu laboratorem pro quo idem de ipsa arte ut supra non caviset et pro quolibet famulo, discipulo vel laboratore, et ultra predicta ipse talis de dicta arte teneatur pro illo tali famulo, discipulo vel laboratore uno vel pluribus ad emendationem cuiuscumque damni, guasti vel furti facti, commissi vel dati per dictum talem famulum, laboratorem vel discipulum alicui mercatori vel alicui alie persone in quibus rebus vel mercibus secundum declarationem de dicto tali damno fiendam per Officium et officiales Mercantie civitatis Ianue.

De bailia consulum in questionibus decidendis

Item quod consules dicte artis qui sunt et pro tempore fuerint possint inter homines dicte artis facere et reddere eis [t] usque in soldos quadraginta inclusive [i] pro legitimis habeant et non possit opponi vel contradici contra eas.

De acipiendis famulis therminum infrascriptum

Item liceat et licitum sit cuilibet persone dicte artis habere et acipere quemcumque famulum seu discipulum voluerint ad adicendum dictam artem dum tamen ipsum acipiat ad tempus annorum quatuor sine aliquo salario et per publicum instrumentum, si vero aliquis dicte artis contra formam predictam aliquem famulum acipiet sine instrumento, vel ei daret salarium, cadat in penam a soldis quinquaginta usque in centum arbitrio consulum et consiliariorum dicte artis.

De non laborando debitoribus alicuius dicte artis

Item quod aliquis dicte artis non possit vel debeat laborare vel aliquid laborerium dicte artis facere alicui merces qui dari debeat aliquam peccuniam alicui alii dicte artis pro labborerio seu laborerii sibi facti, sub pena soldorum decem ianuinorum qualibet vice, nisi primo solverit dictus [i] dicto recipere debiti vel cum eo fuerit in concordio, et hoc [i] cognitum sit per magistratum et non aliter.

Ne servi possint esse consules vel officiales dicte artis

Item quod liceat et licitum sit quibuscunque hominibus dicte artis tenere et docere dictam artem quemcumque sclavum seu servum suum vel alienum pro ipsorum hominum dicte artis libito voluntatis, pro quibus quidem sclavis sic ad dictam artem stantibus eamque [i] sive facientibus teneantur et debeant expresse domini dicte artis qui tales sclavos tenuerint pro ipsis sclavis promittere et cavere et satis dare coram Officio Mercantie civitatis Ianue omni anno de tanta quantitate pecunie et eo modo et forma quibus tenentur homines dicte artis, quod si non fecerint et pro dictis sclavis non servaverint predicta, cadant incontinenti dicti homines tenentes et docentes dictos sclavos ad dictam artem ad penam librarum decem ianuinorum pro quolibet sclavo et qualibet vice qua satisdatum et promissum ut supra non esset, nec aliter possint homines dicte artis tenere ad dictam artem vel eam docere sclavos aliquos sive servos, et ultra predicta teneantur homines dicte artis, sic sclavos vel servos ipsam artem docentes vel ad eam faciendam tenentes, ad emendationem cuiuslibet damni, guasti vel furti que fierent per dictos tales servos sive sclavos occasione dicte artis alicui mercatori vel alie persone quibus de dicta arte aliqualiter laborarent vel laborassent, qui tamen sclavi vel servi [i] postea liberi facti essent nullo modo possint esse consules vel officiales dicte artis seu voces aliquas dare vel habere in officialibus dicte artis eligendis seu constituendis nec aliquod officium vel beneficium habere vel ad illud elegi vel constitui, sub pena librarum centum ianuinorum pro quolibet, et possint tamen dicti servi, sive sint servi sive liberi, dum adiscerint vel [i] dictam artem de ipsa arte laborare ad iornatam [i] laboratores et etiam in ceteris exercere dictam artem ut quilibet alius dicte artis, dummodo non admittatur ad alios honores dicte artis, nec teneantur ire in societate aliorum ad corpora defontorum assosiandorum vel ad luminaria vel palia vel alia consimilia, sane semper inteligendo quod si fuerint liberi satis dent et caveant ut supra, si vero servi erunt, pro ipsis promittant et caveant et satis dent domini ipsorum vel tenentes illos ad dictam artem ut predictum est.

De eundo <ad> luminaria

Item quod quilibet dicte artis cum suis consulibus ire teneatur ad luminaria beatorum apostolorum Simonis et Iude cum eorum candelis, ut moris est annuatim, sub pena soldorum quinque pro quolibet contrafacienti.

De societate facienda illustri domino Duci

Item quod quociescunque mandato illustris et excelsi domini Ducis crida mittetur, quod omnes cives Ianue, nobilles et populares civitatis Ianue, ire debeant cum ipso illustri domino Duci causa portandi palium ad aliquam ecclesiam vel alibi, quod consules dicte artis teneantur convocari facere homines dicte artis et cum eis ire ad asociando dictum dominum Ducem; si quis vero hominum dicte artis non iverit ad mandatum consulum vel eorum huiusmodi mandatum contempserit, condemnentur a soldis duobus usque in quinque arbitrio dictorum consulum pro quolibet et qualibet vice.

De congregatione fienda in Sancto Siro causa audiendi missam tercia dominica mensis

Item teneantur et debeant omnes et singuli dicte artis singulis mensibus, silicet tercia dominica cuiuslibet mensis, se congregare in ecclesia Sancti Siri, ad capellam Sancti Benedicti, patroni dicte artis, causa audiendi ibidem simul misam; si quis autem contrafecerit et non veniendo et stando ut supra cadat in penam soldi unius pro qualibet vice, nisi iuxta causa subesset arbitrio dictorum consulum dicte artis.

Quod consules teneantur rixantes concordare

Item quod consules dicte artis teneantur quoscunque de dicta arte rixantes infra dies tres concordare, sub pena soldorum viginti pro quolibet consule, si fuerit negligens in aliquo de predictis, et quilibet ex rixantibus ipsis consulibus et mandatis eorum licitis et honestis debeant obedire, sub pena soldorum quadraginta ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

De condemnationibus exigendis et applicandis

Item quod consules dicte artis teneantur exigere omnes condemnationes factas tempore eorum consulatus et partem Operi Portus et Moduli contingentem officio dicti Operis consignare, sub pena solvendi de eorum proprio.

Item quod omnium penarum et tocius eius quod exigetur vigore et occasione presentium capitulorum medietas sit Operis Portus et Moduli et alia dicte artis, salvo si mentio fieret de accusatore, quod tunc tercia pars sit accusatoris, tercia Operis Portus et Moduli et alia dicte artis.

Quod capitula non firmata sint cassa

Item quod omnia et singula capitula hinc retro facta per ligatores ballarum sive aliquem ipsorum que non sint vel fuerint firmata per illustrem et excelsum dominum Ducem et suum Consilium sint cassa[i] et nullius valoris, nec etiam ipsi vel aliqua persona pro ipsis vel ipsorum occasione dictis capitulis uti possint, sub pena librarum decem ianuinorum pro quolibet et qualibet vice.

Quod capitula contra regulas sint cassa

Item quia grave esset habere menti omnia que continentur in volumine regularum nuper compositarum, statutum et firmatum est[u] quod in quantum esset aliquod capitulum quod esset contra formam dictarum regularum, quod tale capitulum sit nulius valloris vel momenti, et habeatur penitus pro non facto.

Item quod nullus de dicta arte, seu qui deinceps intrare voluerit[v] dictam artem, possit aut valeat pro toto eo tempore quo eam exercebit camalare seu palietum portare mercenario, sub pena privationis dicte artis.

De iuramento consulum, consiliariorum et aliorum dicte artis

Item quod omnes et singuli consules, consiliarii et reliqui officiales dicte artis, post electionem et ante exordium [w] ipsorum officii, nec non et reliqui artifices dicte artis, semel in vita tamen iurare debeant et teneantur ad sancta Dei evangelia, corporaliter tactis scripturis, quod ab illa die in antea, usque ad ultimum diem vite sue, erunt fideles illustri et excelso domino Ducis [x] Ianuensium eiusque statui [y] presenti contra omnem hominem cuiuscumque conditionis, gradus et heminentie existat, nec erunt in consilio, auxilio vel favore quod idem dominus Dux vel eius status habeat, recipiat vel asumat in personam [z] vel avere seu es, aliquam iniuriam, lesionem, contumeliam vel offensam vel quod amittat iurisditionem vel dominium supradictum, sed pocius si scriverint [aa] vel audiverint quod aliquis tractaret vel macchinari aliqua moliretur contra predicta vel aliquod predictorum vel infrascriptorum [bb] in preiudicium domini prelibati, impedimentum prestabunt quodcumque poterunt ut non fiat, et si impedimentum prestare non poterunt dicto domino Duci quam [cc] cito poterint revelabunt et contra eos vel eorum aliquem contrafacientem [dd] suum prestabunt auxilium, consilium vel favorem. Et si eis vel alicui eorum aliquid manifestatum fuerit in secreto per dominum [ee] antedictum vel eius aliquem officialem, illud nemini [ff] pandent seu manifestabunt nec aliquid facient vel committent propter [gg] quod illud aliqualiter propaletur, et si ab eis vel eorum aliquo super re vel negocio aliquo fuerit consilium postulatum per eos vel eorum aliquem, illud dabunt quod eis consilium requirentibus ipsi dantes magis crediderint expedire nec unquam scienter aliquid facient vel comittent quod pertineat ad eius contumeliam vel offensam. Officium vero et artem eorum bene et legaliter exercebunt et operabuntur secundum formam capitulorum suorum, prout ad litteram iacent, conspiracionem, ligam, confederationem vel iuramenta aut ordines aliquos non agent per quos vel eorum aliquem contra vel preter ipsa capitula artem suam possit aliqualiter exercere. Et teneatur notarius et statutarius comunis Ianue ad eiusmodi capitula deputatus huiusmodi sacramentum de verbo ad verbum [hh] et non sub verborum compendio legere et narrare cuicumque pro tempore iuraturo ne ignorantiam quisquam possit si secus committeret alegare.

✠ 1249 [*ma 1449*], 12 maii.

Illustris et excelsus dominus Dux Ianuensium et magnificum Consilium duodecim sapientium Antianorum civitatis Ianue, in pleno et integro numero congregatum, et quorum nomina sunt hec: Petrus Antonius de Lagneto, prior, Ansaldus de Auria, Borbonus Centurionus, Thomas de <Iudicibus ?> [i] notarius, Bartolomeus Lomelinus Cosine, Andreas de Franchis Tortorinus, Meliadus Ususmaris, Lazarus de Felisano, Augustinus de Furnariis, Manuel Salvaigus, Lucas de Grimaldis, Iohannes Baxadone, attendentes per ipsos illustrem et excelsum dominum Ducem Ianuensium et tunc Consilium Antianorum fuisse dudum commissam correctionem et reformationem capitulorum artificium civitatis Ianue, presertim in illis partibus et formis que pocius concernant appopulationem et glomerationem urbis, egregio

legu<m>doctori et prudentibus viris domino Nicolao de Nigro, Nicolao Antonio Spinule, Ieronimo Calvo draperio, et Lansaroto Iustiniano, qui in ipsis capitulis reformandis et corrigendis presertim circa eiusmodi materiam iam diutius [ii] insudarunt [ii], et audita relatione coram ipsis illustri [kk] et excelso domino Duce et Consilio facta parte dictorum quatuor officialium provisionis, qui referri fecerunt opus eis comissum feliciter consumasse ad hoc igitur ut ipsi artifices dictis capitulis sic reformatis et correctis de cetero uti possint et illis debitus observationis locus de cetero tribuatur, omni via, iure, modo et forma quibus melius et validius fieri potuerunt et possunt, autoritate presentium confirmaverunt, approbaverunt et ratificaverunt dictas omnes et singulas reformationes, corretiones, aditiones, cassaciones et declarationes factas per dictos quatuor officiales superius nominatos in [ll] et super dictis capitulis, et demum omnia et singula dicta capitula per eos ut supra correcta et reformata et quicquid per ipsos correctores superius nominatos actum [mm], provisum, correctum [nn] et reformatum fuit, mandantes et decernentes [oo] ipsa capitula deinceps cum dictis correctionibus, aditionibus et declarationibus per dictos quatuor correctores factis ut supra valere et servari debere, non obstantibus aliquibus in contrarium forte disponentibus quoquo modo.

Extractum est ut supra de volumine novo capitulorum artium singularum civitatis et burgorum Ianue. Copia. Matheus de Bargalio, cancellarius.

[a] rexdifferi *nel ms.* [b] et excelsi: rex celesti *nel ms* [c] nisi tantum: iusti tamen *nel ms.* [d] quam ut supra: quamtitatis *nel ms*. [e] quilibet *nel ms.* [f] Crovo *nel ms.* [g] predictorum *nel ms*. [h] possint *nel ms*. [i] *segue spazio bianco*. [j] contrafecerint *nel ms.* [k] compositionibus: *così ms.* [l] fecerint *nel ms.* [m] consulati *nel ms.* [n] iuraverint *nel ms.* [o] ducunt *nel ms.* [p] aliquis *nel ms.* [q] qualitatem *nel ms.* [r] per: quod *nel ms.* [s] bona *nel ms.* [t] vis: eis *nel ms*. [u] esset *nel ms.* [v] voluerint *nel ms.* [w] exorduum *nel ms*. [x] Ducis *nel ms.* [y] statum *nel ms*. [z] personam: *spazio bianco nel ms*. [aa] sciverint: *spazio bianco nel ms*. [bb] infrascriptorum: *spazio bianco nel ms*. [cc] quam: *spazio bianco nel ms.* [dd] contrafacientes *nel ms.* [ee] per dominum: *spazio bianco nel ms.* [ff] illud nemini: *spazio bianco nel ms*. [gg] propter: *spazio bianco nel ms*. [hh] verbium *nel ms.* [ii] divitus *nel ms.* [jj] instudarunt *nel ms.* [kk] illustre *nel ms.* [ll] in: *spazio bianco nel ms*. [mm] actum: ac cum *nel ms*. [nn] correctum: *spazio bianco nel ms.*

7. I CAPITOLI DEI FACCHINI DA OLIO (1492)

A.S.C.G., manoscritto 0430, *Capitula artium*, II, cc. 22-24.

CAMALLI DA OLIO

A voi illustre, et eccelso signor Agostino Adorno Ducale Genovese governatore e luogotenente, et al magnifico Consiglio de signori Anziani del commune di Genova si supplica e divotamente espone per parte degl'humilssimi servi loro i camalli della compagnia dell'oleo, i nomi de quali seguono in appresso: Bernardo de Brizargo, Ambrosio de Brizargo, Giovanni de Lugano, Giovanni de Brizargo, Gottardo Bustaglino de Brizargo, Antonio de Singuino de Vegetti, Domenico de Brizargo, Gottardo de Brizargo, Domenico de Santonalio, Tadeo de Brizargo, a loro nome, et a nome di tutta la compagnia di essi, che essendo à tutte le arti della città quanto si vogli piccole stati concessi i capitoli con quali nell'honesto freno et ordine si possino contenere, e per ciò più facilmente gl'artefici del loro essercitio cacciano il vito e sostentamento de loro famiglie, cosa che all'incontro non riuscirebbe se in ciò mancasse l'ordine. Per ciò vinendo e sostenendosi del loro essercitio, e sudore, et essendo soggetti a i carrichi della città, instantemente domandano che per gratia speciale se le concedino li capitoli et ordini infrascritti sotto i quali possino contenere e governare l'essercitio loro, ne siino essi supplicanti astretti con loro famiglie morire di dissaggio, che stimano fermamente esser lontanissimo dall'intentione delle signorie vostre.

E prima che i lavoranti di detta compagnia dell'oleo possino e le sii lecito elegger un console con uno, o doi, o più conseglieri, e commandamenti de quali spettanti à detto essercitio in l'avenire siano ubligati e debbino ubbedire sotto pena di lire due sino in quattro fiorini da scuodersi da qualsivoglia contrafaciente ogni volta che contrafarà ad arbitrio d'essi console e consiglieri applicati per due terze parti à signori Padri del Commune, e per la restante terza parte à detta compagnia, in elettione di qual console li due terzi de voti faccino la sentenza.

Item che non sia alcuna persona di che stato, grado, e condizione si sia, che in l'avenire possi essercitare il mestiere di portar oleo che per mare, ò per terra, alla città di Genova sarà condotto doppo che sarà denonciato alla cabella dell'oleo, sotto pena di soldi dieci sino in venti per ogni barrile et ogn'altro vaso, comprese anche le giare da magazeno in Chiappa, per che dal mare sino al magazeno spettano à i lavoranti della Caravana, e questo ad arbitrio di detti console e consiglieri, e l'istesso s'intenda detto delle barili d'oleo che nascono nel territorio e giurisdizione genovese, per le quali ciò è per ogn'una di esse la pena sii de lire due sino in due fiorini, di qual pena li due terzi spettino à signori Padri del Commune e l'altro terzo à detta compagnia, salvo se detto oleo fosse del conducente, la qual persona se vorrà portarlo lui, ò farlo portare da camalli suoi famigliari, possi farli dove vorrà senza incorrere in pena alcuna. Siano però i lavoranti soleciti ogni

volta che saranno rchiesti à non differire di portar l'oleo de cittadini et altro, acciò per tale dilatione li cittadini et altri non ne ricevino detrimento e patischino danno co' dichiaratione che per le portature si paghi ad essi lavoranti secondo il costume e consueto e non più.

Item che se in portar oleo dalla Chiappa, ò sia dai ponti di mare della città, alle case de cittadini fosse commessa qualche frode in detti oleo che portassero, ò spargimento di esso, ò qualche guasto tanto dell'oleo quanto dei vasi, all'hora et in tal caso siano obligati tutti alle spese della compagnia dell'oleo et emendare e sodisfare a quel tale che havesse patito il danno pienamente in maniera che non possi lamentarsi.

Item che niuno in l'avenire posi entrare o essere ricevuto in detta compagnia de lavoranti dell'oleo se non di volontà e consenso di essi ò delle trè quarte parti concordanti, e di più sii ubligato per la buona entrata in detta compagnia pagare quello che è solito nell'ingresso de Compagni.

Item che siano ubligati detti console e consiglieri et huomini di detta compagnia in l'avenire celebrare tutte le feste che sono di precetto della Chiesa, come sono obligati gl'altri artefici della città di Genova, et di osservar ciò, e i consoli nell'ingresso dell'officio del consolato prender giuramento, e gl'altri di detta compagnia nell'ingresso in essa. E più sotto pena di soldi cinque sino in venti ad arbitrio del console e consiglieri sudetti applicati come sopra, e questo solo se quel giorno che fosse fatta la Chiappa fosse aperta.

Item e parimente siano ubligati detti console e consiglieri nell'ingresso di detto consolato, ed essi tutti gl'altri di detta compagnia nell'ingresso di essa gurare di osservare li presenti capitoli sotto pena de soldi venti sino in due fiorini da applicarsi come sopra.

Item che il console di detta compagnia in l'avenire sia ubligato e debba render conto al nuovo Console de denari da esso scossi e ricevuti in tutto il tempo del suo consolato e così delle spese fatte da esso, acciò detta compagnia possi caminare con buon ordine.

Item che tutte le pene sudette sempre e quando saranno imposte e scosse da detto console e consiglieri di detta compagnia siano e s'intendano applicate per due terzi à signori Padri del Commune, e per l'altra terza parte à detta compagnia per le spese del Porto e Mole, e questo non ostante alcuni altri usi e consuetudini sin hora tra essi lavoranti osservati; quali tutti si habbino nulli et i presenti solamente debbino restare in loro vigore con dichiarazione che tutte le predette cose conesse à detti lavoranti da oleo siino e s'intendino senza pregiudicio de capitoli ò privileggi concessi à i lavoranti della Caravana della città di Genova e non altrimente, li quali lavoranti restino nel stato e grado che erano nanti la concessione de presenti capitoli.

1492 all'ultimo di agosto

L'illustre et eccelso signor Agostino Adorno Ducale governatore de Genovesi, e luogotenente, et il magnifico Conseglio de signori Anziani del commune di Genova in undecimo numero congregati, sentita la richiesta soprascritta fatta à nome de lavoranti da oleo e della loro compagnia, e sentiti i prestantissimi Oberto Foglietta Notaro e Luchino de Marini q. Gianni due de Magnifici Anziani, à quali era stata commessa la revisione et essame de presenti capitoli, che hanno rifferto haverli visti et essaminati, corretti et emendati, e per ciò come honesti han persuaso doversi approvare, e visto anche, e matturamente essaminati essi capitoli in ogni miglior modo, via raggione e forma che meglio hanno potuto, e ponno. Hanno approvato tutti i capitoli sopradetti in tutto come hanno, commandando à gl'egregii vice duce del commune di Genova presenti e da venire che essi capitoli osservano, e conforme il solito da tutti faccino osservare sotto pena di sindicamento. Copia Steffano de Bracelli Cancelliere

8. I CAPITOLI DEI FACCHINI DA VINO (1585) E IL REGOLAMENTO PER LA COSTITUZIONE DELLA CARAVANA (1821)

A.S.C.G., manoscritto 0430, *Capitula artium*, II, cc. 2-13.

CAMALLI DA VINO

Serenissimo et eccellentissimi Signori, desiderano Dominico Costa, e Tomaso Carneggia, consoli della compagnia delli camalli da vino, che in loro nome, e di tutta la compagnia, compaiano che la loro arte sii regulata così per servitio di tutta la città, come per loro utile. Per ciò presentata una reformatione de capitoli in luogo dell'anticha, ch'haveano, che per la peste passata smarirono per la morte del console, presso del quale erano, supplicano per ciò vostra sSerenità e signorie eccellentissime si degnino confermarli, accettarli, e provederle come meglio a loro parerà, assicurandole che non sono differenti dall'altri, e le pene applicate secondo il solito all'opera del Porto, e Mole, il che sperano, et in buona gratia divostre signorie. Serenissime humilmente si raccomandano.

1. Primieramente che ogni anno in giorno della festa di S. Lucca si ellegano doi consoli cioè uno Genovese, e l'altro di natione forastiera i quali si debbano eleggere congregata l'università in lo chiostro della chiesa di Santa Sabina, dove la detta compagnia ha la loro capella et ivi a balle chi haverà il maggior numero de nominati, restino consoli per un anno e doi altri di maggior numero restino di conseglio in compagnia de consoli precedenti che al tempo dell'elettione finiranno il loro consolato.

2. Che i consiglieri debbino eleggersi uno dei Genovesi, e l'altro dei forastieri al modo come sopra de consoli.

3. Che la nominatione si facci per li consoli, e consiglieri, né si possa nominare oltra il numero di otto, de quali sii in facoltà della università nominare doi, degli altri sei siino nominati da detti consoli e consiglieri.

4. Che detta elettione sii ricevuta per notaro pubblico conforme il decreto del serenissimo Senato in le regole de signori Padri del Comune registrato, atrimenti l'elettione resteria nulla.

5. Che in fin dell'anno i consoli precedenti e suoi successori debbino dar conto di quello li sarà pervenuto alle mani consignandoli così denari, come scritture, e li apparati della capella, quelli però che sono soliti star presso à consoli e quelli che stanno presso al sacerdote farseli consignare, e mancando in ogni volta, caschino in pena di lire cinque sino in dieci in arbitrio de consoli e consiglieri applicati come sotto.

6. Che ciascuno di detta compagnia ogni prima domenica del mese si ritrovino in detta chiesa in la capella loro a sentir la messa sotto pena di soldi cinque applicati all'arte in servitio della Capella.

7. Che tutta la detta compagnia debba ubbidire alli consoli in ogni cosa pertinente alla detta loro compagnia sotto pena di soldi cinque sin in venti cinque.

8. Chi dirà a essi consoli parole ingiuriose caschi in la medesima pena applicata come sopra.

9. Che non possa alcuno far detto essercitio che prima non sii presentato per detti consoli a prestantissimi signori Padri del Comune e da loro approvato e pagar la buona entrata di lire cinque e se saranno figli de maestri debbino da pagare soldi venti tanto, e contrafacendo possino per detti consoli e consiglieri condennarsi in pena de soldi venti oltre l'ingresso sudetto applicarsi come in appresso.

10. Che chi bestemierà il nome di nostro signor Dio, della Vergine gloriosa, e santi tutti, caschi in pena per ogni volta de soldi dieci da applicarsi all'arte in beneficio della capella.

11. Che non possa alcuno di detta compagnia giocare a gioco alcuno in giorno di lavoro dentro del cerchio dalla darsina sotto pena di soldi venti come in appresso e questo per oviare scandali massime che dal gioco procede la bestemmia et altri errori.

12. Et perché nascono molti inconvenienti per i disegni che da qualched'uno son fatte compagnie che pigliano, et abbracciano gran parte delle facende in pregiudicio del generale della compagnia et acciò che ciasched'uno habbi la parte sua si prohibisce che simili compagnie non possino farsi sotto pena de lire cinque per ciasched'uno.

13. Che ciasched'uno nell'ingresso in quello essercitio debba dare sicortà in Camera de signori Padri del Comune di lire venticinque di bene e fedelmente essercitarsi e osservare gli ordini della magnifica Camera et essere pronti in servizio pubblico sempre che fossero richiesti e particolarmente o particolari mediante la loro dovuta mercede e mancando di farlo caschino in pena di privatione dell'ufficio, e di lire cinque applicate come appresso.

14. Che non possa alcuno portar mezze barili etiam che fosse figlio di maestro, che prima non sia scritto, e approvato da signori Padri del Comune sotto pena di fiorini doi per ogni volta fosse contrafatto.

15. Che oltre il pagamento per l'ingresso sudetto siino tenuti i figli de maestri che solamente son tassati soldi venti come sopra pagare per lo consumo della capella una lira di cera bianca.

16. Che tutte le condanne eccetto le applicate all'arte in beneficio della capella restino applicate per metà all'opera del Porto e Molo e per l'altra metà all'arte.

17. Che ogni consolato sia tenuto a essigere quelle condanne che da loro fossero fatte in tempo del loro consolato e darne la sua dovuta portione in camera sotto pena di pagare del proprio.

1585 die 8 februarii

Responsio serenissimi Senatus est quod magnifici et prestantissimi Patres Communis supplicata superius videant, et capitula in eis enunciata considerent, supplicantes audiant et mandent fieri proclama pubblicandum ad darsinam, quod si quis est qui opponere velit contra supplicata comparere debeat intra tempus. Pr.tis Mag.cis et Pr.mis Patribus benevisum et exinde auditis audiendis et consideratis

considerandis in scriptis refferant prestantissimo serenissimo senatui quid providendum senserint circa predicta.

1585 die 8 martii

Multum magnifici et prestantissimi domini Bartolomeus Lomellinus et Iacobus Spinola, Stefanus Passanus et Stefanus Iustinianus Patres Communis, magnifico Marco Rubeo quinto collega absente, sedentes et visa supradescripta supplicatione et decreto emisso proclamata ad formam illius, cui nemo opposuit, auditis comparantibus, visis capitulis presentatis et denum consideratis considerandis examinata re ad calculos de dicta refferunt domini SS. Ser.mis sub earum tamen benigna correctione capitula supra enunciata.

1609 die mercurii 25 novembris in tertiis in claustro ecclesie sancte Sabine - Genua. Convocati et coadunati de mandato Tomae Coste et Andree Traparini consulum baiulorum a vino presentis civitatis Genue in presenti claustro, in societate Iacobi Correlie, Nicolai Morelli quondam Antonii, Francisci Fontane, Rolandi Bobii quattuor conciliatorum dictorum baiulorum, omnes baiuli a vino citati pro hac mane per Paulum Garibaldum tralietam Per illustrium domini Patrum Communis huius civitatis Genue pro infrascriptis peragendis ad penam librarum quinque pro quolibet, et ut retulit d. Paulus hic presens, quorum nomina qui interfuerent sunt ut infra.

Giò Ambrosio e Paolo Barchi
Benedetto Brasino
Battista Villa
Giobatta Poggio
Ambrosio de Negri
Giovanni Ottone
Antonio Poggio
Tomaso Barchi
Damiano Poggio
Pelegro Assavino
Francesco Veseme
Pietro Burlando
Giò Maria Clavarezza
Lorenzo Ratto
Bernardo Gambaro
Geronimo Canavezza
Nicolò Barile
Genesio Casazza
Battista Carrega
Bartolomeo Serra
Luigi Musso
Battino Campo Antico
Lorenzo Leverato
Giacomo Cavanna
Giobatta Ottone
Gianni Del Bene
Lorenzo Magnasco
Bernardo Firpo
Lorenzo Garbarino
Lorenzo Burlando
Gianni Rainero
Ricardo Vezeme
Battino Carrega
Bartolomeo Ferro
Steffano Casazza
Domenico Cravino
Andrea Musso
Giasino Mongiardino
Gregorio Ledevilla

Geronimo Ceresia
Gioannettino Trassino
Geronimo Gava
Colombano Vezeme
Bartolomeo da Pino
Nicolò Crono
Steffano Tanna
Battista Burlando
Francesco Burlando
Oberto Marengo
Giobatta Cavanna
Gianni Rosso
Bartolomeo Fossa
Benedetto Firpo
Francesco Poggio
Antonio Gardella
Andrea Gambaro
Ambrogio Poggio
Gioanni Traxino
Benedetto Burla
Pietro del Bene
Pantaleo Costa
Bartolomeo del Pino
Bastiano Carrega
Tomasino Gambaro
Battista Trucco
Steffano Risso
Bartolomeo da Michele
Benedetto Mongiardino
Giacomino del Bene
Geronimo Molasana
Geronimo Massa
Agostino Queirolo
Antonio Bell'homo
Domenico Mastino
Georgio Carrega
Ambrosio Boggi
Emanuele Dainero
Antonio Foppiano
Francesco Bertassi
Antonio Mongiardino
Michele Lerba
Geronimo Campi
Benedetto Polpa
Alessandro Carrega
Giobatta Lagorè
Giobatta Burlando
Antonio Busone
Giobatta Gava
Pier Antonio Gava
Benedetto Musso
Antonio de Marchi
Andrea Burlando
Domenico Poggio
Colombano Rappallino
Rolando Polgaro
Antonio Garbarino
Francesco Traversa
Antonio Garbarino
Agostino Lerbardo
Battino Gambaro
Agostino Lerbardo
Nicolosio Gambaro
Luigi Barchi
Battista Mottino
Antonio Celesia
Gioanni Queirolo
Manfrino Mongiardino
Bernardo Campora
Giacomo Casale
Georgio Cotta
Cipriano Castello
Agostino Granata
Pantalino Bustone

Geronimo Zerba
Geronimo Fasice
Nicolò Campi
Battista Gambaro
Domenico Martinelli
Cottardo Poggio
Pietro Maneggia
Battista Burlando
Agostino Boglione
Martino Rachetto
Abram Carrega
Antonio Grevo
Giuseppe Piani
Lorenzo Casazza
Battista Castello
Battista Gambaro
Ambrosio Carrega
Bartolomeo Arrasio
Gianni Nevello
Battista Chiesa
Giuliano Barbo
Agostino de Ferrari
Pasqualino Pastine
Lazaro Maneglia
Battista Barbo
Battista Ferrera
Antonio Luna
Lorenzo Gruggio
Martino Martinello
e Battino di Levane.

Battino Verzeme
Steffano Zerba
Giobatta Rebesone
Tiberio Pulino
Filippo Arata
Giobatta Rossi
Simone Pichetto
Gio Battino Gambaro
Lazarino Carrega
Antonio Mottino
Lorenzo Novello
Tomaso Castello
Gioanni Costa
Pietro Rigo
Geronimo Celasco
Giacomo Carbone
Michele Servavezza
Pelegro Carrega
Bernardo Crocco
Ambrosio Schenone
Giacomo Zena
Lorenzo Fratarino
Ambrosio Carminata
Gio Maria Carrega
Domenico Costa
Antonio Rondanina
Battista Firpo
Agostino Poggio
Bernardo Bellotto

Et eisdem omnibus baiulis de mandato dictorum consulum et consiliariorum fuit licta infrascripta propositio per me notarium infrascriptum.

Giovani, la capella nostra qui in Santa Sabina ha bisogno di molte reparationi, e spese, si per farle celibrare i divini officii, come anche per far l'ancona et altre spese, quali non si possono scuoder più leggiermente che nella maniera seguente.

Cioè che in l'avenire tutti quelli che si vorranno far scrivere camalli da vino, e che per li capitoli di detti camalli sono obligati per il passato pagare lire cinque per la

buona entrata e li figli de camalli soldi venti, e più una libra di cera per ogn'uno applicati detti denari per metà alla Camera de molt'illustri signori Padri del Commune, e per l'altra metà à detti consoli, e consiglieri, à utile de tutti i camalli da vino, per far le spese necessarie, che debbino pagare in l'avenire, cioè li figli de camalli soldi quaranta e più una libra di cera bianca per ogn'uno, che si vorrà far scrivere camallo e gl'altri che non sono figli de camalli debbino pagare per ogn'uno di loro per la buona entrata lire dieci, applicati tutti detti denari ciò è la metà alla Camera de molt'illustri Padri del Commune, e per l'altra metà à detti consoli, e consiglieri per supplire alle spese, si per far l'ancona come per il mantenimento d'essa, et altre spese necessarie da farsi in beneficio, e servitio di tutti li camalli da vino.

Item per oviare à tutti li scandali che seguono alla giornata in Darsina, e commessi da persone che poco amano l'onore, e virtù diformano un altro capitolo del tenor seguente:

Cioè che in l'havenire quelli camalli che ardiranno di prendere la barrile, mezza barrile, ò paglietto ò d'alcun altro camallo senza licenza, e volontà del patrone, di cui saranno dette barrili, mezze barrili, ò paglietto cadi ipso Iure, e cadino quei tali in pena di soldi cinque per ogn'uno, e per ogni volta che contrafarà, da scuodersi inviolabilmente subito per li consoli di detti camalli, che sono, e pro tempore saranno applicati per metà alla camera sudetta de molt'illustri signori Padri del Comune, e per l'altra metà à detti consoli à beneficio di tutti, e supplire alle spese necessarie in tutto come sopra si è detto nel precedente capitolo.

E chi rubberà la barrile, mezza barrile, ò paglietto d'alcuno di detti camalli, e che di questi se ne venga in cognizione certa, restino detti tali, che commettessero dette furbarie, ò sia latrocinio privi in perpetuo di poter portare vino ne travagliare in detta Darsina del vino di questa città di Genova.

Perciò chi è di parere che si approvi, ò si facci detti doi capitoli per beneficio di tutta la università de camalli, che travagliano in portar vino per fare le spese sudette, lo dimostri con segno evidente di uno in uno nanti al notaro infrascritto, e dica che si contenta, e chi è di contrario parere dica di nò, e così d'ordine di detti consoli consiglieri, e compagni de consiglieri io notaro infrascritto ho proposto, e letto detti capitoli à detti sopra congregati li quali tutti senza contraditione alcuna, di uno in uno, hanno detto essere contenti d'affirmare, et approvare li capitoli di sopra notati nella maniera di sopra contenuti si come approvano, et ita.

E tutti insieme d'una istessa volontà supplicano il serenissimo Senato che vogli esser contento e si degni comprovare detti capitoli ad effetto che in l'avenire si osservi per detti consoli, e consiglieri tutto quello si contiene in essi e ciò in virtù di pubblico decreto con le claosole necessarie, e delle predette cose hanno richiesto Me notaro infrascritto che ne facci la presente pubblica scrittura quale ho fatto in tutto come sopra nel luogo sudetto, essendovi à caotela per tesimonii Geronimo e Michele fratelli Celesia chiamati, etc.

Estratto in tutto come sopra, salvo etc. Copia, Giò Antonio Taccone Notaro.

A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 492, doc. 15 aprile 1821

CAPITOLI PER LA CARAVANA DEI FACCHINI DA VINO

Art. 1 Numero dei facchini

1. Li facchini da vino continueranno nel numero in cui esistono fino a che siano indotti a quello di 240.

2. Tutti coloro, che hanno ottenuto di essere ammessi nel detto corpo in prima vacanza rimpiazzeranno quelli nel n. attuale, che cesseranno sia per morte, dimissione, o altro qualunque motivo.

3. Per ridurre li detti facchini dall'attuale all'indicato n. 240 non se ne eleggeranno, che uno per ogni due, che venissero a morte, fossero dimessi, o licenziati per qualunque motivo.

Art. 2 Elezione de facchini

4. L'elezione dei detti facchini spetta all'Ufficio Provveditori quale per tre quarti dovrà prenderli fra li nati, e domiciliati in Genova da anni dieci, e per un quarto fra quelli della campagna, ammeno che non venisse l'epoca in cui l'ufficio si trovasse mancante d'individui dell'una o dell'altra classe, che aspirassero a essere eletti.

5. L'eligendo dovrà giustificare di avere compito l'età di anni 18 e non maggiore di trenta colla fede di battesimo, e dippiù produrre il certificato della di lui buona condotta, ed essere di una forte costituzione, onde potere travagliare colla stanga.

Art. 3 Doveri dei facchini

6. Li facchini dovranno essere muniti del cosi detto scosale, medaglia, e mezzo barile marcato dal pubblico marcatore, quali mezzi barili saranno a diligenza, e custodia de consoli, la metà delle quali servirà per il vino bianco, e l'altra metà per il vino nero.

7. In ogni giorno escluso li festivi li facchini un'ora prima dell'apertura dovranno ritrovarsi nella piazza della Darsina per eseguire gli ordini che loro consoli in qualunque stazione venissero destinati, sempre che si possa ricusare, o cambiare con altri.

8. Alcun facchino non potrà assentarsi dalla città senza licenza dell'illustrissimo Deputato al camallaggio.

9. È incompatibile l'esercizio di facchino da vino con avere ingerenza tanto direttamente, quanto indirettamente nel commercio del vino sì al dettaglio, che all'ingrosso anche per mezzo delle loro consorti.

10. È proibito a facchini bestemmiare, fare alterchi, tumulti, e giocare anche a giochi permessi nei luoghi di loro stazione.

11. Le mancanze sopraindicate come pure qualunque furto, frode, e baratteria commessa sia in esercizio, che in qualunque altro modo saranno punite come si dirà in appresso.

Art. 4 Diritti de facchini

12. Tutti li lavori del porto del vino spettano a facchini sia che procedano dalla Darsina, dal Ponte Legna, Ponte di San Lazaro, e da qualunque altro scalo escluso quello del Passo Nuovo della Lanterna.

13. Tutti li travassi di vino da bastimento a bastimento, e da bastimento a magazzeni nella Darsina, e viceversa sia con mezzi barili, che con fusti spettano a detti facchini.

14. Sono di eguale diritto tutti li travassi di vino da bastimento a bastimento accostati a qualsiasi scalo del presente porto, escluso quello del Passo Nuovo della Lanterna, sempre, e quando però per passare a bordo di detti bastimenti non si abbi bisogno del gozzo.

15. Il vino che giunge in città dalle porte di terra sia con carri, che a dorso di bestie, gionto che sia al luogo di vendita, o al suo destino, spetta a detti facchini lo scaricarlo, e portarlo meno però il caso che li carri e bestie entrassero entro delle botteghe, e magazzeni de venditori, e negozianti, o portici delle case de particolari. Tutto il vino, che da magazzeni entro città si porterà ad altri magazzeni, o anche a case de particolari spetta a detti facchini.

Art. 5 Formazione di un monte per la garanzia de negozianti da vino, e particolari

16. Si formerà un fondo di lire mille monete di Genova f.b. da seruno per li pagamenti avessero luogo tanto a favore de negozianti, che de particolari sia per danni fortuiti, che per furti et altro, non che per le spese occorressero a vantaggio della Caravana.

17. Occorrendo di servirsi di parte di dette £ 1000 per gli oggetti sopraindicati dovrà detto montante essere risarcito sino alla detta concorrente partita di £ 1000.

18. Sia per formare, che per risarcire detto monte, si dovranno incassare tutti li così detti spezzati, oltre li soldi di detta stanga, e ciascheduno facchino dovrà pagare 13 soldi la settimana fino a che fra detti spezzati denari della stanga, e 13 soldi vengano formare dette £ 1000.

19. Suddette £ 1000 si custodiranno in una cassa a tre chiavi nel locale una delle quali chiavi resterà presso il cassiere, una presso il console della Darsina, et altra presso il console del Ponte Legna.

20. Dalla detta cassa non si potrà estrarre la benchè menoma somma senza un ordine in scritto dell'illustrissimo Deputato al camallaggio, e a tale effetto si terrà all'Ufficio un libro, in cui si registreranno tutti suddetti ordini, e qualunque partita verrà estratta, o riposta in cassa.

21. Formata la detta partita delle £ 1000, e durante il tempo in cui non si avranno bisogno dei denari della stanga, l'utile da questa risultante si dividerà per eguale porzione frà gli Ufficiali della compagnia, e ciò per un compenso alle loro fatiche, riservandosi l'Ufficio di disporre del sovrapiù della detta cassa gionto che sarà a £ 2000, a vantaggio però sempre degli individui di detta compagnia, e loro famiglie.

Art. 6 Elezione degli ufficiali

22. Si formerà uno stato di tutti li facchini da vino, con indicazione di chi sa leggere, e scrivere mediocremente.

23. Gli Ufficiali della detta Caravana sono nove, cinque consoli, tre esattori, et un cassiere Generale, quali durano in carica per mesi sei. Per questa prima volta l'elezione di detti ufficiali verrà fatta dall'Ufficio. Per le successive elezioni gli ufficiali in carica, otto giorni prima de termine, presenteranno una lista dupla d'individui all'Ufficio, da cui saranno eletti li nuovi.

25. Due almeno de consoli dovranno sapere leggere, e scrivere, non che gli esattori, e cassiere.

26. Uno dei cinque consoli farà per torno agli altri consoli l'ufficiale deputato della compagnia durante li sei mesi della loro carica. Uno de consoli è destinato per la Darsina. Uno per il Ponte Legna. Due per la città.

Uno degli Esattori è destinato per la Darsina. Uno per il Ponte Legna. Uno per la città.

27. Gli Ufficiali, che termineranno di carica non potranno essere nuovamente eletti alla stessa se non passata una vicenda anzi mutazione.

Art. 7 Doveri degli ufficiali

28. Ciascun console nella stazione in cui resta assegnato, dovrà invigilare che il servizio venga eseguito colla maggiore precisione, e che siano osservati li regolamenti.

29. Sospenderà dall'esercizio li facchini trasgressori , ne raguaglierà il console deputato della compagnia, come pure di qualonque disordine potesse nascere, onde da esso ne venga senza dilazione informato l'illustrissimo Deputato dell'ufficio per sentire le di lui provvidenze.

30. Il console di una stazione non potrà ingerirsi negli affari di quello di un'altra.

31. Ciascun esattore esiggerà la mercede per li lavori, che rispettivamente accorriranno alli due scali, o in città, secondo è prescritto dalla tariffa.

32. L'esattore di una stazione non potrà ingerirsi negli affari di quello di un'altra.

33. Gli esattori terranno rispettivamente un libro, in cui noteranno tutto quello che alla giornata perverrà a loro mani, ed in ogni dopo pranzo terminato totalmente il lavoro lo pagheranno a mani del cassiere.

34. Detto cassiere noterà in un libro tutto quello verrà lui pagato in ciascun giorno dagli esattori, ne formerà lo stato, e quindi nel giorno successivo prima dell'apertura della gabella Vino ne farà il riparto fra tutti li facchini che il giorno antecedente hanno lavorato, e saranno compresi nel detto riparto tutti li facchini ammalati a caosa di servizio, resi totalmente inabili per lungo servizio, o per malatia naturale.

35 . Suddetti ufficiali non possono dipartirsi dalla loro rispettiva stazione fino a che dura il lavoro.

36 . Terminata la loro carica, gli esattori e cassiere passeranno a mani dei nuovi li libri, e li consoli le chiavi della cassa.

37 . Ad oggetto di non distrarre li consoli dal loro ufficio nelle rispettive stazioni, sarà cura speciale del deputato della compagnia di procurare di convenire tutte le dispute insorgessero per occasioni di mercede fra li negozianti, particolari, e facchini, e quallora ciò non gli riesca, esso solo è destinato a portare le dovute istanze all'illustrissimo Deputato onde ottenere compimento di giustizia.

38. Sarà pure suo dovere di denunciare all'Ufficio tutte le sospensioni saranno state ordinate da consoli, come pure li disordini, furti, e baratterie potessero essere commessi da facchini.

Art. 8 Penali

39. Qualonque insubordinazione, tumulto, o rissa verrà punita colla sospensione di tre gorni per la prima volta, di sei per la seconda, e per le successive colla destituzione da applicarsi nel modo che si dirà in appresso.

40. Li bestemmiatori cadranno nell'istessa penale.

41. Chi si dipartirà dalla città senza licenza del Deputato e sarà assente dalla piazza per più di tre giorni resta sospeso per un mese e per la seconda volta dimmesso.

42. Chi non si troverà all'ora in cui si destinano li facchini a rispettivi posti prima dell'apertura della gabella o si presenterà non munito dello scosale, e medaglia, per quel giorno non avrà buono al lavoro, e così per conseguenza non potrà partecipare nell'utile.

43. In eguale pena cadrà chi abbandonasse il posto a cui è stato assegnato. Alla terza mancanza di tale natura verrà il trasgressore dimmesso.

44. Chi esiggerà mercedi per lavori di vino, e non li pagherà nello stesso giorno fedelmente all'esattore a cui si appartiene, per la prima volta sarà sospeso per un mese, alla seconda dimmesso.

45. Chi sarà ritrovato avere interesse tanto direttamente quanto indirettamente nel negozio di vino sia in detaglio, che all'ingrosso sarà dimmesso.

46. Chi commetterà furto, frode sia a danno delle Regie Finanze, che dell'Imosta Municipale, o baratteria anche fuori di servizio sarà dimmesso.

47. Per baratteria si intende anche la compra di vino che si facesse da facchini, e non si pagasse a dovuti tempi.

48. Chi terrà botteghette, o piccoli magazzeni ne quali esistano vasi atti a contenere liquidi, sarà dimmesso.

Art. 9 Applicazione delle pene

49. L'applicazione delle penali di sospensione spetta alli consoli delle loro rispettive stazioni, salvo il regresso all'illustrissimo Deputato all'ufficio.

50. Trattandosi di dimissione dovranno tutti gli ufficiali della compagnia congregarsi, e la deliberazione non sarà valida che col concorso di due terzi de voti, salvo il regresso in via di appello all'ufficio.

51. Per caso di assenza, malatia, parentela, o simili di alcuno degli ufficiali, che renda non completa la congrega per le sue deliberazioni, saranno designati dall'ufficio tre supplementari dai quali verrà chiamato uno, o più di essi al necessario supplemento.

9. I CAPITOLI DEI FACCHINI DELLA GRASSIA (1586)

A.S.C.G., manoscritto 0430, *Capitula artium*, II, cc. 42-43.

CAMALLI DELLA GRASSIA

Serenissimi et eccellentissimi signori, la compagnia della Caravana della Grassia, tanto antica nella presente città, si è sempre governata con quell'ordini, regole e mete che le sono state ordinate e da tutti accettate, ma perché quell'ordini e capitolo loro s'è smarito, desiderosi di procedere sicuri con buona volontà e secondo gl'ordini di vostre signorie serenissime, le supplicano vogliano essere servite commetter a prestantissimi signori Padri de' Commune, come che habbino sempre havuto cura per le regole e rifforme degl'essercitii e compagnie sudette, acciò che le diano e stabilischino forma e regola sotto la quale possino loro procedere e governarsi, il che sperano dalla bontà di vostre signorie serenissime dover ottenere, alle quali humilmente si raccomandano.

MDLXXXVI, die XXVIII martii.

Serenissimus dominus Dux et excellentissimi domini gubernatores serenissime rei publice genuensis, intellecto tenore suprascripte suplicationis, reque considerata omni modo etc., commisserunt et committunt quod magnifici Patres Communis, visis videndis et auditis audiendis, et consideratis debite considerandis, eas regulas et ordinamenta societas superius enonciate reforment atque statuent que ipsis pro qualitate exercitii et societatis guberno vista et neccessaria videbuntur, et exinde dictas regulas et ordinamenta predictis serenissimo et excellentissimis referant et sic ut supra committunt et decreverunt facientibus in contrarium non obstantibus etc. Copia. Ioannes Iacobus.

CAPITOLO O SIA REGOLA SOTTO LA QUALE I COMPAGNI DELLA CARAVANA DELLA GRASSIA HANNO DA REGGERSI E GOVERNARSI

Primieramente essi compagni hanno da essere sino al numero de dodeci, purché non siino meno di diece, a giudizio de prestantissimi signori Padri del Commune.

Non può alcuno, sii chi vogli, né di compagnie né d'altri, intromettersi né impacciarsi in portar né scarricar alcuna cosa pertinente a quella cabella della Grassia, sotto pena de soldi venti sino in lire cinque, applicate per la metà alla Camera de prestantissimi signori Padri del Commune e l'altra metà alla detta compagnia, dalle quali condanne non possino per la prima somma de soldi venti appellarsi.

Che ogn'anno fra di loro si ellega un console per dover reggere e governare essa compagnia, il qual habbi cura di tener conto d'ogni cosa pertinente alla magnifica Camera et arte per doverne in fine dell'anno a ciascheduna dar il dovuto conto e pagamento.

Non possa esso console accettare alcuno in detta compagnia che non sii d'altra regione che de loro paesi di Lombardia e che si presentino prima e siino approvati da

prestantissimi signori Padri del Commune, pagando l'ingresso de lire dieci, per metà alla magnifica Camera e l'altra metà all'arte.

Che ciascuno di detti compagni siino tenuti ubbedire a consoli, sotto pena sino in soldi venti, applicati per metà come sopra.

Che rissando insieme per conto della compagnia possino essere condennati sino in la sodetta somma da suddetti consoli, e parimente biastemando il nome di nostro Signore, della Vergine e di tutti li santi, in tal caso per la biastema s'intenda ciascheduno essere incorso in la sodetta pena.

Che l'ultima domenica d'ogni mese tutti li compagni sodetti siano obligati ritrovarsi in chiesa di santa Maria del Carmine a sentir la loro messa, sotto pena di soldi cinque per ogn'uno.

Non possa alcuno di detta compagnia andar a lavorare fuori del loro essercitio e compagnia senza licenza del console, sotto pena de soldi cinque sino in venti.

Che non possino detti compagni li quali son obbligati dall'aprire della gabella al serrar di essa assistere a essa per quello che occorresse per loro bisogno partirsi senza licenza del console, sotto pena de soldi cinque.

Che s'alcuno travagliasse in giorno di festa comandata cada in pena de soldi cinque come sopra.

Che mentre sta aperta la gabella non sii lecito ad alcuno della compagnia impiegarsi in alcuna cosa, né gioccare, né andare a taverna senza licenza del console, sotto detta pena.

Che occorrendo qualsivogli fraode, errore per conto di detta compagnia con alcuno mercadante o altri, sii detta compagnia obligata compire e sodisfare ad ogni mancamento.

Che ritrovando il colpevole di tale errore o mancamento, oltre la restitutione sii privato da quella compagnia e cada in ogni grave pena in arbitrio de predetti signori Padri del Commune.

Che occorrendo controversia fra alcuni di detta compagnia e per cosa tangente ad essa possa il console intendere e provedere sino in la somma de lire cinque

Che di quello che alla giornata si scuode in quella compagnia ogni sera ciascuno sii obligato dar conto al console sotto le dette pene di dieci sino in venti soldi.

Che s'alcuno di detta compagnia s'ammalasse possa e sii in elezione di quel tale amalato nominare uno in luogo suo, purché sii del suo paese e sii accettato per li termini come sopra sino a tanto che quel tale ritornasse nella pristina sanità.

Che occorrendo ch'alcuno di detta compagnia offendesse o minus preciasse il console, trattandosi però di cose pertinenti alla sua cura, cada in pena di soldi venti.

Che occorrendo giongere o supplire il numero della compagnia e fosse alcuno che fosse figliolo di qualsivogli della detta compagnia, habbi a pagare l'ingresso la metà sopra tassata.

10. I CAPITOLI E IL RUOLO DELL'ARTE DEI BARCAIOLI (1602-1751)

A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 626, doc. 5 ottobre 1602.

CAPITULA ARTIS PORTUTORUM

Adì 5 ottobre 1602

Havendo li magnifici Giò Spinola de Caneto, Giò Geronimo Salvazzo et Urbano Giustiniano Cavatorta moderni Conservatori de la nave, commemorata la illustrissima signoria, essere bene per le raggioni per loro addutte in la supplica renovare la antiqua arte de li barbi la quale per la longhezza de i tempi era andata in oblivione, e sopra ciò sue illustrissime signorie havere fatto decreto e dato facultà à essi signori Conservatori de regulare e ordinare come meglio à essi magnifici Consevatori parera, e come più ampliamente consta per il decreto de sue Ill.me Signorie pubblicato per cancellero l'anno presente a di ...

Volendo essi magnifici Conservatori eseguire quanto ci è stato imposto per virtù di esso decreto, per ogni miglior modo e per ogni facultà e bocha à loro concessa, ordinano, regulano e disponeno in tutto e per tutto come di sotto se dirà, e con le pene che di sotto si esprimerano.

Primieramente che per il numero de li barbi per loro approvati e che successivamente saranno approvati per essi magnifici Conservatori moderni e che per il tempo saranno debba essere fatta ogni anno electione il giorno di Sancto Luca, come soglieno ellegere le altre arte, de doi consoli, uno de li habitanti al mole e circonstancia e un altro de li habitanti in la darsena e circonstanze, e sei conseglieri del numero di essi, e la ellettione predetta debba essere fatta nella chiesa di S. Marco, nella quale ellettione ci debba concorrere doe tercie parte de le voci del numero di 40 di loro, ne tale ellettione de consoli e conseglieri possa essere fatta quando non ci intervenga il numero di 40 di loro, e che prima non siano stati citati per tal giorno a fare detta ellettione tutti essi barbi ò quelli al manco che allora si ritrovassero in Genoa, e quando tale ellettione non fusse fatta il giorno sudetto di Sancto Luca ne per giorni otto poi seguenti, al'hora possino essi magnifici Conservatori moderni e che per il tempo saranno fare tale ellectione e provederli come meglio a loro parerà, reservandosi in loro stessi si come per virtù di queste se riservano tal facultà e bocha.

2. Che ogn'un di essi barbi siano obligati a ubedire essi consoli e a ogn'un di loro in tutto quello li sarà comandato concernente però detta arte e dependente da quella, sotto quella pena che al'hora li sarà imposta per detti consoli, e con solo donde però non ecceda la somma de libre cinque di Genova per ogn'uno contrafaciente e per ogni volta che contafacesse, et che le condemnatione le quale saranno fatte per essi consoli giontamente se ne debba tenere diligente conto e nota, e li consoli debbano successivamente a li altri successori dare notizia e conto di esse condemnatione per loro fatte tenendo libro di esse condemnatione le quale siano aplicate, e così essi magnifici Conservatori per ogni possanza à loro concessa le deputano à

essa arte per la necessità che occorre possino à detta arte, e quando fatte le spese superhabundassero denari ne debbano succorrere a poveri di essa arte, e se alcuno di essi condemnati si tenesse agravato de la condanna, possi havere recorso à essi magnifici Conservatori frà giorni otto dal giorno che li sarà fatta nota di tal condanna à bocha o inscriptio come meglio à essi consoli parera, de la quale notitia data à essi condemnati se ne debba stare al sacramento di essi consoli ò uno di loro senza altra prova, et se tale querella dentro da detti otto giorni non sarà fatta detta condanna resti ferma, valida e passi in Iudicato.

3. Che non sia lecito ad alcuno sia che se voglia barchegiare ne i lochi contenuti nel sopra detto decreto salvo quelli li quali sono stati e saranno aprovati da essi magnifici Conservatori e successori suoi, li quali aprovati che sarano, se ponerano giornalmente debbano essere scritti e se scrivano nel presente libro per mano del notario di essi magnifici Conservatori, acciò che non si possi pretendere inorancia ne escusacione alcuna, e se alcuno se trovera che barchegi contra l'ordine sudetto debbano essi consoli condemnarlo la prima volta in soldi venticinque, e se di poi serà ritrovato in simile falo lo debbano condennare in libre diece, et così poi successivamente per ogni volta che sarà ritrovato in simil falo lo debbano condennare in dette libre diece, la terza parte de le quale condemnatione spetti a essi consoli proprii, e le altre doe terze parti à essa arte come di sopra si è detto.

4. Che non sia licito à detti barbi ò qual si voglia di loro barchegiare nel porto, ne apresso la nave salvo dall'alba del giorno sino all'ave maria di notte, sotto quella pena che parera à detti consoli, donde però non ecceda la somma predetta de libre cinque salvo in caso di necessità in partenza di vasselli ò altra causa de la quale necessità se ne debba stare a giudicio di detti consoli, e ogni uno quale aviserà tale contrafaciente li sia dato la meyta de la condanna.

5. Che non sia lecito ad alcuno di essi barbi apigionare leudo alcuno a puti ne altre persone che non ci vaddano essi loro in persona e questo sotto pena de soldi venticinque per ogni volta, et de la meyta à essi consoli e l'altra meyta à detta arte.

6. Che non sia licito a qual si voglia di essi barbi comprare ne accettare in dono ò qual si voglia altro modo cosa alcuna spettante ò dependente da nave da qual si voglia ufficiale, marinaio o altra persona di nave, salvo con licenza del patrone di essa nave ò poliza del scrivano di detta nave, e questo sotto pena arbitraria à essi magnifici Conservatori, la quale pena reservano a la Camera di essi magnifici Conservatori, e de la quale pena ne sarà dato la terza parte all'accusatore e sarà tenuto segreto, e l'altra terza parte à essa arte de li barbi, e l'altra terza parte à la Camera di essi magnifici Conservatori, e più di essere privati perpetuamente di tale esercitio, e che non possino essere remessi salvo con tutti i voti di essi magnifici Conservatori.

7. Che siano obligati ogni prima dominica del mese fare dire la messa nella chiesa sudetta di San Marco all'antiqua capella nel quale loco si debbano convenire à udire detta messa secondo la antiqua e bona ussanza e come sogliono fare tutte le altre arti, e se alcuno per qualche impedimento, escluso caso di infermità e absentia, non potesse andare udire detta messa che sia obbligato mandare à detti consoli un

soldo per ogni volta che non elegesse andarci, li quali soldi debbeno cadere a beneficio di essa arte e la quale messe li confortemo che le faccino dire a bona hora per commodità di detta arte.

8. Che per l'avenire non possi intrare persona alcuna in detta arte che non sia habitante nella città, et che prima non sia provata come se dice di sopra, e paghi libre cinque à detta arte e passi la ettà de anni quaranta, salvo se altramenti paresse à essi magnifici Conservatori presenti e da venire per qualche degna causa dispensarli circa la ettà, dechiarando che i figlioli de li barbi già aprovati possino fare tale esercizio da ettà de anni vinti compiti senza altramenti pagare cosa alcuna donde pero prima siano aprovati per essi magnifici Conservatori.

9. Che non sia licito à Pelegro de Sereto detto Gatto, ministro e ufficiale di essi magnifici Conservatori e Guardiano del porto per essi magnifici Conservatori elletto à tale ufficio e ogni altro che in l'avenire sarà elletto in tale ufficio recercare e astalare qual se voglia di essi barbi quali ritrovarsi barchegiare de note nel porto apresso le nave fora del hora espressa di sopra e che ci sia data fede di tale contrafacione, dandoci la meyta de quella condanna qual fosse fatta da essi consoli à detti contrafacienti, ò la meyta di quella pena in la quale fossero incorsi secondo la dichiaratione et espressione sopra detta.

10. Che in caso che i detti condennati da detti consoli non volessero pagare quella condanna ò pena ne la quale fossero stati condennati ò incorsi, la esecutione reale di essa pena possi essere fatta per li ministri di essi magnifici Conservatori ò altri esecutori secondo che essi magnifici Conservatori ordinassero, e questo a tutte spese di essi contrafacienti.

11. I temi che non possono li consoli di detta arte ne il loro conseglio accettare in detta arte persona alcuna ne scriverla alla matricula di detta arte se non sera prima detta persona approvata da detti magnifici Conservatori, et poi a detta matricula scritta di mano del loro cancellero sotto ogni pena arbitraria à detti magnifici Conservatori.

12. Item che niuno possa barchegiare per il porto che non sia scritto et accettato in detta arte sotto pena della perdita delli leudi e barchette con quale navigheranno et ogni altra arbitraria a detti magnifici Conservatori.

13. Item che niuno possa accomodare barchette ne leudi ne a fanchiulli ne ad altre persone non scritte alla matricula di detta arte per barchegiare nel porto sotto pena della perdita di dette barchette e leudi e di ogni altra arbitraria a detti magnifici Signori Conservatori.

14. Item che detti consoli moderni e che veniranno debbano comparere ogni mese dinanti a detti molto illustri Conservatori e riferire tutto quello che occorre a detta arte sotto ogni pena arbitraria *.

---

* articolo aggiunto nel 1615.

Nota de marinai presentati dal console del Molo

A.S.C.G., Fondo Padri del Comune, fl. n. 628, doc. 11 giugno 1751

N.	*Nome e cognome*	*Paternità*	*Non matricolati*
1	Antonio Risso	q. Giò Batta	
2	Giahomo Risso	q. Giò Batta	+
3	Antonio Risso	q. Bartolomeo	+
4	Domenico Risso	q. Giò Batta	+
5	Giovanni Risso	q. Giò Batta	
6	Franchetto Risso	q. Bernardo	
7	Antonio Risso	q. Bernardo	
8	Giuseppe Risso	q. Bernardo	
9	Gioani Risso	q. Bernardo	+
10	Antonio Risso	q. Agostino	
11	Giahomo Risso	q. Agostino	
12	Nicolò Risso	q. Agostino	
13	Giò Battista Risso	q. Agostino	+
14	Paolo Risso	q. Giò Batta	+
15	Angello Malatto	q. Giò Batta	
16	Angello Malatto	q. Ambrosio	
17	Tomaso Perino	–	
18	Bartolomeo Gallo	q. Angello	
19	Antonio Gallo	di Bartolomeo	
20	Agostino Gallo	di Bartolomeo	
21	Nicollo Gallo	di Bartolomeo	
22	Angello Gallo	di Bartolomeo	
23	Giuseppe Gallo	di Bartolomeo	
24	Domenico Rocca	q. Giò Batta	
25	Girolamo Gallo	q. Angello	
26	Giuseppe Gallo	di Gerollamo	+
27	Giahomo Gallo	di Gerollamo	+
28	Domenico Gallo	di Gerollamo	
29	Domenico Castellino	q. Nicollo	+
30	Giò Batta Castellino	q. Nicollo	
31	Simone Castellino	q. Nicollo	

N.	*Nome e cognome*	*Paternità*	*Non matricolati*
32	Domenico Danero	q. Giò Batta	+
33	Nicolò Danero	q. Giò Batta	+
34	Pallo Danero	q. Giò Batta	+
35	Bartolomeo Poggio	q. Agostino	
36	Gaetano Poggio	di Bartolomeo	
37	Gilomo Poggio	di Bartolomeo	
38	Antonio Poggio	di Bartolomeo	
39	Antonio Gandolfo	q. Gaetano	
40	Pallo Marcenaro	q. Giò Batta	
41	Domenico Guano	q. Nicolò	+
42	Lazzaro Guano	q. Nicolò	+
43	Carlo Guano	q. Nicolò	+
44	Giovanni Guano	di Carlo	+
45	Pallo Campora	q. Antonio	
46	Benedetto Campora	q. Antonio	+
47	Andrea Bonna	q. Nicollo	+
48	Giovani Bonna	q. Nicollo	+
49	Tomaso Bonna	q. Nicollo	+
50	Francesco Reppetto	q. Giò Batta	
51	Antonio Bottaro	q. Andrea	+
52	Pelegro Bigardello	q. Bernardo	+
53	Giò Batta Bigardello	q. Bernardo	+
54	Giò Batta Cappa	q. Giullio	
55	Francesho Cappa	di Giò Batta	
56	Benedetto Cappa	q. Giullio	
57	Benedetto Boero	q. Bartolomeo	
58	Giò Batta Boero	q. Marco Antonio	
59	Giò batta Montesito	q. Lorenzo	
60	Pietro Montesito	di Giò Batta	+
61	Cotardo Montesito	q. Lorenzo	
62	Giahomo Montesito	q. Lorenzo	
63	Giò Batta D'Aste	q. Francesho	+
64	Gierolamo D'Aste	q. Francesho	+
65	Francesho D'Aste	di Giò Batta	

N.	*Nome e cognome*	*Paternità*	*Non matricolati*
66	Agostino Travi	q. Andrea	+
67	Giahomo Rosasco	q. Giò Maria	
68	Manello Rosasco	q. Giò Maria	+
69	Giovane Rosasco	q. Antonio	
70	Domenico Rosasco	di Giovani	+
71	Tomaso Boschetto	–	
72	Giovani Boschetto	di Tomaso	
73	Giuseppe Rasso Dura	q. Benedetto	
74	Giuseppe Zolesi	q. Andrea	+
75	Nicollo Scitone	q. Andrea	+
76	Giuseppe Sivori	q. Giò Batta	+
77	Francesho Pietra	q. Nicollo	+
78	Bartolomeo Pietra	q. Nicollo	+
79	Giovani Costa	q. Giovani	+
80	Nicollo Costa	q. Giovani	+
81	Giovani Gallo	q. Giò Batta	
82	Nicollo Bozzo	q. Bartolomeo	+
83	Giò Batta Bozzo	q. Bartolomeo	
84	Michelangelo Lagomarsino	q. Giò Batta	
85	Anello Semino	q. Benedetto	+
86	Giò Batta Semino	di Anello	+
87	Giò Batta Cabella	q. Matteo	
88	Antonio Risso	q. Giuseppe	
89	Giahomo Risso	q. Giuseppe	
90	Gaetano Risso	q. Giuseppe	
91	Giò Batta Risso	q. Giuseppe	
92	Antonio Dellepiane	q. Tomaso	+
93	Antonio Vento	–	+
94	Pallo Soraco	q. Stefano	
95	Gaetano Soraco	q. Stefano	
96	Bartolomeo Verdina	q. Antonio	
97	Agostino Casisa	q. Antonio	
98	Giovane Campiano	q. Giambattista	
99	Bastiano Campiano	–	

N.	*Nome e cognome*	*Paternità*	*Non matricolati*
100	Francesho Viviano	–	
101	Giovanni Viviano	–	
102	Paolo Reppetto	q. Domenico	
103	Andrea Reppetto	q. Giò Batta	
104	Giahomo Risso	q. Antonio	+
105	Ignatio Gandolfo	q. Antonio	+
106	Angelo Bianchardi	q. Sebastiano	+
107	Andrea Bianchardi	q. Sebastiano	+
108	Nicolò Saetone	q. Andrea	
109	Francesho Saetone	q. Andrea	+
110	Gerolamo Scrivano	–	
111	Giò Batta Scrivano	–	+
112	Carollo Borello		

Nota de marinai presentati dal console della Darsina [*]

N.	Nome e cognome	Non matricolati	N.	Nome e cognome	Non matricolati
1	Domenico Rossi	+	13	Giovanni Lavagna	+
2	Giò Batta Rossi		14	Giuseppe Lavagna	+
3	Agostino Rossi	+	15	Bartolomeo Lavagna	+
4	Giuseppe Rossi	+	16	Angelo Conti	
5	Giò Batta Celle		17	Giò Batta Conti	
6	Antonio Celle		18	Ambrosio Conti	
7	Simone Celle		19	Antonio Conti	
8	Giuseppe Celle	+	20	Paolo Costa	
9	Michele Lavagna		21	Giuseppe Costa	
10	Gaetano Lavagna		22	Stefano Costa	
11	Pasquale Lavagna	+	23	Bartolomeo Costa	
12	Angelo Lavagna	+	24	Benedetto Costa	

[*] In questo documento, a differenza del precedente, non viene indicata la paternità degli appartenenti all'arte se non in casi di omonimia.

N.	Nome e cognome	Non matricolati
25	Marc'antonio Parodi	
26	Sebastiano Parodi	+
27	Giò Batta Parodi	
28	Antonio Parodi	
29	Giò Batta Monti (q. Bartolomeo)	
30	Nicolò Monti	+
31	Giò Batta Monti (q. Giò Batta)	+
32	Giò Batta Garé	
33	Gaetano Garé	+
34	Giò Batta Caratto	
35	Pasquale Caratto	+
36	Pietro Dotto	
37	Nicolò Dotto	
38	Giuseppe Abbate	+
39	Giò Batta Parisola	+
40	Isacco Guasco	
41	Chrsitoffaro Delfino	+
42	Giò Batta Delfino	
43	Giacomo Pace	
44	Antonio Pace	
45	Lazaro Pace	
46	Giò Batta Pace	
47	Giò Batta Risso	
48	Domenico Risso	+
49	Giovanni Guagnino	
50	Giò Batta Barbagelata	
51	Antonio Drago	
52	Stefano Drago	+
53	Giò Batta Straccerso	
54	Vitto Asereto	
55	Emanoello Asereto	
56	Antonio Asereto	
57	Bartolomeo Asereto	
58	Gaetano Asereto	
59	Antonio Asereto	
60	Domenico Asereto	
61	Stefano Bordigone	
62	Bartolomeo Bordigone	
63	Marc'Antonio Bordigone	
64	Giacomo Ghio	
65	Angelo Ghio	
66	Stefano Ghio	
67	Antonio De Marchi	+
68	Carlo Ramairone	
69	Pasquale Parodi	
70	Carlo Parodi	
71	Andrea D'Amico	+
72	Giuseppe De Guglielmi	
73	Giuseppe De Guglielmi di Giuseppe	
74	Benedetto De Guglielmi	
75	Antonio De Guglielmi	
76	Michele Viviano	
77	Franco Dondero	+
78	Giò Batta Dondero	
79	Giò Batta Rossi	
80	Bartolomeo Schiafino	
81	Ignazio Pace	+
82	Cristofaro Podestà	
83	Marco Podestà	
84	Giovanni Podestà	
85	Bartolomeo Podestà	
86	Gerolamo Podestà	
87	Francesco Brun	

N.	Nome e cognome	Non matricolati
88	Gerolamo Marinello	
89	Michele Celle	
90	Pasquale Barbagelata	
91	Pietro Pastorino	+
92	Emanuele Pastorino	
93	Nicolò Pastorino	+
94	Pietro Raffo	+
95	Tomaso Raffo	
96	Nicolò Capello	
97	Alexandro Capello	
98	Gerolamo De Marchi	
99	Andrea De Marchi	
100	Matteo De Marchi	+
101	Giacomo De Marchi	+
102	Antonio Musso	
103	Biagio De Marchi	+
104	Giò Batta Brun	
105	Tomaso Prefumo	
106	Giuseppe Parodi	
107	Giò Batta Parodi	
108	Giuseppe Marcenaro	
109	Giuseppe Galeto	
110	Francesco Consigliero	
111	Giò Batta Fravega	
112	Antonio Tachino	+
113	Domenico Storace	+
114	Gerolamo Patrone	
115	Giuseppe Guasco	+
116	Giovanni Guasco	
117	Giò Batta Podestà	
118	Giò Batta Podestà	
119	Francesco Parodi	
120	Gaetano Corsarego	+
121	Giò Batta Catolo	
122	Giò Batta Capettone	+
123	Antonio Pace	
124	Lorenzo Pace	+
125	Francesco Viacala	
126	Giò Batta Ghio	
127	Tomaso Borsone	
128	Lorenzo Luggio	
129	Antonio Francesco Capurro	+
130	Francesco Bozano	
131	Giò Batta Bozano	+
132	Giovani Guadagnino	
133	Giò Antonio Porcile	+
134	Domenico Porcile	
135	Stefano Porcile	+
136	Nicola Ceresia	
137	Francesco Roisecho	
138	Giò Batta Roisecho	+
139	Giuseppe Dosso	+
140	Giuseppe Dosso q. Bartolomeo	+
141	Laurenzo Cafarena	+
142	Giò Batta Graso	+
143	Giovani Graso	+
144	Benedetto Cerveto	+
145	Cipriano Cerveto	+
146	Agostino Bevilaqua	
147	Domenico Carosino	
148	Angelo Paganetto	

11. I CAPITOLI E I RUOLI DEI MINOLLI (1611-1815)

A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 798, doc. 8 giugno 1611.

CAPITOLI PER I MINOLLI

Essendo per gli ordini della Camera de magnifici illustrissimi Sig. Padri del Comune per l'adietro fatto prohibito ad ogn'uno il maneggiare e tragettare savorra, getti et altre cose simili nel presente porto, eccettuate le barche deputande, sotto le pene in detti ordini e decreti contenute, e volendo li prefati molt'illustri Signori mettere certa regola e forma intorno le cose sudette acciò dal maneggio di esse savorre e getti non venga il porto detteriorato come è seguito per l'addietro. Perciò per l'autorità che a loro Signoria compete di provedere all'indennità del porto, e per ogni miglior modo.

Hanno a palle deliberato che nell'avenire si osservino gli seguenti capitoli sotto le pene come respettivamente in essi si dichiara.

Non possa alcun marinaro, ò altro che si voglia mettersi a fare nel presente porto l'ufficio di minollo con tragetar getti, savorra, arene et altre cose simili che prima non sii approvato dall'illustrissimo Magistrato de Signori Padri del Commune, e dato sigortà idonea per la somma di lire centocinquanta, di dover osservare gli ordini della Camera tanto fatti quanto da farsi, quale sigortà dovranno ogni anno rinovare nel mese di genaro, et essi minolli nell'istesso tempo farsi approvare a tale essercitio da detto illustrissimo Magistrato, altrimente non sia lecito ad alcuno fare il sudetto essercitio nel presente porto sotto pena di scuti sei sino in dieci, ad arbitrio di lor Signorie, tante volte quante si troverà esserci contrafatto, quali minolli eligendo havranno da osservare gli ordini infrascritti, cioè:

1. Che nel carricare sopra le loro barche e nello discarricare li getti, savorre, arene, et altre cose come sopra siano tenuti stendere sotto un velone ò stuola di larghezza di palmi dieci in modo che non possa nel porto cadere.

2. Non possano dare savorra ad alcuna nave, ò altro vascello che prima non le consti per biglietto della Camera di lor Signorie essersi ottenuta licenza da dette idonie, e vascelli di poter pigliare dette savorre, la forma della qual licenza saranno essi minolli tenuti ad osservare pontualmente, così in chiamare l'assistenza del Ministro di Camera nel maneggio di esse savorre, come in dare delle savorre che saranno sopra ponti pubblici et alle spiaggette. Il porto di qua dal fanale a quelli vascelli respettivamente quali non pagando l'ancoraggio sono tenuti pigliare di quello del porto.

3. Non sarà lecito a detti minolli elligendo come sopra dare savorra, ò sii far maneggio alcuno di getti, ò savorra da vascello a vascello nel detto porto in tempo di notte, ma di giorno solamente.

4. Quando le occorrirà traghettar getti dalla città possano e debbano portarle oltre il Capo di Farro dalla parte di San Pier d'Arena, tanto a dentro verso terra,

quanto potranno avvicinarsi dovranno sbarcarlo parimente a quel luogo dove si dice la Casa del Commune e non in altro luogo, avisando per ogni viaggio quando si partiranno dal porto il Ministro di Camera per che tenga nota delle barcate e de tempi che respettivamente ogn'uno di essi porterà getti in detto luogo, e quando giongeranno con detti getti sotto la Lanterna doveranno avisare il Custode di essa perché veda e tenghi nota che si sbarca detto getto nel luogo permesso, dichiarano che quando avenisse che sbarcassero detto getto costeggiando verso la spiaggia di San Pier d'Arena, benché lontani dal porto, s'intenderà che habbino transgresso e delinquito, perchè dallo sbarco delli getti tal volta se è fatto da minolli nella sudetta maniera ne vengono guaste e dannificate le reti dei pescatori.

5. Non potranno essi minolli in modo alcuno dare per savorre ad alcun vascello getto di fabriche della città ne d'altro luogo nel circuito da Capo di Farro a Moltedo, ma solamente potranno dare alli vascelli, che non pagano l'ancoraggio, di quello delle spiaggiette e ponti come si è detto sopra, et agli altri vascelli maggiori che pagano ancoraggio potranno darli dall'istesso delle spiaggiette e ponti quando ne voglino, ò vero di quello della spiaggia di San Pier d'Arena e d'altrove fuori del porto.

6. Si prohibisca a detti minolli l'havere ò ritenere in tempo di notte gietto sopra le loro barche nel presente porto, ò darsina, che però doveranno astenersi dal carricare quando più tanto di giorno che possano andarlo a sbarcare nel luogo sudetto.

7. Che li transgressori e delinquenti in alcuna delle cose sudete, e tante volte quante transgrediranno, cadano respettivamente in pena di scuti sei sino in dieci, ò vero di un in due tratti di corda ad arbitrio del Magistrato, e di ogni altra maggiore tanto pecuniaria quanto corporale ad arbitrio del Magistrato, applicate per la terza parte le pene pecuniarie all'accusatore, et per l'altre due terze parti alla Camera di consiglieria.

Dichiarando che colui quale sarà per tre volte stato condannato per delinquente e contrafaciente in qualsivoglia maniera a sudetti ordini resterà privo del detto essercitio ne potrà esservi ammesso, se non passati dieci anni dal giorno della terza condanna fattale come sopra, e si dichiara inoltre che gli ordini e cose sudette s'intendano e siano fatti senza derrogatione alle provisioni et altri ordini della Camera et altre pene statuite contro i delinquenti, e particolarmente della pena di galera stabilita contra colloro che gettassero nel porto getti ò altre immonditie et impedimenti.

A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 798, doc. 1688 die 19 iulii.

NUOVI CAPITOLI PER I MINOLLI

Serenissimi Signori,

il prestantissimo Magistrato de Padri del Comune vista la supplica sudetta data da minolli con decreto sotto di essa di VV.SS. Serenissime del 9 decembris passato, et havendo sentiti una e più volte detti minolli per mezzo di particolar deputatione come ancora li consoli de mulatieri et altri che puonno haver interesse circa detta richiesta fatta al tutto quelle maggiori riflessioni che ha stimato convenire per l'interesse publico e de privati è vennuto in senso di rifferire a VV.SS. Serenissime si potesse deliberare et approvare quanto in appresso.

Primo che restino confermati tutti gli ordini già fatti circa i minolli.

Che si debba formare una matricola di tutti quelli che vorranno far l'essercitio di minollo, quali debbano farsi scrivere in essa dentro del termine di un mese prorogabile per altro mese, osservato prima quello vien disposto dagli ordini già fatti.

Che possino detti minolli congregati al meno in numero di due terzi precedente l'aviso di tutti i matricolati elleggersi per capi due di loro che si chiamino consoli.

Che restino elletti per consoli colloro che haveranno più voti oltre la metà delli congregati e dureranno per un anno.

Che li due che saranno usciti di consoli doppo il primo anno che saranno solo due debbano restar di conseglio, e così quattro i quali habbino facoltà di condannare li transgressori delli capitoli et ordini nella pena di lire cinque sino in dieci concorrendovi trè almeno, e per il primo anno possino ciò fare li due consoli soli.

Che di simili condanne ne spetti la mettà alla Camera del Magistrato et altra mettà alla dett'arte con assegnazione di questa mettà un quarto all'accusatore quando vi sii, et occorrendo far spese possano tassarsi in somma che non ecceda soldi venti l'anno, e quando convenisse far spesa maggiore non possano far altra tassa senza l'intervento del Signor Deputato, e tutto ciò a rissalto dell'autorità del Magistrato di poter esso condannare etiam di prima instanza, e sminuire e crescere, et annullare le condanne da loro fatte.

A.S.C.G., *Fondo Padri del Comune*, reg. n. 798, doc. 25 settembre 1688.

Matricola de Maestri scritti d'ordine dell'illustrissimo Magistrato de Padri del Commune et alla forma de capitoli, a quali sotto li 25 settembre 1688 sono stati letti li capitoli registrati nel presente libro.

N.	Nome e cognome	Paternità
1	Bartolomeo Fossato	q. Benedetto
2	Francesco Fossato	di Bartolomeo
3	Michele Ricardo	q. Andrea
4	Giò Batta Ricardo	di Michele
5	Giò Batta Oneto	q. Antonio
6	Agostino Grasso	q. Antonio
7	Cipriano Pittaluga	q. Francesco
8	Domenico Baiardo	–
9	Giò Battista Marcenaro	q. Bartolomeo
10	Giuseppe Vignolo	q. Andrea
11	Simone Gamenera	q. Andrea
12	Bartolomeo Carroggio	–
13	Lorenzo Marcenaro	–
14	Rocco Capello	q. Giò Batta
15	Giò Battista Queirolo	–
16	Bartolomeo Ottone	q. Andrea
17	Antonio Ferrando	q. Steffano
18	Salvatore Lagoraro	–
19	Giuseppe Conforto	q. Battista
20	Benedetto Lupo	q. Antonio
21	Giacomo Casella	q. Michele
22	Antonio Rosso	q. Giò Andrea
23	Antonio Maria Chiapponi	di Francesco
24	Lazaro Luxoro	–

A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 761, doc. 16 luglio 1815.

Ruolo dei minolli

N.	Nome e cognome	Paternità
1	Fossati Gregorio	q. Benedetto
2	Fossati Giacomo	q. Gaetano
3	Oneto Salvatore	q. Antonio
4	Storace Gaetano	q. Giuseppe
5	Fossati Benedetto	q. Andrea
6	Cabella Giò Batta	q. Ambrogio
7	Fossati Domenico	q. Filippo
8	Fossati Giò Batta	q. Francesco
9	Leveralto Giacomo	di Giò Batta
10	Testa Giuseppe	di Antonio
11	Fossati Pietro	q. Benedetto
12	Fossati Lorenzo	q. Giò Batta
13	Testa Giò Batta	q. Stefano
14	Bertorello Francesco	q. Giò Batta
	Giordano Angelo *	
15	Riccardi Agostino	q. Giò Batta
16	Fossati Giò	q. Gregorio
17	Laguera Benedetto	di Agostino
18	Laguera Benedetto	di Antonio
19	Riccardi Domenico	q. Giò Batta
20	Fossati Francesco	q. Filippo
21	Bertorello Giò	q. Giò Batta
22	Fossati Giacomo	q. Gregorio
23	Testa Agostino	q. Stefano
24	Cabella Ambrogio	q. Tomaso
25	Fossati Giò Batta	di Pietro

* Aggiunto il 26 aprile 1816

N.	Nome e cognome	Paternità
26	Laguera Agostino	q. Benedetto
27	Fossati Antonio	q. Filippo
28	Bertorello Giò	di Salvatore
29	Fossati Antonio	q. Benedetto
30	Leveralto Giò Batta	di Giacomo
31	Salvatore Giordano	di Michele
32	Fossati Vincenzo	q. Gregorio
33	Bertorello Giò	di Francesco
34	Storace Stefano	q. Giuseppe
35	Laguera Salvatore	di Benedetto
36	Leveralto Salvatore	di Giacomo
37	Bertorello Giò Batta	q. Giò
38	Bertorello Emanuele	q. Salvatore
39	Pittaluga Francesco	q. Giò Batta
40	Michele Giordano	q. Nicolò
41	Bertorello Francesco	q. Giò Maria
42	Giordano Nicolò	q. Luca
43	Bertorello Salvatore	q. Giò Maria
44	Bertorello Agostino	q. Giacomo
45	Bertorello Agostino	di Angelo

12. Progetto per la generale organizzazione dei facchini e loro tariffe (1817)

A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 496, doc. 23 maggio 1817

Art. 1

Sono annullati tutti li Regolamenti e tariffe esistenti sinora in genere di camallaggio.

Art. 2

1. Sono stabilite le seguenti classi di fachini sia per il servizio dei scali, e portofranco, che per quello dell'interno della città, e nel numero come siegue:

Caravana dei fachini del portofranco di nazione bergamasca, compresi quelli destinati per li Lazaretti	N.	220
Caravana dei fachini del portofranco di S. Lazaro sotto la direzione di quello del portofranco	»	»
Caravana della grascia denominati grassini	N.	16
Caravana dell'olio di nazione svizzera	N.	18
Scalo della Marinetta	N.	25
Ponte Mercanzia	N.	100
Così detti cassagnini aggregati a quelli del detto P.Mercanzia	N.	20
Ponte Reale	N.	30
Ponte Spinoli	N.	150
Ponte Legna	N.	30
Darsina per il vino	N.	240
Ponte San Lazaro	N.	25
Scalo della Lanterna	N.	12
facchini da grano		?
Piazza di S. Steffano, di S. Ambroggio, di S. Andrea, di S. Lorenzo, di S. Bernardo, di Campetto, di Soziglia, di S. Luca, di Strada Nuova, di S. Filippo, di S. Fede, di S. Tommaso, di S. Lazaro	N.	8
della SS.Annonciata	N.	12
di Piazza Nuova	N.	8

2. Gli fachini attuali al servizio dei rispettivi scali, o piazze sono conservati nel numero in cui esistono, e l'Ufficio non ne potrà più ascrivere se non per il compimento del numero di sopra stabilito.

Art. 3

Dovendo avere luogo a qualsiasi scalo, o piazza, il rimpiazzo per il compimento di cui all'art. 2, dovrà questi farsi dall'Ufficio per ¾ d'individui nativi della città, o ivi domiciliati da 10 anni, e per ¼ della campagna, per compiere il numero stabilito nella detta proporzione. Non si potrà da alcuno esercitare il mestiere di facchino se non se ascritto nei registri dell'Ufficio, e munito del segnale indicante lo scalo, o stazione, a cui sarà adetto, e numero corrispondente a detti registri.

Niuno potrà essere ammesso facchino se non compirà l'età d'anni 18, e non presenti prima di essere ammesso all'esercizio il di lui viglietto criminale netto dell'Ecc. Regio Senato, Tribunale di Prefettura, e Direzione di Polizia. Nelle stazioni di facchini da portantina resta proibito ammettersi in avvenire individui trà di loro congionti in primo grado, cioè padre, figlio, e fratello.

Coloro che saranno ammessi facchini a qualsiasi scalo, o stazione, non sono tenuti pagare cosa alcuna alli facchini di essa, sotto qualsiasi titolo, meno che il pagamento all'Opera di Nosta Signora, e ricognizione a consoli, secondo gli antichi Regolamenti, quali diritti verranno dall'Ufficio stabiliti.

Art. 4

Alcuno facchino potrà mai arrogarsi privativamente per qualsivoglia titolo il diritto di trasportare merci o altro.

Senza il prescritto segnale visibile a chionque alcun facchino non potrà lavorare, e sarà lecito a qualunque altro facchino munito come sopra d'intimargli non potere ciò eseguire, e quallora si volesse continuare il lavoro a domandarne la mercede, che gli sarà aggiudicata dall'Ufficio.

Li facchini di qualsivoglia scalo, o piazza, che avranno un lavoro, non potranno ingerirsi in altro sino a che non sia del tutto ultimato.

Li facchini delle stazioni da portantina che fossero accordati per la sera dovranno dipartirsi da esse un'ora prima dell'Angelus Domini.

Art. 5

In ciascheduno scalo, o stazione vi sarà un console ed un sottoconsole, e per li scali della Mercanzia, Ponte Spinoli, e Grano, vi saranno 2 consoli e 2 sottoconsoli scelti dall'Ufficio fralli facchini dei rispettivi scali, o piazze, la metà dei quali, se sarà fattibile, che sappiano leggere e scrivere.

Art. 6

È obbligo preciso dei consoli invigilare che sulli rispettivi scali, e piazze, non si commettano alterchi, risse, che non si giochi a qualsisia gioco anche dei permessi, e segnatamente, che non si bestemii.

Che alcuno dei facchini non lavori se non è munito dello segnale e se non è iscritto nel Registro dell'Ufficio.

Che il lavoro sia equitativamente distribuito fralli facchini.

Di sospendere dall'esercizio di facchino gli infedeli, e perturbatori, ritirare dalli stessi il segnale, e raguagliarne l'Ufficio nell'istessa giornata colla deposizione di detto segnale se la sospensione avrà avuto luogo prima delle 2 pomeridiane, e se più tardi nel successivo prima delle ore 12, e con specificazione se dal sospeso siasi o no ubbidito.

S'intrometteranno sulle dispute eventuali che insorgessero frà facchini e facchini, e tra facchini e particolari per occasione dei lavori, e pagamenti delle mercedi, e quallora non riuscisse la conciliazione li rimmetteranno all'Ufficio.

Sono tenuti li consoli tenere appresso di loro copia del presente Regolamento, e tariffe, quali non potranno ricusare di mostrare a chi avendo bisogno di facchini lo richiedesse.

In ogni lavoro che occorresse, e per il quale abbisognassero 10 uomini, uno dei consoli vi avrà buono senza correre la sorte.

Li facchini sospesi potranno riclamare all'Ufficio quallora credessero che li consoli abbiano abbusato, o ecceduto nella loro facoltà, ma non potranno mai per qualsisia motivo, o causa, ricusarsi a quanto verrà loro da essi prescritto.

Art. 7

Non vi è alcun diritto di camalaggio sopra li lini, canape, cottoni, et altri generi che si danno a filare.

Sopra li fili, sete, tele, et altri panni, che si danno a imbianchire, e follare, veluti e drappi, che da tessitori, o latri per loro conto si portano in città.

Sopra il contante, effetti preziosi, materie d'oro, et d'argento, o piccoli involti e valiggiette.

Sopra le granaglie, e legumi, che li molinari ricevono in grana da bottegai, e particolari, e restituiscono quindi in farina.

Sopra gli erbaggi, frutta, e commestibili per la giornaliera provvista della città; sopra tutte le frutte procedenti per via di mare da Recco, Camogli, e Rapallo.

Sopra la frutta procedente per via di mare da Savona non eccedente 1 cantaro per corba.

Sopra le botti, barili, e mezzi barili vuoti.

Sopra l'ardesia, o lavagna, e legname destinato all'agricoltura, ed al servizio delle fabriche, purché dal luogo ove sarà scaricato si trasporti direttamente a quello in cui deve mettersi in uso.

Sopra le campane, e marmi non lavorati.

Art. 8

È in facoltà di chionque portarsi gli effetti propri, come pure li generi che comprasse per uso e consumo di sua famiglia, e non abbiano relazione col commercio, o provvista di bottega, e magazzino.

È pure in facoltà di qualunque bottegaio, o negoziante servirsi di chi vuole sia, o non facchini per l'interno servizio de magazzini, boteghe.

Li negozianti in riso possono egualmente servirsi di chi vogliono per il semeggiamento, insaccamento, e cucitura dei risi, ancorché tali lavori si eseguissero fuori delle botteghe o magazzini.

Li formaggio di ogni specie, salati, sevo in ramo, candele di sevo, manteca d'Olanda, asciongie, butirri, carvellari, procedenti dalla parte di mare ed esistenti in città, quando per via di terra volessro spedirsi, il proprietario potrà servirsi di persona di sua confidenza negli travagli necessari al caricamento de carri, e delle bestie da soma.

L'olio che a spalla d'uomo, o sopra bestie da fittavoli venisse trasportato in città alle case de rispettivi loro padroni. (tariffa Caravana)

Il vino che da particolari si farà introdurre nei portici di loro abitazioni sia con bestie, che con carri, ben inteso che detto vino sia per consumazione di sua famiglia, e non mai per oggetto di rivendità. (tariffa Caravana)

È lecito a forastieri far riporre li loro legni nelle rimesse da camalli da quali sono stati condotti.

Li cadaveri al di sotto dell'età d'anni 5.

Li cadaveri associati dalle confraternite di carità dalle case alle stanze mortuarie e da esse a cimiteri, o alle chiese nelle quali è permesso di tumularsi.

Art. 9

1. Li fachini del Ponte della Mercanzia hanno diritto sopra lo sbarco, e porto al loro destino di tutti li generi che sbarcheranno ad esso, escluse le granaglie, vino, olio, carbone di legna, e generi spettanti alle Caravane del Portofranco, Grascia et Olio.

2. Sopra tutti li generi che sbarcati a detto scalo verranno introdotti in città con beneficio del Portofranco.

3. Sopra li sudetti generi che sbarcati et introdotti con beneficio venissero spediti sia in consumazione, che per qualsivoglia luogo, escluso S. Lazaro, portandoli al loro destino se in consumazione, se per fuori sino all'ingresso della Dogana per la ricognizione, e quindi al luogo dell'imbarco.

4. Sopra tutti li generi che non godono del beneficio del Portofranco, sopra quelli che sono proibiti ad entrarvi, quallora si ottenesse che sbarcati sul Ponte della Mercanzia s'introducessero in esso Portofranco, o Dogana, trasportandoli sino al portone, e quallora fossero introdotti in città, o riportati sul Ponte, detti fachini li riceveranno al portone di terra e li trasporteranno al loro destino, compreso che fossero diretti per S. Lazaro.

5. Quallora detti generi non godenti il beneficio del Portofranco, o proibiti ad entrarvi, con permesso fossero in esso introdotti dal portone di mare, venissero spediti sia in consumazione che per qualsisia luogo, compreso S. Lazaro, li fachini sudetti li riceveranno al portone di terra, e li porteranno al loro destino.

6. Sono di diritto di detti fachini li seguenti generi, quallora fossero scaricati al Ponte Mercanzia, e direttamente introdotti in città, godenti o no il beneficio del Portofranco, e quallora fossero introdotti in Portofranco, li porteranno sino al portone di terra, venendo poi spediti sia per città, che per qualonque luogo, compreso S. Lazaro, li riceveranno al detto portone e li trasporteranno al loro destino. Se detti generi fossero introdotti in Portofranco, li fachini del Ponte alla loro spedizione li riceveranno al detto portone di terra per condurli al loro destino.

Per greca, trementina, resina, catrame, fresia bruciata, sgarbia, bastoni per paracqua, tavolette per detti, erba e spalto, vallonca, tavole di marmo per tavolini, rum, birra, acquavite, rosolci, acqua di ragia, acqua forte, cipolle marittime, spirito di vetriolo, ancore, archibuggi, sedie d'Inghilterra, dette di paglia forastiere, canali di terra di Pisa, caratteri per stampa, carnuccio, cartoni, cerchi per setacci, conconi ossia vasi di terra, fiaschi impagliati, fiori finti, ghiare di antibbo, lavezzi di pietra, esca, marmi lavorati, morta in foglia, mole di pietra, pale di legno, pignatte di terra, scoppe di Majorca ed altre parti, tavolette per soffietti, tavolini di Fiandra, tavole di Nizza e di qualonque altro luogo, carni di bue, crini di cavalli, pelo di capra cornici per quadri e simili opere, scarpe, tavole da costruzione, damigiane, rusca di pino e rovere, paracqua di Lucca, zebibbo, damaschine, pignoli e frutta secca, miglio e panigo. Mobili di casa di qualsisia natura, esclusi li quadri, quando però detti mobili non siano per oggetto di commercio.

7. Sopra la scagliola che scaricata al detto ponte verrà direttamente introdotta in città, occorrendo di doverla immagazzinare in Portofranco, o Dogana, e da essi spedita per città, qualonque che sia la destinazione, spetta a fachini a farne il trasporto, come pure se dovesse imbarcarsi.

8. Tutte le terraglie, vetri, cristalli, natte, tappi di natta e qualonque altro genere (escluse le terraglie di pippa di terra) diretti alli vetrieri, e che saranno scaricati al detto Ponte, saranno portati al loro destino da fachini di esso, quando anche dovessero transitare per la Dogana: quallora poi fossero stati introdotti in Portofranco, e che non vi fossero rimasti che ore 24, alla loro uscita li fachini ripiglieranno questi medesimi articoli alla porta del Portofranco, e trasporteranno al loro destino.

9. Le bottiglie nere che verranno spedite dal Portofranco per la città, li fachini di detto Ponte li riceveranno alla porta e le trasporteranno al loro destino.

10. Sono di diritto di detti fachini le tele e doppioni che provengono da Parma, Piacenza, Bologna, e Reggio per la via di Sestri di Levante,e Chiavari che sbarcheranno al detto ponte tanto per il porto che riporto, ancorché venissero immagazziante in Portofranco e Dogana.

11. Le canape sgrezze, lane succide, pece, catrame, acquaforte, olio di vetriolo, acqua di ragia, zolfi e stracci, che verranno introdotti in città con beneficio, dovendosi sbarcare sul Ponte Mercanzia, quando per dei motivi ne fosse permessa l'introduzione da altri scali, li fachini della Mercanzia gli anderanno a prendere in essi, escluso però quello della Marinetta.

12. Li cannoni, ancore di ferro, bottiglie vuote, sparteria, ferro vecchio, cavi, gumine, bronzo rotto, rame vecchio, a qualonque scalo sbarchino per essere introdotti in Portofranco con beneficio, li fachini della Mercanzia gli anderanno a prendere escluso però quello della Marinetta.

13. Detti fachini hanno diritto sopra tutti li generi sia che godano il beneficio del Portofranco, come non, che sbarcati sopra detto ponte, si rimbarcheranno senza essere stati introdotti o in Portofranco, o spediti per la città.

14. Hanno detti fachini il diritto sul porto dello stochefix quanto sia per 1/3 sia per l'introduzione in Portofranco, e Dogana, sino però al portone, sia per città, come pure spedito per qualsivoglia parte compreso S. Lazaro.

15. Sul bacalà e sul tonno che li consoli de pizzicaroli avessero comprato tanto a bordo de bastimenti, quanto sul Ponte, e che essendovi scarricati fossero direttamente introdotti in città per esservi distribuiti alli rivenditori a minuti degli articoli sopranominati, che potranno riporli in magazzini e botteghe proprie.

16. Se indipendentemente dalla quantità di bacalà e tonno che li consoli avranno distribuito alli formaggiari e rivenditori a minuto, questi ne comprassero qualche partita tanto a bordo de bastimenti che sul Ponte, purché però queste compre parziarie non eccedano ogni volta il numero di 10, sia barili che balle, e che se ne faccia il consumo nelle botteghe e magazzini degli acquirenti, il porto spetta a fachini del Ponte.

17. Il trasporto delle alici salate scaricate a detto Ponte per essere introdotte in città con beneficio appartiene a fachini del Ponte. Ne appartiene ad essi pure il trasporto, quallora le alici salate dovessero riporsi dalla città in dogana per esservi spedite, qualonque ne fosse la destinazione, eccetto che per S. Lazaro.

18. Dovendo dette alici salate essere immagazzinate tanto nella dogana che in Portofranco, li fachini del Ponte le porteranno sino alle porte di essi.

19. Li salumi di qualonque genere che esistenti in città, sia con beneficio che senza, quando siano stati introdotti da detto Ponte, spediti per qualonque parte, escluso che per S.Lazaro, spettano a detti fachini.

20. Parlandosi di generi che si dice introdotti in Portofranco o Dogana, ed ivi rimangono ore 24, si dichiara che detti generi siano realmente immagazzinati, e che ivi non siano stati portati per commodo dei pesi e misure, o per non esservi stato luogo a poterle spedire nel tempo di dette ore 24.

Art. 10

1. Li fachini del Ponte Reale hanno diritto sopra tutti li generi che sbarcheranno a detto Ponte (escluse le granaglie, secondo si dirà in appresso, vino, olio, generi soggetti alla gabella grascia, e generi che godendo il beneficio del Portofranco, non sono proibiti introdurvisi ed immagazzinarsi in esso.

2. Sopra le castagne, fichi secchi, mandorle in guscio, noci, nocioli, paste tanto straniere che nazionali, quando anche non sbarcassero a detto Ponte, essendo lecito a detti fachini di andarseli a prendere allo scalo ove scaricassero, e quindi portarseli al loro destino.

3. Sopra le granaglie che con bastimento procedente dal luogo d'origine sbarcassero al detto Ponte e non eccedessero le mine 50.

4. Sopra le granaglie che con gozzi, schiffi, lancie, o altri bastimenti sbarcheranno a detto Ponte ancorché eccedessero mine 50, detti fachini vi avranno il diritto per mine 25, ben inteso però che detto sbarco fatto con gl'indicati gozzi, liuti, ecc., procedano da un solo bastimento ancorato in porto, mentre se procederà detto scarico da bastimenti diversi, per ogniuno di essi vi avranno buono per mine 25.

5. Sopra le così dette spasaglie sino a mine 10, che con qualonque bastimento, o gozzo sbarcheranno a detto Ponte.

6. Sopra tutte le granaglie dello Stato, che approderanno a detto Ponte con qualonque bastimento ed in qualonque numero.

7. Sopra tutte le così dette paccotiglie che sbarcheranno a detto Ponte sino al numero di mine 15 con qualonque bastimento.

8. Sopra tutte le granaglie che per conto dei molinari si sbarcheranno a detto Ponte, quanto sia per lo sbarco.

Art. 11

1. Li fachini del Ponte Spinola hanno diritto sul porto del carbone di legna che sbarcherà a questo scalo, e quallora sbarcasse ad altro scalo (escluso S. Lazaro e Lanterna) detti fachini potranno andarselo a prendere. Sullo travazzo del carbone da bastimento a bastimento accostati al Ponte, ed anco nel porto, quando però per fare detto travazzo non vi sia bisogno dell'opera dei marinai.

2. Hanno pure il diritto sopra tutti li generi che sbarcassero a detto Ponte escluso li generi che restano concessi a fachini del Ponte Reale, Vino, Olio, Grano, Grascia, e Caravana.

3. Alcun fachino non potrà insaccare alcun sacco di carbone a bordo de bastimenti se non sarà misurato da misuratori coll'assistenza dell'invigilatore deputato dall'Ufficio.

4. Resta proibito a detti fachini portare alcun sacco carbone se non legato alla bocca.

5. È proibito tanto agl'invigilatori, quanto a misuratori da carbone, e fachini del Ponte Spinoli l'avere ingerenza, interesse, o maneggio, tanto direttamente, che indirettamente, nella vendita del carbone, essendo ciò incompatibile, e quallora alcuno di detti invigilatori, e misuratori, o fachini li primi restano dimmessi dal loro impiego, e li secondi trasportati ad altro scalo.

6. Tutti gl'invigilatori, e misuratori da carbone, che prenderanno a fido del carbone da patroni, se non lo pagheranno entro il termine di giorni 8 incorriranno nella pena di giorni 10 di sospensione, passati li quali restano ammossi dal rispettivo loro impiego.

7. In ogni anno l'invigilatori e misuratori da carbone in ogni anno nel mese di giugno verranno sottoposti all'approvazione, e per coloro che non l'otterranno, si delibererà l'attendenza per li posti. È proibito agl'invigilatori, e misuratori da carbone fare qualsisia lavoro fuori di quello per cui sono destinati. Eguale proibizione è per il misuratore della sansa.

Art. 12

1. Li fachini del Ponte della Legna hanno diritto a tutti li generi che sbarcheranno a questo scalo, meno che quelli assegnati a fachini del Ponte Reale, Vino, Olio, Caravana, e fachini da Carbone.

2. Hanno pure il diritto a tutti li lavori che occorriranno farsi nella Darsina ed Arsenale, meno che per il vino.

3. Eguale è il diritto dei fachini di questo scalo a quelli del Ponte della Mercanzia per li generi godenti o no il beneficio del Portofranco, che venissero immagazzinati nel Portofranco della Darsina, esclusa la lana succida, per cui è stato espressamente eretto quel Portofranco, a quale effetto uno dei consoli del Ponte Legna dovrà assistere in essa Darsina con un conveniente numero di fachini, con che effettuare tutti li lavori che occorressero.

4. Le legna da fuoco saranno trasportate alle case de compratori per mezzo delle bestie da mulatieri. Essi non potranno rimanere sul ponte se non per il tempo in cui dovranno caricare la legna sulle loro bestie, a richesta de compratori.

5. Li schiappatori da legna non possono rimanere sul ponte, ma dovranno attendere gli avventori fuori di esso.

6. Li lavori che occorriranno sia per li mulatieri che per li spaccatori dovranno essere proporzionalmente divisi dai loro rispettivi consoli, né alcuno di essi potrà ricusarsi di servire chi sia.

Art. 13

1. Li fachini da vino oltre il segnale come tutti gli altri fachini dovranno essere muniti del così detto scosale.

2. È interdetto a detti fachini l'ingerirsi in qualsisia lavoro che occorresse tanto a scali che in città, meno per quei generi sopra de quali non vi è diritto di camallaggio, ed il vino come si dirà in appresso.

3. È proibito a detti fachini il tenere magazzini o magazzinetti ne quali riporre mezzi barili, o vasi di qualonque natura atti a contenere liquidi.

4. Per togliere qualonque pretesto, che non avendo detti fachini che un solo mezzo barile col quale portano indistintamente tanto il vino bianco che nero, venedo il primo intorbidato, ciascuno fachino dovrà essere munito di due mezze barili, uno per il vino bianco e l'altro per il nero, marcate dal pubblico marcatore e contrassegnate col numero della medaglia, secondo i registri, quali mezzi barili per qualsivoglia motivo o caosa mai potranno imprestarsi.

5. È di diritto di detti fachini da vino il porto del vino che tanto dalla Darsina che da qualonque scalo verrà introdotto in città (escluso lo scalo del Passo Nuovo), sia per conto de particolari che de negozianti e rivenditori.

6. Il travazzo del vino da un bastimento all'altro in Darsina, e da bastimenti a magazzini e viceversa. Il travazzo da un bastimento all'altro ancorati a qualonque scalo, e per eseguire il quale non vi è bisogno di gozzo.

7. Lo trasporto da un magazzino di Darsina, o di città, ad un altro anche sotto l'istesso tetto, sempre, e quando però dalla porta a piano terreno si passi ad altra porta.

8. Tutto il vino che da qualonque scalo e magazzino entro città verrà caricato sopra carri e bestie.

9. Il vino che introdotto nei magazzini di città verrà diretto a particolari o altri magazzini.

10. Il vino che per via di carri e bestie verrà introdotto in città dalla parte di terra per commercio, quando però detti carri e bestie non entrino nei portici e magazzini.

11. Il vino che nato in città verrà comperato da negozianti e venditori.

12. Il vino che sbarcato sul Ponte Mercanzia verrà introdotto in Portofranco, li fachini da vino lo porteranno sino al portone. Detto vino, come anche quello che venisse introdotto dalle porte di mare, alla sua spedizione li fachini da vino lo riceveranno a detto portone di terra e lo porteranno al loro destino.

13. Il vino spedito per S.Lazaro per via di mare, gionto allo scalo li fachini da vino lo porteranno alla porta del Portofranco, quando non venisse immediatamente caricato, e quando dovrà caricarsi dopo essere stato introdotto in Portofranco, detto caricamento tanto nell'uno che nell'altro caso verrà eseguito da essi fachini da vino.

14. Il proprietario del vino che scaricherà si in Darsina che a scali, o in città, potrà servirsi di un fachino di sua confidenza, purché sia di quelli da vino, eccedendo il lavoro mezzo barile sino a 5, si potrà servire di un fachino di confidenza, e per gli altri dei fachini che vi avranno diritto, quali dovranno essere subordinati al fachino di confidenza. Eguale sarà il diritto per un solo fusto: quallora per il lavoro per conto dei negozianti esigesse molti fachini, potranno scegliersi per ogni 20 fachini 2

di confidenza per la custodia e direzione del lavoro, a quali dagli altri fachini verrà sulla mercede fatta una parte eguale a loro, ancorchè non lavorino.

15. nei lavori ne quali si abbisognasse di più fachini, il più debole precederà gli altri, quali dovranno seguitarlo senza potersene dipartire, ed in caso che per la longhezza del camino, o per qualonque altro motivo, il primo dei fachini si fermasse, gli altri dovranno fare lo stesso.

16. È proibito a fachini da vino lasciare mezzi barili o fusti tanto fuori della Darsina che in qualsivoglia luogo, ancorché magazzino proprio, dovendo il tutto essere portato direttamente al suo destino.

17. È proibito espressamente a fachini aventi lavoro entrare, o fermarsi in qualsivoglia magazzino da vino, o bettola col lavoro medesimo.

18. Non vi è diritto di camallaggio sopra il vino che occorresse portarsi nei stramuti di casa, e sopra il vino che verrà introdotto in città a spalle d'uomo.

Art. 14

1. Tutti li generi che sbarcheranno allo scalo di S.Limbania nel tempo che rimane aperto sono di diritto dei fachini da portantina della Piazza di S. Tommaso, esclusi però quelli che sono di privativa di altre classi tanto nazionali che estere.

2. Occorrendo che li fachini di detta Piazza non fossero sufficienti a fare li lavori, dovranno chiamare in aiuto quelli del Ponte Legna.

Art. 15

1. Li fachini dello Scalo di S.Lazaro hanno diritto al porto di tutti li generi che sbarcheranno ad esso, esclusi quelli appartenenti a fachini da vino, olio, e Ponte Spinoli, e grano.

2. Per li generi godenti il beneficio del Portofranco li fachini di questo scalo sono eguagliati a quelli del Ponte Mercanzia, come pure per li generi che sono proibiti entrare in Portofranco, o che anche non godendone del privileggio vi venissero introdotti, e perciò li generi tutti appartenenti a fachini del Ponte Mercanzia sbarcati a questo scalo, li fachini di esso li porteranno sino al portone di quel Portofranco. se spediti quindi per gli Stati di Sua Maestà sopra carri, o bestie, il caricamento spetta pure ad essi, escluso se fossero spediti per Torino con beneficio del Portofranco.

3. Tutte le granaglie che sbarcassero a questo scalo, sempre, e quando però li fachini da grano vi abbiano già travagliato, spettano portarsi a fachini dello scalo.

4. Tutte le granaglie che esistenti nel quartiere di San Teodoro venissero asportate a questo scalo, spetta a fachini di esso farne lo trasporto.

5. Tutte le granaglie che giongeranno in detto quartiere e sopra carri e bestie, e che in esse ne seguirà la vendita, sono di diritto de fachini di esso scalo.

Art. 16

1. Li fachini del Passo Nuovo della Lanterna hanno diritto a tutti li generi indistintamente che sbarcheranno a questo scalo, quando anche fossero di privativa per gli altri di qualsisia classe di fachini, meno che per le granaglie come si dirà in appresso.

2. Le granaglie che approderanno a questo scalo, e che già avranno lavorato alle stesse, sono di privativo diritto de fachini di questo scalo.

Art. 16 (bis)

1. Il trasporto degli effetti appartenenti a forastieri che arrivano dalla parte di terra appartiene a fachini della SS. Annonciata, egualmente che lo scarricamento de loro carri e vetture si fermino entro il circondario della piazza della SS. Annonciata, quale si dichiara principiare terminato Strada Balbi sino alla Locanda della Posta essa compresa, e sino al ponto che da una parte si va in strada Lomellina, e dall'altra Sant'Agnese.

2. Eguale è il diritto di detti fachini per lo scarico delli legni, e porto degli effetti dei nazionali, quando detti lavori sieguano nel suddetto circondario.

3. Tanto li forastieri che li nazionali possono far riporre li loro legni nelle rimesse de cavalli, dai quali sono stati condotti.

4. Quallora detti lavori indicati nei § 1 e 2 succedessero fuori del circondario della Piazza della SS. Annonciata per metà spetteranno a quelli di essa piazza, e per l'altra metà a quelli della stazione la più vicina sia di mare che di terra, e se il numero dei fachini che avessero a lavorare sarà dispari, questo s'intende a favore di quelli della SS. Annonciata.

5. Nel caso indicato al § 3 li fachini della Piazza Annonciata o promiscuamente come al § 4 hanno il diritto del trasporto degli effetti alla camera destinata al forastiere nella locanda, o all'abitazione del nazionale.

6. È prescritto all'art. 7 § 1 è commune a forastieri e nazionali che arriveranno in città con legni propri, o a vettura.

7. Alla partenza tanto li forastieri che li nazionali sia per via di terra che di mare potranno servirsi per il trasporto de loro effetti di quelli fachini che loro saranno più a grado purché siano degli inscritti a Registri dell'Ufficio.

Art. 17

1. È di diritto dei fachini denominati Corbette di Piazza Nuova il portare dalli studi dei legali a tribunali li libri, e scritture, de quali abbisognasse e così il riporto dai tribunali alli studi.

2. È pure di loro diritto lo stramuto dei libri e legnami necessari da uno studio all'altro in occasione di stramuto.

3. La distribuzione delle stampe legali è però in facoltà di quello per cui sarà stata stampata qualche scrittura di distribuirla esso stesso, non potendo però servirsi di alcun altro sotto qualsivoglia titolo meno che dei detti corbette.

Art. 18

1. Il trasporto degli articoli che godono del beneficio del Portofranco, esclusi quelli appartenenti ad altre classi di fachini, qualonque sia il Ponte o Scalo ove saranno scarricati, e qualonque sia il luogo ove saranno diretti, appartiene alla Compagnia dei Caravana del Portofranco.

2. Li generi introdotti in città con beneficio dalli Caravana dovendo riporsi nei magazzini del Portofranco, o Dogana, oppure spedirsi per S. Lazaro, appartengono alli detti Caravana.

3. Li generi introdotti in città con beneficio dalli fachini nazionali dovendo riporsi nei magazzini del Portofranco, o Dogana, li Caravana li riceveranno sulla Piazza interna della Dogana per esservi pesati, e quindi li trasporteranno nei magazzini.

4. Se detti generi introdotti in città con beneficio dalli fachini nazionali dovessero spedirsi per S. Lazaro, saranno dalli Caravana portati al luogo dell'imbarco, oppure al luogo in cui dovranno carricarsi sia sopra carri, che sopra bestie.

5. Li generi che non godono del beneficio del Portofranco, quelli ancora che ne sono proibiti, quallora vi dovessero essere introdotti con permesso ed immagazzinati, se saranno introdotti dalla porta di mare spettano a Caravana, se poi fossero introdotti dalla porta di terra li Caravana li riceveranno in essa.

6. Se li generi de quali nell'art. precedente venissero spediti li Caravana li porteranno sino alla porta di terra.

7. Li Caravana hanno il diritto su tutte le operazioni e lavori necessari al peso delle mercanzie di ogni specie, escluso quelle assegnate a grassini, ed olio, tanto in Dogana, quanto nel Portofranco, sopra li ponti, a bordo de bastimenti, ed in città, allora solamente però quando v'intervenga il pubblico pesatore.

8. Il peso e la fattura delle balle di tabacco ancorché fossero già dimezzate, il peso di quelle che si formano dalli framenti di essa, sono operazioni che appartengono alli Caravana.

9. La scagliola che dal Ponte Mercanzia dovrà essere introdotta nei magazzini del Portofranco o Dogana e da detti magazzini dovrà essere imbarcata, spetta alli Caravana.

10. Le alici salate esistenti in città con beneficio, dovendosi introdurre in Portofranco e Dogana, li Caravana per una metà le riceveranno alla porta. Le alici salate, qualonque sia lo Scalo, o Ponte, in cui saranno scarricate escluso il Ponte Mercanzia, spettano per metà alli Caravana. Dette alici introdotte in Portofranco e Dogana ed ivi realmente immagazzinate vi rimanessero più di ore 24, nella spedizione spettano totalmente ai Caravana.

11. Le alici salate esistenti in città con beneficio, dovendo essere spedite per S. Lazaro, per una metà spettano a Caravana.

12. È di diritto dei Caravana il porto quanto sia per 1/3 dello baccalà stochefix.

13. Il baccalà escluso quello spettante a fachini della Mercanzia è di diritto quanto sia per la metà dei Caravana.

14. Il tonno, escluso quello assegnato a fachini del Ponte della Mercanzia, spetta a Caravana.

15. Li salumi di qualonque specie esistenti in città con bneficio spediti per S.Lazaro spettano per metà a Caravana.

16. Le tonnine, aringhe, salmone, anguille salate, mosciame e bottareghe sono per metà di spettanza dei Caravana. Quallora questi generi fossero realmente immagazzinati in Portofranco, o Dogana, ed ivi rimanessero più di ore 24 nella loro spedizione spettano totalmente a Caravana.

Art. 19

1. La Caravana della Grascia ha diritto sopra li formaggi d'ogni specie, salati, cevo in Rama, candele di cevo, manteca d'Ollanda, asciongie, butirri, cervellati procedenti dalla parte di mare, in qualonque luogo fossero scaricati, ed in qualonque luogo fossero riposti, compresa la Gabella Portofranco, e Dogane.

2. Se detti generi dovessero essere rimbarcati il lavoro spetta a grassini.

3. Se detti generi esistenti in città volessero spedirsi per via di terra, il proprietario potrà servirsi per il puro caricamento di persone di confidenza.

4. Detta Caravana ha il diritto sulla metà delle alici salate qualonque sia lo Scalo o Ponte in cui saranno scarricate, escluso il Ponte Mercanzia.

5. Sudette alici introdotte in Portofranco e Dogana, ed ivi realmente immagazzinate, spedite entro le ore 24, spettano per metà a detta Caravana.

6. Le alici salate esistenti in città con beneficio, dovendosi introdurre in Portofranco e Dogana, spettano per metà alli detti Caravana escluso se fossero state sbarcate al Ponte Mercanzia.

7. Le alici sudette esistenti in città con beneficio e sbarcate a qualonque scalo compreso quello della Mercanzia, dovendo essere spedite per S. Lazaro, una metà spetta a detti Caravana.

8. Detta Caravana ha diritto sopra il terzo dello stochefix sia per l'introduzione in Portofranco, e Dogana, sia in città, come pure spedito per qualsivoglia parte compreso S. Lazaro.

9. Sulla metà del bacalà, escluso quello assegnato alli fachini del Ponte Mercanzia, che esistente in città, e godente il beneficio del Portofranco fosse spedito per S. Lazaro.

10. Sulle carni salate che esistenti in Gabella, oppure in città con beneficio di Portofranco, venissero spedite per l'estero, e per S. Lazaro. Sulli salumi di qualonque specie, che esistenti in città venissero spediti per S. Lazaro.

11. Sul trasporto delle tonnine, aringhe, salmone, anguille salate, mosciame, e bottareghe quanto sia per la meta qualonque sia lo scalo o ponte, compreso quello della Mercanzia, e qualonque il luogo in cui si riponessero non esclusi li Portifranchi di Genova e S. Lazaro.

12. Sulla metà del trasporto di detti generi quallora effettivamente immagazzinati in Portofranco o Dogana, venissero spediti entro le ore 24.

13. Li formaggi e salumi che arrivano sopra carri, dovendo fermarsi alla catena del Ponte Spinoli, li grassini li riceveranno e trasporteranno in gabella, o al loro destino, quallora fossero stati spediti al loro ingresso in città.

14. Li formaggi e salumi che arrivano sopra bestie da soma potranno portarsi con esse sino alle porte della gabella, ove li riceveranno detti grassini, e quindi dopo la spedizione li trasporteranno al loro destino.

15. Quallora detti formaggi e salumi portati sopra bestie da soma, o a spalla d'uomo venissero spediti alle porte al loro ingresso, dovranno consegnarli a grassini per essere portati al loro destino.

16. Spettano alli grassini le operazioni necessarie al travazzo di quanto occorresse a bordo de bastimenti di tutti li generi dipendenti dalla gabella Grascia, come pure le operazioni necessarie al peso ed alla fattura di questi stessi generi, ancorché vi intervenisse il pubblico Pesatore in tutto come compete alli Caravana del Portofranco per li generi di loro spettanza.

Art. 20

1. Li fachini della Caravana da Olio hanno diritto sullo sbarco dell'olio d'oliva che sbarcherà a qualonque scalo, compreso il portone del Portofranco, e porto al suo destino.

2. Sull'olio che sbarcato venisse quindi rimbarcato o spedito anche per S.Lazaro, compreso il caricamento.

3. Eguale è il diritto dei detti fachini alli Caravana del Portofranco, e Grascia, per tutte le operazioni che hanno relazione all'olio (escluso il peso e fatture, quando però v'intervenga il pubblico pesatore).

4. L'olio che si porta in Genova a spalla d'uomo, o sopra bestie, e che si spedisce alle porte Pilla, o Lanterna, dopo la spedizione dovrà essere consegnato a detti fachini per essere portato al suo destino.

5. L'olio che arriverà sopra carri nel luogo in cui si fermerà il carro per essere scarricato, si consegnerà a detti fachini per portarlo in gabella quando non sia stato spedito all'entrata in città, e quindi al suo destino, e quallora fosse stato spedito alle porte per portarlo pure al suo destino.

6. L'olio che si vende all'ingrosso nei magazzini e botteghe entro città spetta portarsi a detti fachini.

7. S'intende vendita d'olio all'ingrosso principiando dal mezzo quarto.

8. È pure di loro competenza lo stramuto d'olio da magazzino a magazzino.

Art. 21

Tutte le mercanzie che per via di terra spedite per la via di S.Lazaro in qualonque luogo vengano posate dalli Caravana, il caricamento sia sopra bestie che carri spetta a detta Caravana

Lavori comuni a tutti li facchini de scali

Li lavori necessari a raccogliere il legname galleggiante appartengono ali fachini dello scalo ove il legno si troverà.

Il travazzo delle mercanzie (escluse quelle di privativa di alcune classi) quando si faccia da bastimento ancorato a qualsisia scalo con cavo in terra ad altro che lo abbia o no, sempre e quando però non siavi bisogno di gozzo per passare dall'uno all'altro.

Li generi tutti nazionali procedenti dal littorale, non che dalle scale appartenenti allo Stato.

Lavori comuni tanto a facchini dei scali che di qualsisia stazione

È comune tanto a facchini dei scali che delle stazioni in città il porto dei generi introdotti in essa con beneficio del Portofranco da qualsisia scalo (escluso quello della Mercanzia) sino all'ingresso della Dogana, o al luogo dell'imbarco (escluso se per S. Lazaro).

Tutte le mercanzie esistenti in città con spedizione tanto nelle botteghe e magazzini, che nelle case, dovendosi trasportare (escluse quelle esistenti nel circondario della Marinetta, come pure quelle assegnate ad altre classi).

Tutti li generi sotto nome di salumi esistenti in città qualunque sia la loro destinazione (escluso che per S.Lazaro) spettano a facchini in genere.

Le carni salate che dall'Imposta Municipale s'introducono in consumazione in città, o si spediranno per le Riviere.

Generi procedenti per via di terra

Li generi procedenti per via di terra sopra carri, compresi quelli procedenti dal Lazzareto della Foce, appartengono indistintamente alli facchini della stazione la più prossima al luogo in cui ne sarà fatto lo scarico (escluso quelli assegnati a classi particolari), portandoli sino alla porta di Dogana o del Portofranco, se per essi destinati, oppure al luogo di loro direzione.

Li facchini chiamati di terra hanno diritto al trasporto di tutti gli oggetti che arriveranno alla loro stazione rispettiva (ad eccezione di quelli assegnati a classi particolari).

Eguale è il diritto per le mercanzie sopra bestie, e quallora esse fossero condotte sino alle porte di Dogana, o Portofranco, botteghe, o magazzini a piano terreno, allora non vi è che il diritto dello scarico.

Proibizioni

È proibito a qualunque facchino di qualsivoglia stazione di portarsi nelle case, botteghe, magazzini, ed a bordo de bastimenti per accaparazione di lavoro.

13. La costituzione della compagnia dei soccorsi marittimi (1823)

A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 762, doc. 17 dicembre 1823

Regolamento portante l'istituzione di una Compagnia di Soccorsi Marittimi

In caso di procelle o d'incendi nel porto di Genova

CARLO FELICE

per grazia di Dio

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme, Duca di Savoja, di Genova, Principe di Piemonte, ecc.

Volendo noi provvedere alla maggior sicurezza de' legni che frequentano il porto di Genova, mentre già abbiamo assegnate le somme necessarie per far fronte alle straordinarie opere di riparazioni e miglioramenti del medesimo, siamo entrati in pensiero di stabilire, per l'anzidetto porto, una Compagnia di soccorsi marittimi, in caso di procelle o d'incendio, la quale ad ogni fortunale evento si trovi disponibile e pronta ad accorrere ove maggiore esser possa il pericolo, ed essendoci in oggi stato presentato il qui annesso Regolamento per l'anzidetta Compagnia, ci siamo determinati di approvarlo, come pel presente lo approviamo in tutte le sue parti. Mandiamo pertanto a chi spetta di eseguire il qui unito Regolamento, d'ordine nostro, firmato dal nostro Primo Segretario di Guerra e Marina; ed al Consiglio d'Ammiragliato, non che all'Uffizio Edili di Genova, di registrarlo. Che tale è nostra mente.

Torino il 17 dicembre 1823

Firmato: Carlo Felice

Contrassegnato: Des Geneyes

per copia conforme dell'Ammiragliato: il Segretario G. Colla

Titolo Primo

Formazione della compagnia

1) Vi sarà nel porto di Genova una Compagnia chiamata di « Soccorsi Marittimi » in caso di procelle o d'incendi.

2) Sarà composta di 100 uomini scelti fra i migliori barcaruoli de' ponti, ma inoltre vi potranno essere ammessi de' sovranumerari.

3) La Compagnia sarà condotta da due Capitani della Marina Mercantile in qualità di aggiunti allo Stato Maggiore del porto: essa sarà sotto gli ordini immediati

del Comandante del porto, e sotto l'esclusiva dipendenza del Consiglio d'Ammiragliato.

4) La Compagnia sarà divisa in n. 10 squadre, composte ciascuna di:

1 capo
1 mastro d'ascia
8 barcaruoli
2 sopranumerari

5) I Capitani aggiunti, non che gl'individui tutti che dovranno comporre la Compagnia, saranno nominati dal Presidente Capo dell'Ammiragliato.

TITOLO SECONDO

Delle condizioni d'ammissione alla compagnia

6) Niuno potrà essere ammesso nella Compagnia se non proverà:

1° - Di avere esercitata l'arte di barcaruolo o marinaro almeno per sei anni consecutivi.

2° - D'aver compiti anni 20 e non oltrepassati i 40.

7) I sopranumerari non saranno accettati se non avranno almeno compiti anni 18 ed esercitata una delle arti marittime per anni cinque.

8) Dopo la prima organizzazione nessuno potrà far parte della Compagnia se non avrà servito almeno per un anno in qualità di sopranumerario.

9) Ogni volta che vi sarà una piazza vacante, il sovranumerario che si sarà più distinto per assiduità ed intrepidezza sarà prescelto pel rimpiazzo.

10) I capi-squadra saranno prescelti fra i più probi e capaci della Compagnia.

TITOLO TERZO

De' doveri degl'individui componenti la compagnia

11) Gl'individui della Compagnia dovranno prestare ubbidienza al suo capo, essere pronti alle chiamate che in qualunque circostanza loro fossero fatte per parte del Comandante del porto e de' capi della Compagnia e della squadra cui appartengono. I segnali di chiamata, in caso di procella o incendio, saranno tre interpolati spari di cannone, ed il sito di riunione sarà la Marinetta.

12) In caso di minaccia di burrasca dovranno tenersi vigilanti e pronti, onde trovarsi al magazzino de' soccorsi alla Marinetta ai primi segnali di chiamata.

13) Gl'individui della Compagnia che sparati i tre colpi di cannone non si troveranno presenti alla Marinetta saranno puniti colla perdita della metà dell'annuo loro stipendio, ed incorreranno nella pena di giorni tre di detenzione alla Pettaccia;

quelli che mancheranno onninamente saranno cancellati dal ruolo della Compagnia e puniti colla detenzione di giorni 30. Tanto nel primo, che nel secondo caso, sarà ammessa la scusa di un legittimo impedimento, ma questa dovrà essere riconosciuta dal Capitano del porto che ne riferirà all'Ammiragliato.

14) Dovranno presentarsi alle riviste che saranno ordinate: gli individui chiamati che, senza motivo legittimo, mancassero a due riviste consecutive s'intenderà che abbiano dato la dimissione, e si procederà al loro rimpiazzo.

15) Non potranno assentarsi dalla città senza un permesso in iscritto del caposquadra, vistato dal Capitano del porto. Non si accorderanno licenze se chi le domanda non lascia una persona abile in suo rimpiazzo per tutto il tempo che resterà assente, durante il quale il rimpiazzante sarà tenuto all'osservanza del presente Regolamento e soggetto alle pene del medesimo comminate in caso di contravvenzione. Chiunque s'assentasse senza permesso, o eccedesse il tempo fissato nella licenza, sarà dall'Ammiragliato punito colla perdita della paga, o colla radiazione dalla Compagnia, secondo la gravità delle circostanze.

16) S'imbarcheranno sui gozzi o liuti destinati, ogni volta che ciò sarà loro oridnato dai capi, e porteranno soccorso à quei bastimenti che loro saranno indicati; trasporteranno gumene, gherlini, ancore, ed altri oggetti che dal magazzino saranno somministrati.

17) Nel prestare de' soccorsi, non sarà loro lecito di chiedere o ricevere la benché minima mercede o gratificazione, sotto pena di 15 giorni di detenzione, e di essere cancellati dalla Compagnia.

18) Ogni squadra dovrà avere un gozzo della lunghezza almeno di 24 palmi e sarà obbligo del rispettivo capo che il medesimo si trovi alla Marinetta armato di remi e delli altri occorrenti attrezzi nei casi di chiamata per dar soccorsi. Il caposquadra che risulterà aver mancato al dovere imposto dal presente articolo sarà punito coll'arresto di 15 giorni alla Pettaccia, colla perdita dello stipendio, ed inoltre colla destituzione se nella mancanza vi concorreranno circostanze aggravanti.

Titolo Quarto

De' capitani aggiunti allo stato maggiore del porto e capi squadra

19) I Capitani aggiunti allo Stato Maggiore del porto dovranno saper leggere e scrivere, ed aver navigato in qualità di Capitani di lungo corso, od almeno al gran cabotaggio.

20) Sarà loro cura speciale d'invigilare sui movimenti e variazioni dei tempi e delle stagioni, e riconoscendo timori di procelle dovranno immediatamente recarsi all'Ufficio dello Stato Maggiore del porto per eseguire gli ordini che loro saranno dati.

21) Presi gli ordini dal Comandante del porto dovranno di tempo in tempo e specialmente in occasione di grandi affluenze di bastimenti fare a vicenda delle ronde

coi gozzi che loro saranno somministrati per riconoscere se tutti i bastimenti trovansi bene ormeggiati, se nelle file dei grossi ve ne siano introdotti di piccola portata in contravvenzione à regolamenti, se sui ponti e calate vi esistono in deposito legnami che coll'ingrossare del mare possano essere asportati ed andare vagando per il porto a danneggiare i bastimenti, e riconosciuto qualche inconveniente dovranno farne rapporto in iscritto al predetto Sig. Comandante.

22) I capi-squadra prenderanno gli ordini dà Capitani aggiunti, e questi dal Comandante del porto.

23) I capi-squadra devono invigilare sulla buona condotta degli individui della rispettiva squadra, e denunciare i colpevoli sotto pena di essere destituiti.

24) Debbono trovarsi presenti a tutte le reviste e far nota di tutti gli individui mancanti. Le reviste avranno luogo ogni volta che verranno ordinate dal Comandante del porto.

25) Devono trovarsi alla Marinetta nei casi di chiamata e tener nota degli individui della Compagnia che si presentano per ordine di arrivo.

TITOLO QUINTO

Della paga, indennità e privilegi della compagnia

26) Gli individui della Compagnia, eccettuati i sopranumerari, avranno un'annua paga sui fondi speciali che saranno assegnati per il magazzino de' soccorsi sul bilancio del porto di Genova. Tali paghe saranno così stabilite:

Al Capitano aggiunto in 1°	£	400
Idem in 2°	£	300
A' capi-squadra	£	80
Agli altri individui	£	50

27) Nel caso che qualche bastimento ricevesse soccorso, dovrà pagare la somma che verrà determinata da una speciale Commissione composta:

Dal Comandante del porto
Dal Console Generale di Marina
Da un membro dell'Uficio Edili
Da un membro della Camera di Commercio

28) Tal somma sarà regolata sull'importanza del soccorso avuto e sui pericoli corsi dai soccorrenti.

29) Le somme che si riceveranno da tali contribuzioni saranno dalla Commissione medesima ripartite fra gli individui della Compagnia, non esclusi i sopranumerari ed i piloti, avuto riguardo à servigi prestati ed in proporzione dello zelo mostrato da ciaschedun di loro.

30) Il riparto delle somme esatte per i soccorsi prestati sarà fatto in ragioni di porzioni: i primi dieci individui che arriveranno alla Marinetta nell'intervallo tra il primo e il terzo sparo di cannone saranno impiegati per i primi nei soccorsi ed avranno in premio della loro diligenza una porzione di sopra più alla mercede loro dovuta per i servizi resi.

31) Le questioni che insorgessero sì sulla tassazione delle spese, come al riparto, saranno portate alla decisione dell'Ammiragliato quando vertino sopra una somma maggiore di £ 200, fino alla concorrenza della quale la Commissione provvederà senz'appello.

32) In caso che qualche individuo della Compagnia nel prestare soccorso tanto in tempo di burrasca che in occasione di incendio rimanesse storpio sarà ammesso a godere dei benefizi di cui godono gli invalidi della Marina; e per corrispettivo verrà versato nella Cassa degl'invalidi il prodotto delle multe e delle paghe ritenute per castigo.

TITOLO SESTO

Disposizioni diverse

33) Le due squadre dei piloti pratici del porto dovranno pure accorrere al magazzino della Marinetta in tutti i casi previsti dagli articoli precedenti per eseguire in concorrenza con gli individui della Compagnia gli ordini che loro verranno dati dagli Ufficiali dello Stato Maggiore del porto e dalli Capitani aggiunti in mancanza dei primi, e dovranno avere il loro proprio gozzo cogli opportuni attrezzi.

34) Nessuno di detti piloti potrà esentarsi da tali servizi meno in caso di legittimo impedimento, sotto le pene portate dal presente regolamento.

35) I piloti non avranno alcuna paga annua, ma godranno, in proporzione dei servizi prestati, delle mercedi e premi che sarebbero in pari caso assegnati agli individui della Compagnia, con quel maggiore riguardo che stimerà la Commissione nello stabilire i riparti, come nell'art. 29.

Visto d'ordine di Sua Maestà
Il Primo Segretario di Guerra e Marina
Firmato Des Geneyes
per copia conforme: Il Segretario dell'Ammiragliato G. Colla

A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 762, doc. del 17 dicembre 1823

Stato nominativo degli individui componenti la Compagnia dei Soccorsi Marittimi

N.	Cognome e nome	Paternità	anno di nascita	n. matricola di Marina	Ponte di appartenenza	annotazioni
1	Dodero Giuseppe	Andrea				Capitano in primo aggiunto allo Stato Maggiore del porto
2	Razeto Andrea	–				Idem in secondo
PRIMA SQUADRA						
1	Dodero F. Maria	Antonio	9/3/1788	1308	Mercanzia	
2	Resasco Alessandro	Paolo	6/9/1798	402	Mercanzia	
3	Chiesa Antonio	Benedetto	28/8/1801	1301	Mercanzia	
4	Dodero Giuseppe	Matteo	13/5/1801	1313	Molo	
5	Campora D. Gaetano	Angelo	24/3/1793	1338	Molo	
6	Rivi Giuseppe	Francesco	8/8/1799	1300	Mercanzia	
7	Ricci G. Emanuele	Francesco	13/3/1802	1136	Mercanzia	
8	Borceto Giuseppe	Agostino	18/9/1803	248	Mercanzia	
9	Ricci C. Giuseppe	Nicolò	8/10/1802	274	Mercanzia	
10	Rondanino G. B.	–	–	–	maestro d'ascia	
SECONDA SQUADRA						
1	Frassinetti G.B.	–	–	–	–	padrone al piccolo cabotaggio
2	Verdina Giuseppe	Paolo	16/10/1801	1233	Mercanzia	padrone al piccolo cabotaggio
3	Vicino Giacomo	Carlo	2/3/1783	96	Mercanzia	
4	Risso Antonio	Giuseppe	1/7/1789	400	Mercanzia	
5	Verdina Giovanni	Paolo	–	–	Mercanzia	padrone al piccolo cabotaggio
6	Salato Luigi	Stefano	1/11/1789	560	Molo	
7	Ricci Antonio	G.B.	ott. 1793	847	Mercanzia	
8	Ricci Giuseppe	Antonio	3/12/1794	1488	Ponte Reale	
9	Verdina Pio	Marco	20/2/1788	1439	Mercanzia	morto il 10/8/1817 e rimpiazzato da Risso A. Filippo q. Michele

N.	Cognome e nome	Paternità	anno di nascita	n. matricola di Marina	Ponte di appartenenza	annotazioni
10	Borzone G.B.	–	–	–	maestro d'ascia	
TERZA SQUADRA						
1	Traverso G.B.	–	–	–	–	padrone al piccolo cabotaggio
2	Sessarego Giovanni	Emanuele	28/1/1800	710	Mercanzia	
3	Risso G.B.	Giuseppe	8/5/1804	228	Mercanzia	
4	Baruzzo Agostino	Francesco	7/3/1803	442	Mercanzia	
5	Azata Giuseppe	Carlo	3/7/1790	222	Mercanzia	
6	Vicino Gaetano	Francesco	14/10/1804	331	Mercanzia	
7	Rendich G. Giorgio	Francesco	26/7/1791	1486	Mercanzia	morto il 16 o 17/6/1835. Rimpiazzo Fravega C. Filippo q. Bartolomeo
8	Baruzzo G.B.	Francesco	16/771788	1483	Mercanzia	morto il 12/12/1835 e rimpiazzato da Pietro Podestà di Giuseppe
9	Bruzone Franco	Bartolomeo	17/3/1799	709	Mercanzia	morto il 29/4/1833 e rimpiazzato da Scartosci Andrea q. Benedetto
10	Guano Pietro	–	–	–	maestro d'ascia	
QUARTA SQUADRA						
1	Verdina Gaetano	Paolo	16/9/1797	445	Mercanzia	
2	Ricci P. Luigi	Benedetto	12/9/1790	446	Mercanzia	
3	Vexina Bartolomeo	Antonio	17/2/1800	377	Mercanzia	
4	Risso Giò	Michele	10/8/1803	246	Mercanzia	
5	Leziora Andrea	G.B.	20/1/1802	1476	Mercanzia	
6	Carossino Paolo	Antonio	2/7/1802	4477	Molo	
7	Vicini Bartolomeo	Carlo	23/9/1780	97	Mercanzia	
8	Vexina G.B.	Michele	16/7/1803	441	Mercanzia	
9	Rocca Antonio	Nicolò	5/6/1796	655	Mercanzia	
10	Gavazone Giulio	Giorgio	13/2/1788	168	maestro d'ascia	
QUINTA SQUADRA						
1	Costa T. Emanuele	G.B.	27/3/1789	1266	Ponte Reale	
2	Cassolici Giuseppe Maria	Pasquale	25/3/1790	1676	Ponte Reale	morto il 9/9/1835 e rimpiazzato da Fravega Domenico

N.	Cognome e nome	Paternità	anno di nascita	n. matricola di Marina	Ponte di appartenenza	annotazioni
3	Mantero Andrea	Nicolò	5/8/1796	631	Ponte Reale	morto il 29/8/183. rimpiazzato da Antonio Gaetano Galletto di Santino
4	Origone G.B.	Giuseppe	12/671783	455	Ponte Reale	
5	Gandolfo Giovanni	G.B.	17/4/1784	528	Ponte Reale	
6	Capello Giovanni	Angelo	24/8/1796	387	Ponte Reale	
7	Capello Alessandro	Nicolò	6/4/1789	434	Ponte Reale	
8	Assereto Angelo	Bernardo	11/2/1784	1264	Ponte Reale	
9	Carboni G. Antonio	G.B.	28/3/1803	223	Ponte Reale	
10	Baglietto Nicolò	Giacomo	1/4/1790	40	Ponte Reale	morto il 20/8/1835 e rimpiazzato da Sebastiano Barbieri di G.B. di anni 28
SESTA SQUADRA						
1	Podestà A. Gaetano	Felice	19/3/1784	376	Ponte Reale	
	Palmieri Domenico	Giacomo				morto il 27/1/1733
	Carozzino Bartolomeo	Giacomo	20/6/1799	780	Ponte Reale	
2	Queirolo Francesco	G.B.	1/1/1804	148	Ponte Reale	
3	Linari B. Giuseppe	Domenico	25/1/1802	1802	Ponte Reale	
4	Maragliano Giò	Francesco	16/7/1784	498	Ponte Legna	
5	Santagostino Michele	Giacomo	12/11/1794	388	Ponte Reale	
6	Podestà Gerolamo	Giuseppe	22/11/1807	358	Ponte Reale	
7	Carossino Bartolomeo	Giacomo	20/6/1795	280	Ponte Reale	fatto padrone del battello il 31/1/1833
	Pace Giovanni	Domenico	–	1406	–	eletto in detto giorno. D'anni 23 circa
8	Monti Damiano	Stefano	9/6/1795	402	Ponte Reale	
9	Parodi Pasquale	Silvestro	12/9/1799	704	Ponte Reale	
10	Craviotto Giuseppe	Antonio	1790	–	maestro d'ascia	
SETTIMA SQUADRA						
1	Bordigone Nicolò	–	–	–	Ponte Spinola	morto il 3/9/1836
2	Bordigone G. Maria	G.B.	18/10/1782	526	Ponte Spinola	
3	Pace Angelo	Andrea	1/10/1802	217	Ponte Reale	
4	Bordigone G.Antonio	Giovanni	29/12/1804	1473	Ponte Spinola	
5	Parodi Domenico	Agostino	17/9/1798	408	Ponte Spinola	
6	Bordigone Gaetano	Giò	20/6/1796	525	Ponte Spinola	

N.	Cognome e nome	Paternità	anno di nascita	n. matricola di Marina	Ponte di appartenenza	annotazioni
7	Repetto Bernardo	Giuseppe	22/9/1784	948	Ponte Spinola	
8	Merega G.B.	Paolo	13/6/1793	1487	Ponte Legna	
9	Costa Francesco	Giuseppe	–	520	Ponte Spinola	
10	Parodi Alessandro	–	–	–	maestro d'ascia	
OTTAVA SQUADRA						
1	Monti Antonio	–	–	–	–	
2	Celle Antonio	–	–	–	–	
3	Ghio Giacomo	Benedetto	29/5/1794	415	Ponte Reale	
4	Costa G. Bartolomeo	Paolo	8/1/1793	384	Ponte Reale	
5	Pedemonte Angelo	Filippo	8/12/1796	878	Ponte Reale	
6	Ghio Andrea	Germano	–	–	Ponte Reale	morto il 23/8/1835 e rimpiazzato da Nicolò Angelo Borzone di Domenico
7	Parodi Bartolomeo	–	–	–	Ponte Reale	morto il 26/8/1835 e rimpiazzato da Bartolomeo Carrozzino di Antonio
8	Saettone S. Antonio	Giacomo	14/1/1787	1270	Ponte Reale	
9	Poino Pietro	Bartolomeo	29/6/1801	1819	Ponte Spinola	
10	Gavazzone G. Lorenzo	–	–	–	maestro d'ascia	
NONA SQUADRA						
1	Dosso Nicolò	Giovanni	8/12/1783	1222	Lanterna	
2	Poino Pasquale	Bartolomeo	4/4/1804	260	Ponte Reale	
3	Gordino Gaetano	Giovanni	6/7/1801	524	Ponte Legna	
4	Damiano Giuseppe	-	4/7/1789	1403	-	
5	Queirolo Stefano	G.B.	12/7/1799	107	Ponte Reale	
6	Celle G.B.	Nicolò	8/10/1789	661	Ponte Reale	morto il 2/10/1833 e rimpiazzato dal seguente:
	Recco G.B.	Francesco	–	–	–	
7	Debarbieri G.B.	Giacomo	26/12/1797	457	Molo	
8	Risso Filippo	G.B.	17/12/1800	1297	Molo	
9	Uri Pietro	Antonio	3/12/1794	1488	Ponte Reale	morto il 30/3/1835 e rimpiazzato da Giò Risso di Domenico
10	Guastavino Giacomo	Giacomo	26/9/1797	451	Molo	

N.	Cognome e nome	Paternità	anno di nascita	n. matricola di Marina	Ponte di appartenenza	annotazioni
DECIMA SQUADRA						
1	Ghio Girolamo	Bernardo	22/11/1794	403	Ponte Reale	
2	Celle Nicolò	Paolo	13/2/1798	308	Ponte Reale	
3	Pace Vincenzo	Luigi	2/1/1803	247	Ponte Reale	
4	Lagomarsino A.	Giuseppe	24/9/1795	227	Molo	
5	Ghio Geronimo	Gerolamo	7/7/1796	532	Ponte Reale	
6	Chiozza Nicolò	Antonio	28/5/1800	1245	Ponte Reale	
7	Carozzino Gaetano	Giacomo	18/8/1801	1275	Ponte Reale	
8	Ghio Andrea	Antonio	9/10/1798	463	Ponte Reale	
9	Parodi Francesco	Nicolò	10/9/1804	–	Ponte Spinola	
10	Tisci Francesco	Nicolò	18/8/1790	26	maestro d'ascia	

14. Capitoli per la Caravana dei facchini della Mercanzia (1832)

A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 491, doc. 10 marzo 1832.

Cap. 1. Numero dei facchini

art. 1. Gli facchini della Mercanzia e Marinetta uniti e gli così detti Cassagnini sono fissati al numero di 180. La loro soppressione per arrivare ad essere ridotti a questo numero si opererà col mezzo di non provvedere ai due terzi delle vacanze, che per morte, radiazione od altro motivo qualunque avessero luogo nella Caravana di modo che per ogni tre vacanze non si passerà che ad una sola nomina, e ciò sino a che sieno arrivati al suddetto numero di 180.

Cap. 2. Elezione dei facchini

art. 2. L'elezione dei detti facchini spetta all'Uffizio dei Provveditori, quale per ¾ dovrà prenderli fra gli nati o domiciliati in Genova da 10 anni, e per il quarto fra quelli della campagna, a meno che non venisse l'epoca in cui l'Uffizio si trovasse mancante d'individui dell'una o dell'altra classe che aspirano ad essere eletti.

art. 3. In occasione dell'annua formazione del Ruolo si metterà l'attendenza a posti vacanti da durare per giorni otto dopo l'affissione dei soliti viglietti d'avviso nei consueti luoghi della città, e passato tale termine saranno gli aspiranti sottoposti dall'Uffizio alla esperienza de voti, e gli eletti non potranno entrare in esercizio se non presentato prima il biglietto criminale netto dell'Ecc. Reale Senato, Tribunale di Prefettura e Direzione di Polizia.

art. 4. L'eligendo dovrà giustificare di avere compita l'età d'anni 18, e non maggiore di 30 colla fede di battesimo, e di essere di una forte costituzione, onde potere lavorare colla stanga.

Cap. 3. Doveri dei facchini

art. 5. Gli facchini dovranno essere muniti della medaglia indicante lo scalo ed il numero in cui sono portati nel ruolo.

art. 6. Alcun facchino non potrà assentarsi dalla città senza licenza d'altro degli Ill. Deputati al Camallaggio.

art. 7. È incompatibile l'esercizio di facchino della Mercanzia coll'avere interesse alcuno in generi di commercio sì all'ingrosso che al dettaglio, sotto pena di essere dai Deputati radiato dal Ruolo dei suddetti facchini.

art. 8. È proibito a facchini bestemmiare, fare alterchi, rumori, e giuocare anche a giuochi permessi nei luoghi di loro stazione. I facchini dovranno rispettare i loro consoli, ed eseguire i loro ordini. Ogni insubbordinazione, rissa, o tumulto è loro

proibito sotto le più severe comminazioni. I colpevoli di simili mancanze dovranno essere provvisoriamente sospesi dal alvoro dai loro consoli, i quali ne faranno indilatamente, o al più tardi entro ore 24, rapporto aggli Ill. Deputati, dai quali i colpevoli potranno essere puniti colla promulgazione della sospensione, colla perdita della giornata a profitto della Caravana, col carcere a termini del disposto dal regio Viglietto 27 maggio 1817, o colla traslocazione ad altri scali, e finalmente colla radiazione dal Ruolo dei facchini secondo la gravità dei casi.

art. 9. Gli facchini dovranno ritrovarsi alla mattina alla riunione generale che ha luogo prima del comminciare dei lavori, muniti ciascuno in modo visibile della loro medaglia, né potranno assentarsi dalla loro piazza senza avere giustificato ai consoli di qualche incomodo loro sopragiunto. In caso di contravvenzione i consoli non terranno ed essi conto della giornata di lavoro, salvi sempre i riclami che contro i consoli volessero i facchini portare nanti i Deputati. Se l'assenza dalla piazza avrà luogo in giorno di lunedì il contravventore resterà perdente del lavoro che eseguirà nei due giorni successivi.

art. 10. I facchini dovranno stare tutto il giorno al posto che sarà loro destinato dai consoli, e non potranno assentarsi sotto qualunque pretesto, o cambiare di posto con altri, né lavorare altrove per conto proprio, sotto le penali portate agli art. 8-9.

art. 11. I facchini dovranno passare esattamente a mani dell'esattore, al rispettivo locale assegnato, tutte le mercedi che avranno percepito nei lavori da essi eseguiti, e ciò entro la giornata, o al più tardi nella mattina seguente prima delle ore 8.

art. 12. Nessuno potrà appropriarsi in tutto, o in parte, la mercede dei lavori da esso eseguiti, o danneggiare in qualunque modo la Caravana. Nel caso di contravvenzione a questi due articoli (11-12) il reo sarà radiato dal Ruolo dei facchini a giudizio degli Ill. Deputati al Camallaggio.

art. 13. I facchini per qualche motivo ed in qualunque tempo verranno esclusi dalla Caravana, o sospesi dal lavoro, non potranno seguitare a lavorare in alcuna piazza o scalo sotto qualsisia pretesto o titolo. Se contro il divieto continuassero a lavorare saranno immediatamente fatti arrestare dai Deputati al Camallaggio, e tradotti nanti il giudice competente per l'ulteriore procedura a cui potesse darsi luogo.

art. 14. Qualunque furto, frode, o baratteriacommessa dai facchini in qualunque modo, con abuso dell'esercizio della loro qualità, sarà punito nel modo espresso nel precedente art. 12. li facchini che venissero radiati dal Ruolo per ordine delli Ill. Deputati al Camallaggio, non potranno esservi di nuovo inscritti, che in virtù di una deliberazione dell'Ill. Uffizio al seguito del ricorso da doversegli presentare entro il termine di un mese dal giorno della pronunciata radiazione.

Cap. 4. Diritti dei facchini

art. 15. Ai facchini del Ponte Mercanzia e Marinetta riuniti, compresi i cosidetti Cassagnini, competono tutti i diritti ossia lavori ad essi assegnati col Regolamento per la generale classe dei facchini del 2 Nivoso anno 14, dal Regio Viglietto 23 maggio

1817, dalle Regie Patenti degli 8 novembre 1830, ed inoltre da quelle provvidenze dell'Uffizio a cui non ostassero i prefati regolamenti e Regio Viglietto.

Cap. 5. Formazione di un Monte per la garanzia dei negozianti e particolari

art. 16. Si formerà un fondo di lire nuove duemilla da servire per pagamenti avessero luogo tanto a favore dei negozianti che dei particolari sia per danni fortuiti, che per furti, ed altro, non che per le spese occorressero a vantaggio della Caravana.

art. 17. Occorrendo di servirsi di parte di dette lire 2000 per li oggetti sopraindicati, dovrà detto monte essere immediatamente risarcito sino alla detta concorrente partita di lire nuove 2000.

art. 18. Sia per formare che per risarcire detto monte si dovranno i così detti avanzi spezzati. I Deputati al Camallaggio invigileranno a che con questo mezzo la cassa sia sempre tenuta al completo.

art. 19. Sudette lire nuove 2000 si custodiranno in una cassa a tre chiavi in quel locale che indicheranno i consoli della Caravana, una delle quali chiavi resterà presso il cassiere, una presso un console di Dogana, il più vecchio dei due consoli, e l'altro presso un console del Ponte della Mercanzia, il più vecchio dei due consoli.

art. 20. Dalla detta cassa non si potrà estrarre benché menoma somma senza un ordine in iscritto dei consoli previo il consenso dei Deputati.

art. 21. Giunta la detta cassa alle dette lire nuove 2000, il soprapiù si dividerà nel mese di dicembre di ciascun anno per eguale porzione fra gl'individui della Caravana e famiglie dei trapassati nell'anno in quella porzione che ciascheduno partecipa nella divisione.

Cap. 6. Elezione degli ufficiali

art. 22. Si formeranno due stati dei facchini in uno de quali saranno notati con nome, cognome, e numero della medaglia, tutti coloroche sanno discretamente leggere, scrivere e computare a giudizio dei Deputati al Camallaggio, e nell'altra di tutti gl'illeterati, esclusi i vecchi, ed inabili, a giudizio come sopra. In detti stati si noteranno di mano in mano quelli che detti Deputati stimeranno di aggiongere, e si leveranno quelli che per motivi a loro noti credessero secondo le circostanze di non più conservarvi.

art. 23. Gli ufficiali della Caravana sono in numero di 15, cioè: 4 consoli, 4 esattori che riscuotono le mercedi, 4 scrivani quali notano i generi, 2 invigilatori, 1 cassiere generale. Questi ufficiali durano in carica per un anno, e non possono essere rieletti alla stessa nell'anno successivo.

art. 24. Detti ufficiali sono eletti ogni anno dall'Ufficio Provveditori prima che escano di carica gli ufficiali dell'anno corrente.

art. 25. Detti ufficiali, cioè i consoli, cassiere generale, esattori, e scrivani, saranno dall'Ufficio presi frà quei che sanno leggere e scrivere, e gl'invigilatori potranno essere eletti anche fra gl'illetterati. fatta l'elezione, questa si comunicherà alla

Direzione di Polizia, e quallora sopra di qualche individuo vi siano dei motivi per non ammetterlo alla carica colla quale fosse eletto, si passerà in di lui luogo a nuova nomina, ossia elezione.

Cap. 7. Doveri degli ufficiali

art. 26. L'esecuzione dei regolamenti è affidata ai consoli ed altri ufficiali della Caravana e messa sotto la loro responsabilità.

art. 27. Le incombenze dei consoli sono ripartite nelle diverse stazioni in guisa che in ogni mese due di loro per torno siano destinati sovrastanti ai lavori che escono dal Ponte Mercanzia, ed abbiano anche la sorveglianza ai lavori del Ponte della Marinetta, mediante la presenza di qualche ufficiale subalterno, o quella di uno di loro quando abbisogni, e due in Dogana, e con che ciascheduno di loro debba stare nei limiti delle proprie incombenze, e non ingerirsi in quelle degli altri.

art. 28. Ciascun console nella stazione in cui resta assegnato dovrà invigilare che il servizio venga eseguito alla maggiore precisione, e che sia osservato il presente regolamento.

art. 29. Sospenderà dall'esercizio i trasgressori e ne raguaglierà entro le ore 21 il Deputato per sentire le di lui providenze.

art. 30. I quattro esattori addetti uno per uno a ciascun console rimarranno di stazione o di giro dove dal proprio console gli verrà indicato, altrettanto avrà luogo per i quattro scrivani. Il cassiere generale stazionerà al Ponte della Mercanzia, e sarà suo obbligo di notare in un libro maestro i risultati dei quattro esattori, ed incassare giornalmente il rispettivo ammontare.

art. 31. Il detto cassiere generale alla fine di ciascheduna settimana farà il riparto del pervenuto a sue mani, come si dirà in appo.

art. 32. I due invigilatori eserciteranno la loro vigilanza più particolarmente nel Ponte della Mercanzia, e per la Dogana in aiuto del cassiere, e ciò mediante intelligenza, e direzione dei consoli e del cassiere. Però avranno anche l'incarico d'invigilare sugl'individui tutti della Compagnia compresi gli ufficiali, al quale effetto dovranno all'opportunità riferire ai Deputati al Camallaggio. Spetterà ai medesimi di procurare di convenire tutte le dispute che insorgessero per occasioni di mercedi frà i negozianti, i particolari, ed i facchini.

art. 33. È proibito ai consoli dare il permesso ai facchini di assentarsi dal locale assegnato, e di cambiare di piazza, senza giusti motivi, come all'art. 9.

art. 34. I consoli ed altri ufficiali, quallora non eseguiscano e non facciano pontualmente gli ordini dell'Ufficio e suoi Deputati, e quallora non si adoperino con zelo a mantenere il buon ordine della Caravana, e a procurare i maggiori vantaggi della stessa, oltre essere loro tolta o sospesa della giornata della quale si dirà in appo, a giudizio dei prestantissimi Deputati, potranno anche essere sospesi o dimessi dalle loro funzioni, quando così stimino i Deputati o l'Ufficio.

Cap. 8. Custodia degli utili giornali e riaprtizione

art. 35. Gli utili risultanti dalle mercedi dei lavori si riporranno in quattro cassette, una cioè per ogni esattore, tutte a doppia chiave, una delle quali sarà a cura dei rispettivi esattori, e l'altra del console il più anziano frà i quattro, e dippiù una stazza di ferro che ne chiuda il buso, la di cui chiave resterà a mani del cassiere generale.

art. 36. In esse cassette, inoltre terminato il lavoro della giornata, si riporranno dal rispettivo scrivano le liste dei lavori eseguiti. Il cassiere ed il console più anziano, alla presenza dell'esattore, dovrà riconoscere la corrispondenza del denaro colle liste, nell'atto di eseguire l'incasso nella cassa generale.

art. 37. Il cassiere generale, l'invigilatore destinato più specialmente per la Dogana ed in aiuto del cassiere, gli esattori e due dei consoli almeno dovranno intervenire alla formazione dei conti che si faranno alla fine di ogni settimana, unitamente ai due facchini de quali nell'art. seguente non aventi carica alcuna.

art. 38. Si formerà il bussolo contenente il nome di tutti i facchini della Caravana non aventi carica alcuna del quale si estrarranno due individui, quali dovranno intervenire alla formazione dei conti, e ripartizione da farsi.

art. 39. I consoli ed il cassiere generale in considerazione degli incarichi loro indossati pei quali sono più legati degli altri avranno una mezza parte dippiù dei facchini communi. Gli esattori, gli scrivani, e gl'invigilatori avranno di puù dei facchini communi una quarta parte. Nessuno degli ufficiali è obbligato a lavorare. Ai 24 facchini assegnati alla Dogana pel maggior lavoro che essi eseguiscono potranno essere corrisposti con intelligenza dei Deputati soldi 30 per ciascheduno alla settimana.

art. 40. Coloro che essendo ammalati vorranno percepire la posta o la mezza posta come si dirà in appo, dovranno renderne avvisato la mattina del giorno in cui rimarranno a letto il cassiere generale, rimmettendoli poscia la fede del medico, o chirurgo, che gli cura sia in casa che all'ospedale. art. 41. Il cassiere dovrà verificare, o per mezzo dei consoli, o invigilatori, o non potendolo fare essi per mezzo di altri facchini, sino dal prossimo giorno e nei giorni successivi, la verità della supposta malatia, e quallora venisse a sapere che il supposto amalato fosse fuori di casa tratterà la posta al supposto amalato.

art. 42. Gli amalati per i prossimi otto giorni percepiranno la posta intiera. Quallora la malatia duri di più, essi avranno solamente la metà, che sarà pure corrisposta alle loro famiglie, quallora sieno ricoverati nell'ospedale, o altro stabilimeto pubblico.

art. 43. I facchini indisposti, allorché le loro malatie non gli obbligano a letto, sono esentati dal lavoro, ma obligati di presentarsi in ogni giorni alla piazza all'ora del così detto Bagone ed ivi fermarsi per eseguire quelli ordini di sorveglianza ed incombenze che verranno dai consoli loro ordinate, e compatibilmente alle loro forze, il che non eseguendo non avranno diritto alla percezione della mezza posta.

art. 44. I facchini vecchi ed impossibilitati ad ulteriormente lavorare potranno dimandare di essere deffinitivamente esonerati dall'obbligo del lavoro, e posti a mezza posta coll'assenso dell'Ill. Deputato.

15. La caravana dei misuratori da grano (1835)

A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, fl. n. 1146, doc. 22 maggio 1835

Cap. 1. Numero dei Misuratori

1. La Compagnia dei Misuratori da Grano instituita in Caravana sarà composta di n. 30 individui, la nomina ed elezione dei quali è devoluta all'Uffizio Provveditori, secondo il prescritto dall'art. 22 delle Regie Patenti del 31 luglio 1815. Tutti gli individui attuali senza eccezione che sono ascritti a detta Compagnia saranno conservati e ne formeranno parte di diritto.

2. Nessuno potrà essere eletto Misuratore da Grano se non giusitficherà della di lui moralità, e buona condotta coll'esibizione de' certificati dell'Ecc. Real Senato, Ill.mo Tribunale di Prefettura, e Regia Direzione di Polizia.

3. Gl'individui che aspireranno ad un posto di Misuratore nella Compagnia suddetta non potranno essere eletti se non avranno giustificato di aver compita l'età d'anni 24, e di non avere oltrepassata quella di 34: a tale effetto dovranno insieme agli altri requesiti presentare ben'anche la fede di Battesimo, e giustificare nel tempo stesso della sanità e robustezza corporale con apposito certificato di un dottore di confidenza dell'Uffizio.

4. L'Uffizio Provveditori non potrà fare alcuna nomina di Misuratore in prima vacanza, così che tali posti non si debbano da qui inanzi più conferire se non quando la vacanza avrà realmente avuto luogo, nel qual caso allorché i morti o i pensionati lasciassero dei figli e dei generi l'Ufficio li avrà in considerazione, senza però che essi possano pretendere di avervi un diritto acquisito.

5. La Compagnia si comporrà per quattro quinti d'individui nati e domiciliati da 10 anni in Genova. L'altro quinto potrà prendersi promiscuamente frà quelli di città, ovvero della provincia di Genova. Si avrà nella nomina un particolare riguardo subordinatamente a quanto è stabilito coll'art. precedente a facchini e figli dè facchini da grano che per loro condotta morale e le buone loro qualità offerissero opportuna garanzia della regolare loro gestione. Niuna nuova nomina però potrà farsi al posto di Misuratore di alcun postulante che non sappia leggere e scrivere [buco] del numero totale non ha tali cognizioni.

Cap. 2. Doveri dei Misuratori

6. Ogni Misuratore dovrà essere munito d'un distintivo da portarsi allorché si trova a lavoro. Tale distintivo consisterà in una piccola impronta d'argento portante lo stemma della detta città, ed il numero d'ordine ed in giro le parole Misuratori da Grano. A quelle delli Uffiziali della Caravana oltre i numeri d'ordine vi sarà indicata la qualità del loro Ufficio. Tale impronta dovrà pagarsi da ciascun Misuratore all'epoca

della consegna, e tutte le volte che venisse a perderla. In caso di sospensione, destituzione, ritiro, o morte, la suddetta impronta verrà depositata in Ufficio.

7. In ogni giorno, esclusi i festivi, tutti i Misuratori muniti del loro distintivo, un'ora prima dell'apertura della Gabella del Grano dovranno ritrovarsi nel loro locale per eseguire gli ordini de' consoli, e non potranno eseguire nessun lavoro senza il preventivo ordine del console, e non sarà loro lecito nemeno d'assentarsi senza permesso dal alvoro a cui sono destinati. Mancando a questi doveri saranno puniti colla multa di Lire nuove 5 fino a 20, ed anche colla sospensione secondo la gravità dé casi a giudizio degli Ill.mi Deputati.

8. Spetterà all'ultimo Misuratore eletto il servizio della pulizia del locale de Misuratori, ed il provvedimento dell'acqua, ed in sua assenza subentrerà l'altro che gli succede, o chiunque sarà destinato dal console. Il contravventore sarà punito colla sospensione di una giornata di lavoro.

9. È proibito ai Misuratori di far commercio e senserie tanto direttamente quanto indirettamente in granaglie sì al dettaglio che all'ingrosso, tanto in città come fuori di essa, anche per mezzo delle loro consorti, sotto pna in questi casi della sospensione, ovvero destituzione in caso di recidiva.

10. I Misuratori che all'epoca della pubblicazione del presente regolamento si trovassero in commercio di granaglie dovranno entro il termine di trè mesi cessare totalmente da siffatto loro negozio, ed uniformarsi pienamente all'art. 9.

11. È proibito a Misuratori di bestemmiare, fare alterchi, rumori, e tumulti; nonché di giuocare, anche a giuochi permessi, nel locale della Compagnia. Il contravventore sarà punito con la multa da Lire nuove 5 sino a Lire nuove 20, ed anche colla sospensione in caso di recidiva a giudizio de Deputati.

12. Qualunque Misuratore reo di qualsivoglia frode, furto, baratteria, o contrabbando commessi sia in esercizio delle sue funzioni che in qualunque altro modo, rimarrà immediatamente sospeso, e potrà essere destituito secondo la gravità dei casi con rimetterne i verbali all'Autorità competente.

13. Dovranno i Misuratori professare il maggior rispetto e deferenza verso il pubblico, i negozianti e loro commessi, non che verso gli Uffiziali della Caravana. Mancando a questi doveri saranno puniti con una multa dalle Lire nuove 3 sino alle Lire nuove 25.

14. Non sarà mai lecito ai Misuratori di rifiutare il lavoro loro comandato dai consoli quando anche fossero chiamati fuori delle ore dell'ordinario servizio, sotto pena di essere sospesi da tré a dieci giorni.

15. È vietato ai Misuratori di questuare mancie, strenne, beveraggi, o altre gratificazioni, tanto in denaro, come in generi presso i negozianti, loro commessi, od altre persone, a titolo di lavori fatti per conto della Compagnia, sotto pena di sospensione, o di destituzione per i recidivi.

16. Tutti i lavori eseguiti dai misuratori, e per conto della Compagnia dovranno essere da essi immediatamente denunziati al verificatore entro la giornata, sotto pena di sospensione, o destituzione in caso di recidività, o di manifesta mala fede.

17. I Misuratori debitori verso la Compagnia per avere esatto delle somme per diritti di misura che nel termine di giorni trè non salderanno il loro debito incorreranno la prima volta nella sospensione da durare fino al saldo del debito, e per i recidivi a giudizio degli Ill.mi Deputati.

18. Chiunque cadrà in ubbriachezza nelle ore di lavoro sarà punito con una multa dalle Lire nuove 5 a Lire nuove 25 estensibile sino a Lire nuove 50 in caso d'ulteriori abituali recidive, riamnendo in facoltà de Deputati di applicargli invece in questi casi la pena della sospensione per quindi riferirne all'Ufficio, il quale potrà così credendo pronunciarne anco la destituzione.

19. Le permissioni d'assenza dal lavoro per lo spazio non maggiore di 4 ore verranno accordate verbalmente dai consoli e quelle per un termine eccedente le ore 4, e non maggiori di un giorno, si potranno egualmente dare dai consoli, ma per iscritto, e con darne avviso puntualmente all'Ufficio. A Misuratori che fossero costretti d'assentarsi per un termine maggiore di un giorno, le licenze dovranno essere rilasciate dagli Ill.mi Deputati Provveditori. I Misuratori che non ritornassero nel tempo prefisso, meno il caso di legittime giustificazioni, per la prima volta punite colla multa da Lire nuove 5 a Lire nuove 25, per la seconda volta colla sospensione per un mese, e per la terza volta colla destituzione. I Misuratori non parteciperanno nei proventi durante la loro assenza, sebbene fossero muniti del debito permesso, quallora sia questa maggiore di giorni quindici, continueranno però a contribuire a tutte le spese a carico della Compagnia.

Cap. 3. Diritti dei Misuratori

20. Tutti i lavori di granaglie in città, ponti e scali sono assegnati alla Caravana de Misuratori da Grano, come si è praticato fino al presente.

21. Le dispute per diritti di misure che potranno insorgere frà i particolari e la Caravana dovranno da consoli essere sottoposte alla decisione degli Ill.mi Deputati Provveditori.

Cap. 4. Elezione degli Uffiziali

22. Gl'Uffiziali della Caravana dei Misuratori del Grano saranno quattro. Cioè un console, un sotto console, un cassiere, un verificatore. Quali durano in carica per un anno. Potrà però l'Uffizio confermare, quallora così stimi, la metà di essi per l'anno successivo. Qualunque individuo che cesserà dalla carica di Uffiziale non potrà essere rieletto che dopo l'intervallo di un anno. Per questa prima volta l'elezione di detti Uffiziali verrà fatta dall'Uffizio.

23. Per le successive elezioni quindeci giorni prima di terminare il console dovrà far radunare la Compagnia con l'intervento di uno degli impiegati dell'Uffizio che sarà destinato dagli Ill.mi Deputati Provveditori per formare una lista tripla de candidati da presentarsi all'Uffizio, da cui saranno eletti i nuovi Uffiziali.

24. Il console dovrà distribuire il lavoro secondo il numero d'ordine che avrà ciascuno Misuratore, avvertendo che il numero uno apparterrà al console pro tempore, il numero otto al cassiere, il numero sedeci al sotto console, ed il numero ventiquattro al verificatore all'oggetto di non trovarsi assieme al lavoro, e poter quindi meglio invigilare sui Misuratori e dovrà parimente invigilare che la misura si eseguisca colla maggiore precisione e lealtà e che sia osservato il presente regolamento in ogni sua parte. Sospenderà dall'esercizio delle loro funzioni i trasgressori, e ne ragguaglierà entro le ore 24 gli Ill.mi Deputati per mezzo del Commesso dell'Uffizio a ciò destinato. Non potrà assegnare i Misuratori al lavoro se non dopo fatto lo scandaglio * di cui dovrà darne parte all'Uffizio. Dovrà il console tenere un libro in cui descriverà giornalmente tutti i lavori che gli saranno stati ordinati, e che avrà fatto eseguire in quel giorno, e terrà nota del pari di tutte le multe e sospensioni occorse per controllare il libro del cassiere.

25. Il sotto console supplirà per il console in caso di assenza o malattia ed eserciterà la sua vigilanza più particolarmente sopra tutti i Misuratori quando sono a lavoro, all'oggetto soprattutto che adempiscano esattamente il loro dovere nel misurare, per cui è responsabile, siccome il console, rispetto all'Uffizio ed al commercio. Farà inoltre osservare tutte le disposizioni del presente regolamento, e sospenderà dal lavoro i Misuratori trasgressori con obbligo di farne tosto rapporto agli Ill.mi Deputati.

26. Il cassiere che dovrà in ciascun giorno trovarsi a disimpegnare le incombenze del suo Ufficio, compito il suo lavoro di Misuratore dovrà portarsi immediatamente nel locale della Caravana per inscrivere su d'un libro che sarà detto di cassa tutte e singole le somme che egli stesso o i Misuratori avranno riscosse per importo dè lavori compiti e che rimarranno sotto la sua responsabilità. Pagherà ogni sabbato la tangente che sarà risultata dalla divisione totale dell'introito delle somme da esso incassate per mercedi di misurazioni eseguite nella settimana dalla Caravana, e versare ne primi cinque giorni d'ogni mese nella Cassa Civica la quota dell'introito del mese precedente spettante alla città. Dovrà altresì tenere un libro in cui descriverà tutti gli introiti che devono cedere a vantaggio della Cassa delle Pensioni, non che il pagamento delle medesime.

---

* Lo scandaglio che si fa al bordo dei bastimenti che giungono in porto con grani ha per oggetto di stabilire nell'interesse reciproco del venditore e del compratore quale possa essere la bontà del carico e l'esatto e corrispondente peso della mina di misura. Tale operazione per inveterata consuetudine si eseguisce sulla via da persona a ciò da molto tempo destinata dall'Uffizio.

27. Sarà speciale dovere del verificatore d'invigilare all'incasso di tutte quante le mercedi che dovranno i Misuratori esigere a norma della tariffa, e controllare tutte le operazioni del cassiere. Dovrà pur anco vegliare che i Misuratori eseguiscano bene il loro travaglio, ne commettano concussione alcuna. In tali casi dovrà immediatamente avvisare il console o sotto console per essere fatto subito rapporto agl'Ill.mi Deputati.

28. Gli Uffiziali della Caravana in considerazione degli incarichi loro addossati oltre quello del lavoro comune a tutti i Misuratori, per cui sono legati più degli altri, e non possono avere alcun altro guadagno, avranno annualmente da prelevarsi dalla massa totale:

il console	lire	100
il sotto console	lire	60
il cassiere	lire	280
il verificatore	lire	60
	lire	500

Quale somma però sarà loro sospesa per un tempo, ed anche tolta a giudizio degli Ill.mi Deputati quallora non eseguiscano, e non facciano puntualmente eseguire gli ordini loro e del Magistrato, e qualora non si adoperino con zelo a mantenere il buon ordine nella Caravana, e a procurare i maggiori vantaggi della stessa, nei quali casi potranno anch'essere sospesi, o dimessi dalle loro funzioni, quando così stimino i Deputati suddetti, o l'Uffizio.

29. Le cosidette somme che finora si percepivano da chi lavorava, anderanno d'ora innanzi a vantaggio di tutti gl'individui della stessa indistintamente, e divisi per eguale porzione.

Nota Bene. Sotto il nome di somme s'intende un benefizio o prelevamento di Centesimi 80 per ogni 100 mine sul diritto di misura, il quale cedeva a favore dell'individuo che lavorava, e che ora non ha più luogo, dovendo lavorar tutti egualmente.

Cap. 5. Stabilimento di una Cassa per le Pensioni

30. Sarà stabilita una Cassa da cui si pagheranno le pensioni che verranno concedute dall'Uffizio ai Misuratori, od alle loro vedove, e figli minorenni.

31. A cominciare dall'epoca che sarà messo in esecuzione il presente regolamento si farà a profitto della Cassa una ritenuta del 3% sopra tutto quanto è devoluto e percepiscono i Misuratori nulla escluso.

32. Anderà anche a profitto della Cassa delle Pensioni come all'art. 31 il prodotto delle multe inflitte a contravventori al presente regolamento, non che il prodotto delle sospensioni.

33. Passato un anno riconoscendosi che i mezzi stabiliti per la formazione della Cassa delle Pensioni non sieno sufficienti a supplire ai pesi della medesima, l'Ufficio Provveditori dovrà stabilirne degli altri; viceversa, se i fondi che vi saranno in detta epoca eccederanno i detti pesi per modo che a giudizio del suddetto Uffizio possa esservi luogo ad una diminuzione sulle ritenzioni stabilite di sopra all'art. 31 verranno queste diminuite.

34. L'Uffizio Provveditori accorderà la pensione di due terze parti della quota spettante ad ogni Misuratore sul diritto di misura, escluse le somme a colui che avrà servito in tale qualità pel corso d'anni 25 avrà compito l'età d'anni 60 e si troverà impossibilitato ad ulteriormente servire. Li aumenterà essa del decimo di detti due terzi per ogni anno di servizio oltre i 25, senza ch possa giammai eccedere la quota spettante ad un Misuratore escluse le somme, che costituisce il maximum della pensione di un Misuratore.

35. La pensione da accordarsi ai Misuratori impossibilitati a lavorare dopo cinque anni di servizio, e prima di anni 60 di età, sarà di un terzo sul riparto spettante ad un Misuratore del diritto di misura, escluse sempre le somme. L'Ufficio si riserba la facoltà di accordare di soccorsi per una volta tanto, che non eccedano le Lire nuove 200 a Misuratori impossibilitati a lavorare prima de sovraindicati 5 anni, o loro vedove, e figli minorenni.

36. Avranno diritto alla pensione per una quinta parte di una quota devoluta a Misuratori, escluse le somme, le vedove de Misuratori, o i loro figli legittimi e naturali nati di legitimo matrimonio minori d'anni 18 fino a che pervengano a tale età, e per eguale porzione quallora il rispettivo marito, o padre, abbia servito per il corso almeno di anni 5 e sia morto in attività di servizio. Le predette vedove, o figli di cui è caso in quest'articolo acquisteranno il diritto ad una terza parte della quota spettante ad un Misuratore, escluse le somme allorché avrà il defunto oltrepassato gli anni dieci di servizio. In verun caso poi tale pensione potrà eccedere il limite qui sopra stabilito.

37. Se le vedove aventi prole passeranno a seconde nozze, o verranno a morire, la pensione ad esse accordata cadrà intieramente a profitto dei figli se saranno ancor minori d'anni 18.

38. L'Uffizio potrà accordare una metà di pensione a coloro i quali o per ferite ricevute, o gravi fisiche indisposizioni incontrate nell'adempimento delle loro incombenze sono resi inabili al servizio, qualunque sia la durata dell'esercizio.

39. Per essere ammessi alla pensione, i postulanti dovranno giustificare di trovarsi nell'impossibilità di servire con un certificato di un dottore di confidenza dell'Uffizio, e dovranno presentar la fede di nascita ed un estratto della loro nomina.

40. Per conseguire la pensione dovranno le vedove produrre la fede di morte del marito, e quella della loro nascita, e matrimonio. Gl'individui invece minori di 18 anni la fede di Battesimo, e quella del decesso del padre e della madre, ovvero d'esser questa passata a seconde nozze.

41. Il Misuratore destituito non sarà ammesso a presentare reclamo alcuno per le ritenute sofferte, e non potrà ottenere alcuna pensione, e nemmeno la di lui vedova, o figli minori.

42. I Misuratori resi inabili a lavorare per causa d'immoralità o stravizio non avranno alcun diritto ad ottenere la pensione. Le vedove però, ed i figli de Misuratori morti in attività di servizio per le cause sopra indicate potranno conseguire le pensioni nelle proporzioni stabilite negli articoli precedenti.

43. La Cassa per le Pensioni verrà affidata al cassiere della Caravana di cui sarà responsabile. Detta Cassa sarà verificata dagl'Ill.mi Deputati tutte le volte che essi lo giudicheranno conveniente; ma dovranno però farlo almeno quattro volte all'anno. Quallora l'ammontare di tale Cassa eccederà la somma di lir nuove duemila, oltre ciò che è necessario pel servizio corrente si depositerà dal cassiere sudetto e a diligenza de Deputati presso il Monte di Pietà. Tal Cassa dovrà avere tre chiavi, una delle quali si riterrà dal cassiere, l'altra dal console, e la terza dal Capo Uffizio dei Provveditori.

44. Nello stabilire le pensioni per gli attuali Misuratori in proprietà, loro vedove, o figli si computeranno gli anni di servizio da essi prestato sino al presente.

45. L'attuale sistema non ammettendo più sorroghe per l'avvenire, le sorroghe attuali dovranno attendere alla piazza che fosse vacante per la morte, o ritiro del suo titolare, sebbene a quell'epoca avessero oltrepassata l'età stabilita d'anni 34 per l'ammissione, e quallora siano eletti per Misuratori definitivi non avranno diritto a conseguire la pensione per ciò che riguarda i due terzi, se non nel caso che nei 25 anni richiesti se ne possano contare almeno dieci consecutivi di servizio prestati come Misuratori in proprietà, abbiano compiti 60 anni d'età, e sieno impossibilitati a servire. Per ciò che riguarda il terzo di pensione si conserverà il disposto dall'art. 35 purché i richiesti 5 anni siano dopo la sua nomina in proprietà, e per i soccorsi si seguiranno l'istesse norme stabilite in detto articolo. Il disposto degli art. 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42 sarà applicabile alle sorroghe attuali solamente dopo aver ottenuta la nomina di Misuratore in proprietà.

46. Nulla resta innovato al convegno passato in addietro cò Misuratori che si sono volontariamente esonerati da tale incarico, i quali siccome le loro mogli che vi avessero diritto continueranno a godere come per l'innanzi della loro intiera quota. Nemmeno sarà innovato alle pensioni a carico fino al presente della massa, o di qualche Misuratore in particolare, le quali rimarranno indossate a chi le sopporta attualmente, come non resta neppure nulla cambiato a patti e condizioni che potessero esistere al presente frà le sorroghe, ed i titolari. A tale effetto nel procedere al ripartimento del lucro proveniente dalla misurazione si osserverà l'ordine seguente. Si preleverà dapprima giusta il consueto il diritto spettante alla città, l'importo delle così dette somme e l'ammontare delle spese di fitto del locale. Dopo ciò si dividerà la somma superstite siccome praticavasi sino al dì d'oggi in 34 parti, e si pagheranno 4 di esse ai quattro Misuratori rinunciatari o loro mogli per cui fossero obbligati. Dette rimanenti 30 parti si soddisferà in pensione di lirenuove 100 dovuta dalla massa de Misuratori alla vedova Vaccarezza, siccome quelle altre di cui fosse gravata la

Compagnia, e quindi prelevato l'importo delle corresponsioni stabilite alli Uffiziali della Caravana, si procederà ad un secondo riparto della somma frà i 30 Misuratori, ritenendo a coloro che ne sono al presente gravati l'ammontare intero della pensione da essi dovuta per corrisponderla alle vedove e pupilli, ed in seguito riunite al residuo le così dette somme, si riterrà il 3% su tutta intera la predetta quota, all'oggetto di poter conseguire parimente senza diminuzione la pensione cui potranno aver diritto, e non essendo giusto d'altra parte, che le cennate vedove o pupilli soffrano una ritenzione da cui non ritrarrebbero alcun vantaggio. Non dovendo poi le attuali pensioni gravitare in veruna circostanza sulla nuova Cassa che in oggi si stabilisce, nel caso che un Misuratore gravato di qualche pensione premorisse al titolare di essa, l'onere di soddisfare simile pensione rimarrà indossato al nuovo Misuratore che subentrasse al luogo del defunto sino alla morte del pensionato.

47. Non si accorderanno pensioni se non fino alla concorrenza de fondi disponibili che esisteranno nella Cassa delle Pensioni.

Cap. 6. Disposizioni generali

48. I Misuratori debitori verso della Compagnia non potranno mai essere eletti Ufficiali se non dopo sei mesi da che avranno saldato il loro debito.

49. Coloro i quali per leggiere contravvenzioni saranno stati per cinque volte puniti, o multati nel corso d'un anno, saranno soggetti per la abituale consuetudine di delinquere alla sospensione per un mese.

50. Sarà in facoltà d'ogni Misuratore di visitare e verificare il libro di cassa nella parte che lo riguarda, ed il cassiere non potrà rifiutarsi di dare al medesimo tutti i possibili schiarimenti.

51. Tutti i libri dovranno presentarsi agli Ill.mi Deputati ogni volta che lo richiederanno.

52. I Misuratori che cadranno ammalati avranno diritto e dovrà loro esser corrisposta durante il tempo della malattia il guadagno della settimana, meno l'importo delle così dette somme che gli spetteranno, e che andrà a benefizio della Cassa delle Pensioni. Saranno pure esclusi da questo benefizio coloro la di cui malattia procedesse da immoralità o stravizio. Per ottenere la retribuzione di cui sopra, sarà necessario la fede di un dottore di confidenza dell'Uffizio.

53. Le chiavi del locale de Misuratori dovranno ritenersi dal console, o sotto console, senza che possano consegnarle ad altri, per cui uno di essi dovrà immancabilmente trattenersi fino dopo terminato il lavoro, onde chiudere il locale predetto.

54. Il console e sotto console dovranno prontamente fare rapporto a Deputati di tutte indistintamente le mancanze che commettessero i Misuratori sotto quelle pene che credessero i Deputati d'infliggerli, ed anch sotto le pene istesse cui sarebbero incorsi i trasgressori; quallora vi si riconoscesse della connivenza coi medesimi o anche dolo.

55. Tutte le spese di fitto del locale, provviste ed altro, continueranno a prelevarsi dalla massa totale nel modo che si è praticato sino al presente.

56. Tutte le sospensioni saranno decise dagli Ill.mi Deputati, e le destituzioni verranno pronunziate dall'Uffizio.

57. Alla fine d'ogni anno tutti i Misuratori compresi gli Uffiziali saranno sottoposti all'approvazione dell'Uffizio come per l'addietro da cui dovranno riportarne i voti d'approvazione.

58. Riconoscendosi il bisogno di apportare delle variazioni al presente regolamento, spetterà all'Uffizio de Provveditori di deliberare e di proporre quindi all'approvazione delle Autorità competenti i cambiamenti o rettificazioni che avrà creduti necessari.

Per autenticazione
Il Presidente
T. Spinola

A.S.C.G., Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese, cart. 505, doc. 29 maggio 1817

Stato degli attuali misuratori da grano e coadiutori colla sigortà che propongono

N.	Cognome, nome e paternità	Luogo e anno di nascita	Domicilio	Coadiutori	nuova « sigortà » proposta
1	Marengo Agostino q. Carlo	Genova 4/12/1760	Cappuccine	Antonio Marengo suo figlio	Antonio Chiapponi q. Pietro calzolaio da S. Carlo
2	Pagano Domenico q. Pietro	Genova 17/9/1760	Borgo Lanieri	-	P. Conte q. Domenico proprietario e R. Biaggio mediatore
3	Vassallo Giovanni q. Francesco	S.Francesco d'Albaro 27/1/1763	Santa Croce	-	A. Magioncaldo di Giacomo rebarolo di Carignano
4	Gari Domenico q. Lorenzo	Castagna 6/10/1758	Piazza Olmo	-	S. Romanengo confettiere Soziglia
5	Giordano Pietro q. Angelo	Genova 18/7/1761	S. Bartolomeo Armeni	-	G. Avanzino di Antonio magazziniere e F. Montebruno marinaro con bottega dal ponte Legna
6	Torsegno Carlo q. Antonio	Genova 25/4/1773	Santa Chiara	-	P. Ferrea di G.B. magazziniere da grano
7	Torsegno Giuseppe q. Giò Batta	Sampierdarena 5/12/1755	Ferretti	Giò Batta suo figlio	P. Pizzorno di Nicolò scritturale
8	Peiré Matteo q. Giuseppe	Marassi 4/4/1757	Ponterotto	–	L. Prefumo risaio al Ponte Spinola
9	Vassallo Domenico q. Michele	Quinto 5/8/1790	Quinto	–	S. Dapino q. Rocco magazziniere da grano e F. Sciaccaluga q. Giò Andrea
10	Vaccarezza Bartolomeo q. Giuseppe	Genova 20/7/1765	Genova	–	A. Soreta q. Nicolò negoziante
11	Cusano Lazzaro q. Allessandro	S.Francesco d'Albaro 5/6/1752	Genova	Lorenzo Martino suo figlio	P. Bellauda macellaro
12	Viganego Gerolamo di Tomaso	S.Francesco d'Albaro 24/10/1789	Genova	–	N. Bagnasco q. Alberto magazziniere e Pagano Giovanni stampatore della Gazzetta
13	Dagnino Giuseppe q. Luigi	Coronata 4/5/1757	S. Teodoro	–	Carena G.B cordaniere
14	Boero Lorenzo q. Francesco	Genova 9/8/1785	Molo	–	A. Costa q. Nicolò magazziniere da grano e P. Monteverde q. Francesco misuratore da carbone e locandiere

N.	Cognome, nome e paternità	Luogo e anno di nascita	Domicilio	Coadiutori	nuova « sigortà » proposta
1 5	Bruzzone Agostino q. Andrea	Genova 29/8/1773	Carignano	–	L. Solari q. Bartolomeo vende olio in Soziglia
1 6	Prefumo Antonio q. Giò Batta	Sestri Ponente 24/4/1770	Foce	–	F. Pittaluga q. Agostino mediatore
1 7	Mangino Carlo q. Giò Batta	Quarto	?	Giò Mangino suo figlio	A. Rebuffa cameriere dal Sig. L. Lercari
1 8	Maragliano Lorenzo q. Bartolomeo	Genova 4/8/1759	Marassi	–	L. Scersa q. Bartolomeo negoziante da granaglie
1 9	Boero Filippo q. Carlo	Quarto 12/12/1738	Quarto	Boero Giuseppe suo nipote	F. Dellepiane farinetto a Nervi
2 0	Feretto Giuseppe q. Francesco	Genova 4/10/1757	Pila	Carlo Antonio suo figlio	F. Mantucci q. Claudio negoziante
2 1	Cavanna Giacomo q. Bernardo	Genova 20/4/1777	Oratorio Vigne	–	A. Delucchi proprietario olivo della Port. della Zecca e Bettino Paolo cuoco a S. Lorenzo
2 2	Mangino Carlo q. Giuseppe	Quarto 6/7/1763	Quarto	S. Semino suo genero	G. Costa q. Lorenzo magazziniere da grano e F. Sciaccaluga pattiere
2 3	Torsegno Paolo q. Antonio	Genova 27/9/1775	Vico Lavezzi	–	A. Deferrari proprietario
2 4	Boero Lorenzo q. Giò Batta	Quarto 16/11/1769	Quarto	–	Dellepiane G. q. G. B. molinaro in Castelletto e F. Sciaccaluga negoziante
2 5	Vassallo Giacomo q. Giuseppe	Apparizione 28/8/1774	Apparizione	–	L. Sciaccaluga pattiere
2 6	Picasso Giuseppe q. Nicolò	Genova 17/1/1764	Genova	Bernardo suo figlio	G. Ferrea di G.B. figlio del magazziniere e G. Viganego sottocapitano del porto
2 7	Massardo Giuseppe q. Domenico	Genova 26/7/1771	S. Giacomo	–	A. Delucchi già portiere della Zecca
2 8	Novella Emanuele q. Nicolò	Marassi 25/6/1757	Pietra	Nicolò Giuseppe suo figlio	Dapino Stefano magazziniere da grano
2 9	Massa Domenico q. Andrea	Genova 24/9/1777	Genova	–	A. Deferrari proprietario
3 0	Baletto Domenico q. Angelo	Bargagli 28/9/1777	Strada Giulia	–	G.B. Acquarone Direttore della Gabella Grano
3 1	Caprile Giuseppe di Agostino	Genova 25/10/1775	Sarzano	–	G.B. Caprile magazziniere da grano e console de facchini da grano; Pietro Monteverde oste
3 2	Bruzzone Antonio q. Ambrogio	Genova 3/12/92	Carignano	–	G.B. Acquarone Direttore della Gabella Grano

Appendice III

1. La matricola dell'arte dei caravana del portofranco (1789 - 1830) e il ruolo dei proprietari e « conduttori » dei posti (1823)

B.B.G, *Conservazione, Manoscritti rari*, VII.4.30

Matricola dell'Arte dei Caravana

Gamba Francesco (Natale), nato il 6 settembre 1771 in Ubbiate, ascritto il 25 giugno 1789

Acerbis Domenico Santo (Arcangelo), nato il 28 marzo 1769 in Rigosa, ascritto il 5 febraio 1791

Zanchi Bartolomeo (Isaia), nato il 20 settembre 1774 in Grumello, ascritto il 17 giugno 1795

Merelli Giovanni Antonio (Romano), nato il 19 novembre 1771 in Sambusita, ascritto il 17 giugno 1795

Pasquinelli Pietro (Magoni), nato il 1° novembre 1773 in Bracca, ascritto il 17 giugno 1795

Bonaldi Maria Vincenzo (Franchino), nato il 3 maggio 1772 in Serina, ascritto il 17 giugno 1795

Luiselli Antonio (Aroma), nato il 9 novembre 1774 a S. Pietro d'Orzio, ascritto il 6 luglio 1795

Baldi Giò Batta (Liberale), nato il 22 settembre 1771 in Almeno, ascritto il 5 settembre 1795

Angeloni Giovanni Antonio (Luiselli), nato il 20 ottobre 1773, ascritto il 4 marzo 1796

Ghirardi Pietro (Cambiaso), nato il 20 ottobre 1776 in Frerolla, ascritto il 30 gennaio 1797

Rotta Giò Batta (Sebastiano), nato il 12 luglio 1772 in Almeno, ascritto il 18 luglio 1797

Bonzio Antonio (Abramo), nato il 27 novembre 1777 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 15 gennaio 1798

Boffelli Giuseppe (Alessandro), nato il 24 aprile 1776 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il di 11 novembre 1801

Milesi Carlo (Gavazzi), nato il 22 gennaio 1782 in S. Pellegrino, ascritto il 28 novembre 1801

Salvi Giuseppe (Rino), nato il 2 agosto 1776 in Ubbiate, ascritto il 13 giugno 1802

Tiraboschi Giovanni Battista (Agenore), nato il 6 febbraio 1775 in Zambla, ascritto il 17 febbraio 1802

Bonino Giacomo (Sisto), nato il 18 marzo 1783 in Rigosa, ascritto il 15 marzo 1802

Cortinois Giuseppe (Orazio), nato il 19 marzo 1783 in Ubbiate, ascritto il 2 aprile 1802

Tiraboschi Domenico (Severo), nato il 12 ottobre 1783 in Zambla, ascritto il 18 maggio 1802

Tiraboschi Pietro Giacomo (Bonfante), nato il 27 febbraio 1777 in Zambla, ascritto il 27 gennaio 1803

Boffelli Luigi (Scanze), nato il 23 agosto 1782 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 9 febbraio 1803

Zanche Giò Alessandro Pessoli (Valentino), nato il 13 ottobre 1783 in Poscante, ascritto il 6 marzo 1803

Roggieri Antonio (Poscante), nato il 6 maggio 1782 in Poscante, ascritto il 21 luglio 1803

Bonzio Andrea (Omasine), nato il 23 maggio 1783 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 19 settembre 1803

Calvi Antonio (Innocente), nato il 1° maggio 1782 in Poscante, ascritto il 12 novembre 1803

Tiraboschi Giovan Maria (Gerollo), nato il 3 settembre 1780 in Zambla, ascritto il 10 ottobre 1804

Magoni Giò Batta (Nicola), nato il 28 febbraio 1784 in Bracca, ascritto il 5 novembre 1804

Merelli Pietro (Bonaldi), nato il 12 settembre 1783 in Sambusita, ascritto il 6 novembre 1804

Ghisalbertis Pietro Francesco (Francesco), nato il 25 settembre 1786 in Gumello di Zanchi, ascritto l'8 marzo 1805

Merelle Giò Antonio (Filippo), nato il 5 aprile 1789 in Sambusita, ascritto il 18 ottobre 1806

Abborghetti Pietro (Andrea), nato il 16 agosto 1788 in Ubbiate, ascritto il 18 luglio 1807

Giuliani Giulio (Giulio), nato il 13 novembre 1781 in S. Pellegrino, ascritto il 6 maggio 1813

Cavagnis Sebastiano (Serafino), nato il 27 luglio 1788 in S. Croce, ascritto il 6 maggio 1813

Pacino GiovanniMarco (Pazino), nato il 13 giugno 1784 in Poscante, ascritto il 17 maggio 1814

Armellini Bartolomeo (Panigheto), nato il 5 marzo 1790 in Zambla, ascritto il 1° giugno 1814

Armellini Giulio (Martinelli), nato il 17 marzo 1795 in Zambla, ascritto il 2 giugno 1814

Cornali Giuseppe (Cornale), nato il 24 maggio 1794 in Almeno, ascritto il 4 giugno 1814

Cornali Ambrogio (Clemente), nato il 7 settembre 1790 in Almeno, ascritto il 4 giugno 1814

Rottini Giovanni (Persico), nato il 17 giugno 1788 in Almeno, ascritto il 4 giugno 1814

Tironi Francesco (Giacinto), nato il 28 ottobre 1790 in Almeno, ascritto il 6 giugno 1814

Carara Pietro (Adobati), nato il 22 giugno 1791 in Zorzone, ascritto il 6 giugno 1814

Rotta Giuseppe (Valoroso), nato il 18 giugno 1787 in Almeno, ascritto il 7 giugno 1814

Bonzio Pietro (Matteo), nato il 12 agosto 1792 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 7 giugno 1814

Pacini Angelo (Cornolti), nato il 18 novembre 1785 in Poscante, ascritto il 7 giugno 1814

Noris Francesco (Merelle), nato il 13 maggio in Bracca, ascritto l'8 giugno 1814

Serafini Francesco (Tadeo), nato il 24 dicembre 1791 in Bracca, ascritto l'8 giugno 1814

Bonzio Antonio (Bracca), nato il 6 agosto 1792 in S. Pietro d'Orzio, ascritto l'8 giugno 1814

Luiselli Giò Antonio (Pronto), nato il 5 maggio 1796 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 14 giugno 1814

Acerbis Giovanni Maria (Simone), nato il 14 gennaio 1794 in Rigosa, ascritto il 14 giugno 1814

Magoni Antonio (Minos), nato il 30 maggio 1796 in Bracca, ascritto il 16 giugno 1814

Acerbis Giò Giuseppe (Angelo), nato il 12 aprile 1795 in Rigosa, ascritto il 16 giugno 1814

Dolci Valerio (Pasquino), nato il 3 ottobre 1791 alla Costa, ascritto il 18 giugno 1814

Palazzi Giò maria (Palazzi), nato il 20 marzo 1796 in Zorzone, ascritto il 18 giugno 1814

Palazzi Giacomo (Adamo), nato il 22 settembre 1795 in Zorzone), ascritto il 20 giugno 1814

Cavagnia Bartolomeo (Bonzio), nato il 20 agosto 1790 in S. Croce, ascritto il 20 giugno 1814

Bonzio Pietro (Moline), nato il 16 gennaio 1790 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 21 giugno 1814

Tiraboschi Benedetto (Gamba), nato l'11 agosto 1780 in Sedrino, ascritto il 22 giugno 1814

Cortinois Luigi (Faustino), nato l'11 giugno 1786 alla Costa, ascritto il 23 giugno 1814

Gervasoni Giovanni Antonio (Bonarota), nato il 18 marzo 1785 in Ubbiate, ascritto il 1° luglio 1814

Gervasoni Gaetano (Gaetano), nato il 18 aprile 1791 in Ubbiate, ascritto il 1° luglio 1814

Alborghetti Flaminio (Pianfoni), nato il 18 marzo 1785 in Ubbiate, ascritto il 1° luglio 1814

Epis Giovanni Batta (Benedetto), nato l'11 aprile 1787 in Zorzone, ascritto il 5 luglio 1814

Volpi Barnaba (Manzoni), nato il 3 dicembre 1788, ascritto il 9 luglio 1814

Rotta Giovanni Antonio (Pesenti), nato il 7 luglio 1793 in Almeno, ascritto il 14 luglio 1814

Pesenti Giò Batta (Candido), nato il 17 febbraio 1794 in Zogno, ascritto il 15 luglio 1814

Pesenti Domenico (Giacomo), nato il 28 luglio 1794 in Zogno, ascritto il 15 luglio 1814

Rotta Pietro (Dosena), nato il 9 giugno 1791 in Almeno, ascritto il 18 luglio 1814

Roggeri Giovanni Antonio (Roggeri), nato il 7 marzo 1794 in Poscante, ascritto il 26 luglio 1814

Pesenti Giovanni Batta (Brillante), nato il 12 maggio 1793 in S. Pellegrino, ascritto il 13 agosto 1814

Muttoni Giovanni Antonio (Bernino), nato il 26 novembre 1786 alla Costa, ascritto il 19 agosto 1814

Muttoni Antonio (Ferdinando), nato il 16 giugno 1787 in Bracca, ascritto il 26 giugno 1814

Cortinois Ventura (Galesi), nato il 9 dicembre 1794 alla Costa, ascritto il 26 agosto 1814

Belotti Giò Batta (Mastino), nato il 4 luglio 1781 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 27 agosto 1814

Donadoni Giovanni Maria (Bernardo), nato il 16 marzo 1795 in Grumello di Zanchi, ascritto il 29 agosto 1814

Zanchi Giovanni (Zanchi), nato il 6 settembre 1795 in Grumello di Zanchi, ascritto il 27 settembre 1814

Lisini Giò Giacomo (Giponi), nato il 30 giugno 1795 in Poscante, ascritto il 6 ottobre 1814

Palazzi Natale (Ignazio), nato il 25 dicembre 1794 in Zorzone, ascritto il 7 ottobre 1814

Pesenti Martino (Mauro), nato il 4 agosto 1798 in Zogno, ascritto il 15 aprile 1815

Bonzio Antonio (Serina), nato il 14 settembre 1787 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 2 maggio 1815

Orsetti Luigi (Genovario), nato il 21 giugno 1788 all'Assenzione, ascritto il 26 luglio 1815

Noris Giò Maria (Ercole), nato il 5 agosto 1784 in Rigosa, ascritto il 16 ottobre 1815

Noris Giò Maria (Anselmo), nato il 13 aprile 1793 in Bracca, ascritto il 25 ottobre 1815

Bonino Giuseppe (Bonino), nato il 18 novembre 1793 in Rigosa, ascritto il 19 dicembre 1815

Rotta Santo (Damiani), nato il 16 dicembre 1784 in Almeno, ascritto il 6 giugno 1816

Dentella Giò Batta (Maffio), nato il 30 agosto 1794 in Bracca, ascritto il 24 agosto 1816

Acerbis Domenico (Gervasoni), nato il 29 novembre 1785 in Rigosa, ascritto il 9 settembre 1816

Tironi Francesco (Antonio), nato il 24 dicembre 1792 in Almeno, ascritto il 20 novembre 1816

Pesenti Pietro Rocco (Turra), nato il 9 maggio 1797 in Zogno, ascritto il 2 gennaio 1817

Boffelli Giovanni Domenico (Marcellino), nato il 4 marzo 1796 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 15 febbraio 1817

Mangini Giò Batta (Evaristo), nato il 1° settembre 1796 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 15 febbraio 1817

Ghirardi Agostino (Fustinoni), nato il 9 marzo 1796 in Bracca, ascritto il 9 agosto 1817

Angeloni Giuseppe (Colombo), nato il 1° settembre 1795 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 16 agosto 1817

Scanze Pietro Antonio (Leonardo), nato il 16 dicembre 1797 a S. Gallo, ascritto il 18 agosto 1817

Pesente Giuseppe (Emanuele), nato il 24 marzo 1799 in Zogno, ascritto il 5 settembre 1817

Palazzi Giò Domenico (Agostino), nato il 29 agosto 1793 in Zorgone, ascritto il 31 gennaio 1818

Pesenti Giò Batta (Chiesa), nato il 10 gennaio 1788 in S. Croce, ascritto il 18 marzo 1818

Orsetti Giovanni (Orsetti), nato il 5 luglio 1797 all'Assenzione, ascritto il 3 giugno 1818

Tironi Giò Batta (Cortinois), nato il 17 giugno 1790 in Almeno, ascritto il 9 dicembre 1818

Ghirardi Giovanni Giacomo (Giovanni), nato il 18 dicembre 1796 in Rigosa, ascritto il 29 marzo 1819

Orsetti Giovanni Antonio (Cipriano), nato il 15 agosto 1800 alla Costa, ascritto il 24 maggio 1819

Pesenti Domenico Maffio (Zaffardi), nato il 27 gennaio 1795 in S. Pellegrino, ascritto il 27 luglio 1819

Epis Giovanni Paolo (Felice), nato il 7 settembre 1797 in Zorzone, ascritto il 27 luglio 1819

Noris Gabriele (Carlo), nato il 12 maggio 1799 in Rigosa, ascritto il 6 settembre 1819

Rubis Alessandro (Evangelista), nato il 20 settembre 1795 in Zogno, ascritto il 27 dicembre 1819

Avogrado Franco (Bartolomeo), nato il 1° dicembre 1798 in S. Gallo, ascritto il 4 marzo 1820

Ghirardi Pietro (Gabriello), nato il 5 marzo 1800 in Rigosa, ascritto il 6 marzo 1820

Acerbis Giò Domenico (Girolamo), nato il 3 maggio 1798 in Rigosa, ascritto il 2 ottobre 1820

Pesenti Pietro Rocco (Costantino), nato il 8 settembre 1796 in Zogno, ascritto il 1° dicembre 1820

Pesenti Giovanni (Alpi), nato il 28 luglio 1794 in Zogno, ascritto il 21 febbraio 1821

Avogrado Giovanni Maria (Vario), nato il 5 marzo 1801 in S. Gallo, ascritto il 18 luglio 1821

Rotta Cipriano (Alfeo), nato l'11 gennaio 1801 in Almeno, ascritto l'11 agosto 1821

Cortinois Pietro (Pelegrino), nato il 24 maggio 1801 alla Costa, ascritto il 28 agosto 1821

Milesi Giovanni Antonio (Placido), nato il 27 marzo 1796 in Sambusita, ascritto il 22 maggio 1822

Magoni Giò Batta (Beltrame), nato il 14 giugno 1801 in Bracca, ascritto il 10 giugno 1822

Ghirardi Carlo (Acerbis), nato il 3 luglio 1799 in Rigosa, ascritto il 4 febbraio 1823

Sonzognio Giuseppe (Calvi), nato il 15 febbraio 1797 in Zogno, ascritto il 10 maggio 1823

Pesenti Lorenzo (Isidoro), nato il 6 marzo 1786 in S. Croce, ascritto il 12 agosto 1823

Mangini Francesco (Locatelli), nato il 29 marzo 1802 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 23 settembre 1823

Bonzio Ignazio (Avito), nato il 26 gennaio 1800 a S. Pietro d'Orzio, ascritto il 2 marzo 1824

Noris Gabrielle (Augusto), nato il 13 agosto 1805 in Sambusita, ascritto il 4 marzo 1824

Lisini Tommaso (Vinelli), nato il 27 luglio 1798 in Poscante, ascritto il 26 maggio 1824

Noris Pietro (Fosco), nato il 28 giugno 1806 in Rigosa, ascritto il 13 luglio 1824

Luiselli Domenico (Medoro), nato il 23 luglio 1806 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 27 agosto 1824

Gamba Antonio (Basilio), nato il 27 settembre 1803 in Ubbiate, ascritto il 10 marzo 1825

Gritti Francesco (Paziente), nato il 27 marzo 1801 in Cornolta, ascritto il 16 aprile 1825

Ghisalbertis Carlo (Eliseo), nato il 5 febbraio 1804 in Zogno, ascritto il dì 11 luglio 1825

Ghisalbertis Barnaba (Tito), nato il 4 febbraio 1802 in Gumello de Zanchi, ascritto il 12 settembre 1825

Serafini Serafino (Castore), nato il 7 settembre 1800 in Bracca, ascritto il 13 settembre 1825

Lazzaroni Sebastiano (Fabio), nato il 3 febbraio 1800 in Bracca, ascritto il 26 settembre 1825

Angeloni Benedetto (Narciso), nato il 7 agosto 1806 in S. Pietro d'Orzio, ascritto l'11 ottobre 1825

Massoleni Matteo (Massimo), nato l'8 febbraio 1808 in Zogno, ascritto il 28 marzo 1826

Manenti Giovanni Antonio (Manenti), nato il 13 maggio 1801 in Ultre il Colle, ascritto il 20 settembre 1826

Bonzio Pietro (Ubaldo), nato il 3 setembre 1808 in S. Pietro d'Orzio, ascritto l'11 dicembre 1826

Zanetti Pietro (Flavio), nato il 20 giugno 1803 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 14 marzo 1827

Bonino Giovanni Antonio (Biagio), nato il 16 luglio 1805 in Rigosa, ascritto il 1° giugno 1827

Lazzaroni Giò Batta (Ernesto), nato il 25 gennaio 1810 in Zogno, ascritto il 6 giugno 1827

Pesenti Giò Batta (Giobbe), nato il 27 marzo 1806 in Zogno, ascritto il 13 giugno 1827

Ghirardi Giacomo (Eligio), nato il 2 dicembre 1800 in Miragnelo, ascritto il 23 giugno 1827

Rotta Francesco (Caio), nato il 7 maggio 1805 in Almeno, ascritto il 13 agosto 1827

Bonino Giacomo (Cleto), nato il 13 novembre 1806 in Rigosa, ascritto il 24 settembre 1827

Rotta Giuseppe (Calvino), nato il 18 marzo 1808 in Almeno, ascritto il 27 settembre 1827

Luiselli Giovanni Maria (Basso), nato il 4 giugno 1809 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 10 dicembre 1827

Noris Domenico (Cosmo), nato il 25 febbraio 1808 in Rigosa, ascritto il dì 11 gennaio 1828

Pacino Andrea (Damaso), nato il 5 giugno 1808 in Poscante, ascritto il 1° marzo 1828

Panighetti Pietro (Erasmo), nato il 19 novembre 1804 in Serina, ascritto il 14 luglio 1828

Gotti Filippo (Canuto), nato il 13 settembre 1804 in Ubbiate, ascritto il 15 settembre 1829

Luiselli Antonio (Davide), nato il 21 maggio 1810 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 27 ottobre 1828

Cornale Pietro (Giona), nato il 18 aprile 1806 in Almeno, ascritto l'11 novembre 1828

Rogieri Francesco (Redento), nato il 12 luglio 1805 in Grumello de Zanchi, ascritto il 15 dicembre 1828

Bonzi Bernardo (Vapore), nato il 12 gennaio 1803 in Endenna, ascritto il 30 marzo 1829

Bonzi Giò Batta (Pio), nato il 16 settembre 1799 in Sumendenna, ascritto il 27 aprile 1829

Milesi Giovanni (Milesi), nato il 21 marzo 1810 in Spino, ascritto il 30 giugno 1829

Pesenti Andrea (Primo), nato il 30 aprile 1798 in Zogno, ascritto il 21 novembre 1829

Picoli Pietro (Nereo), nato il 26 febbraio 1802 alla Costa, ascritto il 12 giugno 1830

Avogrado Carlo (Nino), nato il 23 marzo 1806 in Santa Croce, ascritto il 29 gennaio 1830

Lazzaroni Francesco Antonio (Edoardo), nato il 7 settembre 1806 in Bracca, ascritto il 23 febbraio 1830

Galesi Andrea (Ugo), nato l'8 marzo 1811 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 17 aprile 1830

Massoleni Giuseppe (Oronte), nato il 28 febbraio 1812 in Zogno, ascritto il 1° maggio 1830

Ghirardi Giò Batta (Dopio), nato il 2 luglio 1800 in Frerolla, ascritto il 28 maggio 1830

Mangini Bernardo (Gallo), nato il 29 settembre 1811 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 21 giugno 1830

Noris Giovanni Giacomo (Ottone), nato il 30 aprile 1811 in Rigosa, ascritto il 24 agosto 1830

Bonzio Giovanni Maria (Lino), nato il 16 febbraio 1809 in S. Pietro d'Orzio, ascritto il 10 settembre 1830

Palazzi Giacomo Antonio (Rustico), nato il 3 giugno 1811 in Zorgone, ascritto il 4 ottobre 1830

A.S.G., *Fondo Prefettura Sarda*, pacco 424, 1823, *Osservazioni intorno all'abuso del mercimonio del posto*

Stato generale della Compagnia dei Caravana del Portofranco e Dogane di Genova

N.	Nomi nella Compagnia	Conduttori dei posti *	Proprietari dei posti
1	Canfero	Domenico Rota	Domenico Rota in parte, ed in parte sua cognata vedova di Genova
2	Cristofaro	Domenico Mangini	Giò Antonio Tiraboschi e pupilli di suo fratello di Bergamo
3	Ventura	Giò Antonio Noris	Giò Antonio Noris e Antonio Bertolazzi per metà
4	Pietro	Carlo Bonzi	Carlo Bonzi
5	Tirone	Francesco Tirone	Francesco Tirone in parte, ed in parte gli eredi dei suoi fratelli a Bergamo
6	Lodovico	Giacomo Luiselli	Giacomo Luiselli
7	Grascio	Giò Antonio Noris	Prete Santo Acerbis di Bergamo per suo patrimonio
8	Lorenzo	Giuseppe Zanchi	Giuseppe Zanchi in parte, ed in parte Giovanni Rinaldi di Bergamo
9	Giuseppe	Pietro Antonio Luiselli	Pietro Antonio Luiselli
10	Milesi	Antonio Mangini	Antonio Mangini in parte, in parte Domenico Rota, ed i pupilli di Pietro Bonzio di Bergamo
11	Raffaelle	Giuseppe Acerbis	Giuseppe Acerbis e Giacomo Palazzi per metà
12	Desiderio	Giuseppe Giudice	Bernardo Luiselli di Bergamo
13	Mosca	Vincenzo Zanchi	Vincenzo Zanchi, ed in parte pupilli di Ventura Tiraboschi di Bergamo
14	Vincenzo	Giò Antonio Gherardi	Eredi di Vincenzo Gherardi e cugini di Bergamo
15	Luigi	Gabrielle Noris	Gabrielle Noris
16	Lazaro	Giacomo Paluzzi	Marchese Agostino Lomellini per una metà, e per l'altra a diversi pupilli di Genova, ed a Bergamo

* Per comidità di trascrizione è stata omessa la denominazione "Caravana" che precede sia i nomi dei conduttori che quelli dei proprietari dei posti (a meno che il posto stesso non fosse posseduto a titolo di eredità o da un rappresentante della nobiltà, o ancora, da una parrocchia o un'opera pia).

N.	Nomi nella Compagnia	Conduttori dei posti *	Proprietari dei posti
17	Luca	Cristoffaro Gamba	Cristoffaro Gamba
18	Federico	Giuseppe Pesenti	Giuseppe Pesenti in parte, ed in parte Franco Rinaldi di Bergamo
19	Pacino	Giò Maria Pacino	Giò Maria Pacino per ¾, ed ¼ gli eredi di Giuseppe Pesenti di Bergamo
20	Bonino	Giò Batta Rota	Giò Batta Rota in parte, e in parte i pupilli Tiraboschi e gli eredi di Pietro Luiselli di Bergamo
21	Tirabosco	Simone Giudice	Pupilli Bonaventura Tiraboschi di Bergamo
22	Carera	Giuseppe Serafini	Giò Batta Magone e fratelli di Genova e di Bergamo
23	Bocale	Giò Batta Gotti	Marchese Lorenzo De Mari q. Giò Batta di Genova
24	Steffano	Giò Batta Pesente	Giò Batta Pesente in parte, ed in parte suo fratello di Bergamo
25	Nasale	Francesco Gamba	Marchese Giacomo De Mari q. Giò Batta di Genova
26	Gritti	Giò Antonio Gherardi	Parrochia di S. Vincenzo di Genova per messe lasciate dal fu caravana Paolo Luigi Adani
27	Tomaso	Giò Andrea Lazaroni	Alberto Cornale in parte, ed in parte Vincenzo Cornale
28	Camillo	Francesco Scorletti	Giacomo Luiselli e fratello
29	Arcangelo	Santo Acerbis	Santo Acerbis
30	Vincenzo Maria	Vincenzo Maria Palazzi	Giacomo Palazzi in parte, ed in parte Paolo Suruzi di Bergamo
31	Bonomi	Angelo Massoleni	Angelo Massoleni
32	Mattia	Giò Batta Pesenti	Giò Batta Pesenti e suoi fratelli di Bergamo
33	Giosuè	Giovanni Rota	sudetto Pesenti in parte, ed in parte Alessandro Gervasoni di Bergamo
34	Fopetto	Giuseppe Antonio Giudice	Giacomo Pesenti
35	Santino	Giuseppe Acerbis	Marchese Lorenzo De Mari q. Giò Batta di Genova
36	Ambrogio	Giorgio Rossi	Giovanni Tirone di Bergamo
37	Antonio Luiselli	Antonio Luiselli	Giacomo Luiselli in parte, ed in parte il di contro Antonio Luiselli
38	Geremia	Pietro Gherardi	Pietro Gherardi in parte ed in parte i suoi fratelli di Genova e di Bergamo

N.	Nomi nella Compagnia	Conduttori dei posti *	Proprietari dei posti
39	Giò Carlo	Carlo Bonzi	Carlo Bonzi in parte ed in parte eredi ventura Tiraboschi e pupilli di Bartolomeo Tiraboschi di Bergamo
40	Teodoro	Alberto Cornale	Alberto Cornale in parte ed in parte Antonio Bertolazzi
41	Pietro Antonio	Angelo Serafini	Angelo Serafini
42	Noris	Pietro Noris	Pietro Noris per metà, e Marcello Palazzi per l'altra metà
43	Pasquale	Giuseppe Tiraboschi	Giuseppe Tiraboschi in parte ed in parte Prete Innocenzo Gritti
44	Isaia	Giuseppe Zanchi	Giuseppe Zanchi in parte ed in parte suo fratello
45	Romano	Pietro Romano	In parte vari proprietari genovesi, ed in parte la Parrocchia di S. Vincenzo in Genova per mezzo
46	Magone	Pietro Pasquinelli	Pietro Pasquinelli
47	Giò Paolo	Antonio Luiselli	Antonio Luiselli
48	Liberale	Giò Batta Baldi	Alberto Cornale
49	Cambiaso	Pietro Gherardi	Giacomo Luiselli
50	Giò Acerbis	Giovanni Acerbis	Giovanni Acerbis
51	Abramo	Pietro Bonzi	Pietro Bonzi in parte ed in parte Vincenzo Zanchi e pupilli di Bonaventura Tiraboschi di Bergamo
52	Alessandro	Giuseppe Boffelli	Giuseppe Boffelli in parte ed in parte i pupilli di Giuseppe Boffelli di Bergamo
53	Modesto	Carlo Pesenti	Giovanni Rinaldi di Bergamo
54	Belvisto	Marcello Palazzi	Andrea Angelini di Bergamo
55	Sebastiano	Giò Batta Rota	Dottor Fisico Francesco Milesi di Bergamo
56	Paolo	Giò Batta Betti	Giò Batta Betti
57	Piccoli	Giò Antonio Marconi	Pietro Maria Palazzi
58	Gelmo	Pietro Marconi	Prete Giuseppe Noris genovese, ed altri due genovesi
59	Barnaba	Bernardino Bonesi	Giò Batta Pesente di Bergamo
60	Alessandro Bonzi	Alessandro Bonzi	Alessandro Bonzi
61	Benigno	Lorenzo Pacino	Fratelli Tironi genovesi, uno di essi caravana
62	Giulino	Alessandro Volpi	Marchese Lorenzo De Mari q. Giò Batta di Genova

N.	Nomi nella Compagnia	Conduttori dei posti *	Proprietari dei posti
63	Battista	Vincenzo Cornale	Vincenzo Cornale per metà, e l'altra metà un proprietario di Bergamo
64	Gavazzi	Carlo Giuliani	Pupilli parte in Genova e parte a Bergamo
65	Gherardi	Antonio Bertolazzi	Eredi di Francesco e fratelli Bertolazzi di Bergamo
66	Rino	Giuseppe Salvi	Giuseppe Salvi
67	Andrea Angelini	Giò Batta Tiraboschi	Andrea Angelini di Bergamo
68	Sisto	Giacomo Bonino	Giacomo Bonino e Prete Giuseppe Noris genovese per metà
69	Orazio	Giuseppe Cortinois	Marchese Giacomo De Mari q. Giò Batta di Genova
70	Maine	Antonio Maine	Giacomo Gamba di Genova
71	Giò Batta	Domenico Tiraboschi	Francesco Rota
72	Bonfante	Giacomo Tiraboschi	Teresa Dolà metà per sua dote, e metà gli eredi di Francesco Palazzi di Bergamo
73	Sceruzi	Luigi Buffelli	Bernardo Luiselli in parte ed in parte eredi di Steffano Bellotti di Bergamo
74	Valentino	Alessandro Zanchi	Giuseppe Giudice in Genova
75	Poscante	Antonio Ruggieri	monsieur Lauthier in Genova
76	Rota	Giovanni Lisini	Eredi di Prete Giovanni Rota in Genova
77	Nocenti	Antonio Calvi	Angela vedova Pesente di Genova per metà, e l'altra Zanchi di Bergamo
78	Guerinone	Bartolomeo Guerrinone	Francesco Rinaldi di Genova in parte ed in parte Damiani di Bergamo
79	Gerola	Giò Maria Tiraboschi	Prete, e fratelli Rota Geroli di Bergamo
80	Nicola	Giò Batta Magone	Giò Batta Magone
81	Locatelli	Marco Tirone	Domenico Mangini
82	Gaspare	Francesco Tirone	Pietro Carminati per 1/3 e vari genovesi per 2/3
83	Gaspare	Giò Maria Pulsino	Figlia erede di Giacomo Bellotti di Bergamo
84	Gioachino	Giuseppe Bonzi	Prete Rizzini di Bergamo a titolo di patrimonio
85	Omasini	Andrea Bonzi	Andrea Bonzi metà e metà suo fratello di Bergamo
86	Mangini	Franco Mangini	Francesco Mangini metà, e metà suo fratello di Bergamo
87	Sonzogno	Tomaso Pesente	Tomaso Pesente metà, e metà Francesco Prefumo di Genova

N.	Nomi nella Compagnia	Conduttori dei posti *	Proprietari dei posti
88	Francesco	Giacomo Ghisalberti	Giò Antonio Gherardi in parte ed in parte vari genovesi
89	Luiselli	Giò Antonio Angelloni	Cristoffaro Luiselli di Bergamo
90	Filippo	Giò Antonio Merelli	Fratelli Poli di Genova
91	Angelloni	Giò Bonzi	Gaetano Bellotti di Bergamo
92	Andrea	Pietro Alborghetti	Marchese Giacomo De Mari q. Giò Batta di Genova
93	Algheroti	Giovanni Merelli	Giovanni Tirone genovese
94	Giò Domenico	Pietro Bonzi	Marchese Agostino Lomellini di Genova metà, e metà Cristoffaro Luiselli di Bergamo
95	Domenico	Domenico Angelloni	Cristoffaro Luiselli di Bergamo
96	Giuseppe Carminati	Giuseppe Carminati	Giuseppe Carminati
97	Bonaldi	Pietro Merelli	Pietro Antonio Luiselli
98	Francesco Marietta	Francesco Marietta	Giuseppe Salvi metà, e metà R. Padre Cichero Padotto di Genova
99	Giacomo Cavagna	Giacomo Cavagna	Natale Palazzi
100	Zaccaria	Giacomo Astolfoni	Marchese Agostino Lomellini di Genova
101	Giò Santo	Pietro Bonzi	Carlo Bonzi
102	Reale	Pietro Rota	Diversi genovesi
103	Giò Giacomo	Giulio Giuliani	Bernardo Luiselli e cugini di Bergamo
104	Serafino	Sebastiano Cavagna	Giò Batta Agosti in parte ed in parte Maria Gotti per suo alimento all'Albergo
105	Daniele	Francesco Liscini	Francesco Liscini metà, e metà diversi genovesi
106	Ipolito	Carlo Ghisalberti	Antonia Borzotti metà, e metà eredi di Francesco Bernini genovesi
107	Tobia	Andrea Piccoli	Giacomo Palazzi e suoi cugini per metà
108	Martinelli	Giulio Almerini	Giò Batta Rota, vedova Tiraboschi, ed Antonio Bellotti di Bergamo
109	Panighetto	Giovanni Almerini	Eredi di Pietro Luigi Tiraboschi di Bergamo
110	Cornale	Giacomo Cornale	Prete Giuseppe Damiano di Bergamo suo patrimonio
111	Persico	Giò Rottini	Giò Batta Pesente di Bergamo
112	Cofardo	Francesco Carrara	Antonio Bellotti di Bergamo
113	Giacinto	Francesco Tirone	Antonio Tirone in parte ed in parte erede genovese

N.	Nomi nella Compagnia	Conduttori dei posti *	Proprietari dei posti
114	Adobate	Giò Antonio Carara	Natale Palazzi in parte, ed in parte Antonio Palazzi di Bergamo
115	Francesco Maria	Giuseppe Rota	Antonio e fratelli Tirone
116	Matteo	Andrea Bonzi	Eredi di Antonio Bonzi, e cugini di Bergamo
117	Marco	Giò Batta Berlendis	Prete Damiano di Bergamo in patrimonio
118	Salvatore	Pietro Luiselli	Angelo Mangini
119	Giò Locatelli	Giuseppe Gervasone	Prete Rizzini per ⅓, e ⅔ Giò Batta Bellotti di Bergamo
120	Cornolti	Antonio Cornolti	Marchese Lorenzo De Mari di Genova, e Prete fratello
121	Merelli	Francesco Noris	Francesco Noris
122	Tadeo	Antonio Serafini	Fratelli Persici di Genova
123	Bracco	Pietro Bonzi	Francesco Noris in parte ed in parte Giò Batta Magone
124	Domenico Carminati	Domenico Carminati	Prete Francesco Maurizio di Bergamo in patrimonio
125	David	Pietro Magone	Alberto Cornale in parte ed Antonina vedova di Andrea Cornolti e vedova di Francesco Romarino genovese
126	Donato	Francesco Barofio	Pietro Acerbis di Bergamo
127	Michel Angelo	Giacomo Orzetti	Marchese Giacomo De Mari q. Giò Batta di Genova
128	Antonio Maria	Giò Antonio Luiselli	Cristoffaro Luiselli, e cugini di Bergamo
129	Simone	Antonio Acerbis	Giuseppe Acerbis, e Antonio Acerbis per metà
130	Minos	Antonio Magoni	Giovanni Rota in parte ed in parte vari genovesi
131	Angelo	Giuseppe Acerbis	Giò Maria Pulsini metà, e metà la Parrocchia di S. (in bianco)
132	Pasquino	Vulvio Dolci	Diversi proprietari genovesi
133	Palazzo	Giacomo Antonio Palazzi	Giacomo Antonio Palazzi
134	Adamo	Angelo Palazzini	Costanza Palazzi e figli di Bergamo
135	Bonzio	Giovanni Martini	Vedova Angela Ruffinone metà, e metà Carlo fratello Bellotti di Bergamo
136	Molini	Pietro Bonzi	Pietro Bonzi e cugini
137	Alberto	Giuseppe Gregis	Bartolomeo Imberti di Bergamo
138	Gamba	Benedetto Tiraboschi	Giacomo Gamba di Genova
139	Bonesi	Giovanni Ghirardi	Prete Noris di Genova metà, e metà vari proprietari di Bergamo

N.	Nomi nella Compagnia	Conduttori dei posti *	Proprietari dei posti
140	Bonarota	Antonio Gervasone	Diverse famiglie, e pupilli in Genova
141	Giò Maria	Pietro Gervasone	Antonio Rota genovese assieme a vari pupilli Rota
142	Piantone	Flaminio Alborghetti	Eredi del fu Matteo Gotti e gli eredi del fu Prete Giò Rota genovesi
143	Michele	Alberto Palazzini	Eredi di Francesco Palazzi di Bergamo
144	Benedetto	Giò Batta Epis	Giuseppe e Simone fratelli Giudice
145	Manzone	Barnaba Volpi	Giò Batta Bellotti, ed Annonciata Pasquinelli genovesi
146	Ghisalberti	Carlo Zanchi	Francesco Milesi in parte, ed eredi di Bartolomeo Milesi
147	Isidoro	Giacomo Pesente	Antonio Marconi di Bergamo
148	Pesente	Giacomo Antonio Rota	Francesco Rinaldi di Bergamo
149	Giacomo Antonio	Giovanni Pesente	Domenico Mangini q. Giò Batta metà, e metà Prete Giuseppe Noris genovese
150	Docena	Pietro Rota	Antonio Mangini in parte, ed in parte gli eredi di Giuseppe Boselli e di Antonio Bellotti di Bergamo
151	Venanzio	Giò Batta Massoleni	Eredi di Giò Maria Palazzi
152	Ruggiero	Battista Roggero	Eredi di Antonio Zanchi di Bergamo
153	Giò Luigi	Mattia Pesente	Francesco Rinaldi di Bergamo, ed Antonio Massoleni di Genova
154	Ferdinando	Pietro Zanchi	Vincenzo Zanchi
155	Galessi	Ventura Cortinois	Giò Batta Pesenti, Marcello Palazzi, e fratelli Bellotti
156	Martino	Giò Batta Bellotti	Giò Batta Bellotti
157	Bernardo	Giuseppe Zanchi	Giò Batta Gavazzi di Genova
158	Zanchi	Pietro Zanchi	Pietro Zanchi, Giuseppe Tiraboschi, e vedova Somarino di Genova
159	Giuppone	Giovanni Lissini	Natale Palazzi
160	Ignazio	Natale Palazzi	Colomba Tirone di Genova
161	Clemente	Pietro Cornale	Avvocato Pietro Moleni di Genova
162	Franchino	Vincenzo Bonaldi	Vincenzo Bonaldi, pupilli Gipponi, e fratelli di Genova
163	Serina	Pietro Bonzi	Angelo Serafini, e vedova Mangini di Genova
164	Genovari	Luigi Orzetti	Andrea Lazzaroni
165	Amadio	Pietro Persico	Antonio Rossi, e Alberto Cornale
166	Pazino	Marco Paccina	Opera Pia di Bergamo metà, e l'altra Giuseppe Pesenti, ed altri

N.	Nomi nella Compagnia	Conduttori dei posti *	Proprietari dei posti
167	Giò Gabriello	Pietro Noris	Pietro Noris
168	Anselmo	Giò Noris	Eredi del fu Matteo Gotti, e pupilli Rota di Genova
169	Giuseppe Bonino	Giuseppe Bonino	Giuseppe Acerbis ed altri Caravana
170	Mauro	Antonio Pesenti	Giò Batta Pesente ed altri Caravana
171	Damiano	Giacomo Cornale	Prete Giuseppe Damiani Fopetti di Bergamo suo patrimonio
172	Marietta	Carlo Mangini	Carlo Bonzi metà, e metà Gaetano Bellotti di Bergamo
173	Maffio	Giò Batta Dentella	Antonio Marconi di Flaminio di Bergamo
174	Gervasone	Domenico Acerbis	Alessandro Gervasone di Bergamo
175	Faustino	Giacomo Cortinois	Giacomo Noris
176	Antonio	Giovanni Tirone	Giovanni Tirone, fratelli e cugini
177	Forra	Rocco Pesenti	Giacomo Pesenti ed altri genovesi
178	Marcello	Simone Buffelli	Simone Buffelli, e Domenico Mangini per metà
179	Evaristo	Giò Batta Mangini	Fratelli Bellotti di Genova
180	Fustinoni	Agostino Gherardi	Prete Giuseppe Damiani, e Prete Imbert di Bergamo
181	Colombo	Giuseppe Angelloni	Cristoffaro Luiselli di Bergamo
182	Leonardo	Pietro Scanzi	Bernardo Luiselli di Bergamo
183	Emanuelle	Giuseppe Pesenti	Giovanni Zanchi di Bergamo
184	Agostino	Alessandro Palazzi	Annonciata Pasquinelli orfana genovese
185	Giacomo	Giovanni Pesenti	Pesenti e fratelli
186	Orzetti	Giovanni Gherardi	Giovanni Gherardi e Maddalena Zanchi di Genova
187	Rocco	Giacomo Pesente	Giovanni Tirone di Genova
188	Vittore Piccoli	Bonadeo Dolci	Prete Lorenzo Piccoli di Bergamo per patrimonio
189	Bernino	Antonio Muttoni	Eredi di Francesco Bernino di Genova
190	Chiesa	Giò Batta Pesente	Francesco Marconi di Bergamo
191	Cortinois	Angelo Tirone	Vedova Rota genovese con pupillo
192	Flaminio	Andrea Ghisalberti	Antonio Maria Flaminio di Bergamo
193	Alessio	Giò Batta Massoleni	Vedova Teresa Gamba, e creditori di Giovanni Gamba
194	Giovanni	Giacomo Gherardi	Bartolomeo Carminati genovese
195	Cipriano	Antonio Gherardi	Giovanni Rota ed altri Caravana
196	Safardi	Domenico Martini	Giuseppe Giudice ed erede Damiani di Bergamo

N.	Nomi nella Compagnia	Conduttori dei posti *	Proprietari dei posti
197	Felice	Paolo Epis	Fratelli Bellotti di Bergamo
198	Savio	Giò Francesco Palazzi	Prete Maurizio Savio in patrimonio
199	Gaetano	Antonio Pesente	Vedova, e pupilli Maria Bianca Borale genovesi
200	Carlo	Gabriele Noris	Marchese Lorenzo De Mari q. Giò Batta di Genova
201	Pinetto	Geremia Rota	Prete Fustinoni di Bergamo in patrimonio
202	Evangelista	Lorenzo Rubis	Fratelli Pesente di Bergamo
203	Bartolomeo	Carlo Ogader	Paolo Scanzi di Bergamo
204	Gabriele	Pietro Gherardi	Vedova Paola Acerbis di Genova
205	Elia	Martino Rota	Francesco Rinaldi di Bergamo
206	Dionisio	Giacomo Giudice	Bernardo Luiselli di Bergamo
207	Gerolamo	Antonio Acerbis	Prete Noris genovese e Giacomo Pesente per metà
208	Costantino	Rocco Pesente	Giò Batta Pesente, e Rocco Pesente
209	Angelo Maria	Giovanni Pesente	Gabriele Ceroni di Bergamo
210	Fermo	Giacomo Cavagna	Gerolamo Roggero di Genova
211	Fortunato	Giò Angelo Rota	Giovanni Rinaldi di Bergamo
212	Giò Andrea	Marco Ogader	Prete Maurizio Savio per opera pia di Bergamo
213	Antonio Cornolti	Cipriano Rota	Marchese Lorenzo De Mari q. Giò Batta e pupilli Cornolti di Genova
214	Pellegrino	Lorenzo Cortinois	Giacomo Gamba di Genova
215	Gotti	Pietro Cornale	Eredi del fu Matteo Gotti Maria figlia per suo alimento all'albergo
216	Giò Angelo	Antonio Milesi	fratelli Persici genovesi, e Giuseppe Pesente
217	Beltrame	Ambrogio Magone	Giuseppe Pesente, e Vincenzo Zanchi
218	Acerbis	Carlo Gherardi	Giuseppe Acerbis
219	Calvi	Giuseppe Sonzogno	Prete Luigi Molini di Bergamo
220	Giovanni Antonio	Giò Antonio Bonzi	Giò Antonio Bonzi, e Rollando genovese

2. Il ruolo dei facchini del porto di Genova (1821-1823)

A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 638.

Scalo Marinetta (30 aprile 1823)

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
1	Da Novaro	Giuseppe q. Bartolomeo	Beppe	Granarolo	S. Rocco
2	Cesarini	Biaggio q. Benedetto	Cesarino	Bastia	Molo
3	Brusco	Pasquale di Andrea	Ligamino	Grazie	P.zza Molo
4	Pedemonte	Antonio di Giambatta	Paesano	Orero	Vico Fico
5	Banchero	Giorgio q. Giuseppe	Moro	Grazie	P.zza Olmo
6	Podestà	Niccolò q. Giulio	Barile	Leivi	P.zza Vele
7	Origo	Domenico q. Agostino	Brennino	S. Salvatore	sotto ponte Carignano
8	Bianchi	Niccolò q. Giuseppe	Gesuita	S. Pier d'Arena	Ponticello
9	Molinari	Giuseppe q. Bartolomeo	Santone	Grazie	Vico Palla
10	Casagrande	Filippo	Cacciabene	–	Grazie
11	Medica	Giambatta q. Giuseppe	Torte	Montobbio	Vico Schiavi
12	Carbone	Carlo q. Agostino	Carlo	Grazie	Grazie
13	Gavotto	Antonio q. Giambatta	Togno	Grazie	Vico Largo Molo
14	Podestà	Gerolamo di Niccolò	Lascia	S. Maria	S. Marco
15	Debarbieri	Bernardo q. Giovanni	Bernardo	Castagnola	Vico Bancalai
16	Airoldi	Filippo di Antonio	Massacano	Sestri Ponente	S. Rocco
17	Canale	Antonio q. Pasquale	Canale	S. Maria	S. Marco
18	Dentella	Domenico q. Emmanuele	Sciarpello	S. Pietro	S. Croce
19	Ferrea	Francesco q. Antonio	Matrich	S. Lorenzo	Orti S. Andrea
20	Basso	Giuseppe q. Giambatta	Pitta Maelle	Rapallo	Grazie
21	Cevasco	Giuseppe q. Niccolò	Ciarlotola	–	Grazie
22	Tassara	Lorenzo q. Steffano	Angonia	Grazie	Vico Largo
23	Maggi	Giambatta q. Stefano	Bacciollino	S. Salvatore	Vico Palla
24	Fossati	Giovanni q. Antonio	Tela a molin	Gavi	Coltelleria
25	Dapino	Giambatta q. Francesco	Guercio	S. Vincenzo	Albaro
26	Carbone	Giambatta di Carlo	Labarda e Sig. Regina	Grazie	P.zza Olmo
27	Pagano	Giambatta q. Giuseppe	Cappuccino	S. Marco	S. Marco
28	Maggi	Stefano q. Giuseppe	Barello	Grazie	Boccafo
29	Canepa	Giovanni q. Carlo	L'orbino	Chiavari	P.zza Parrisola

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
30	Dassori	Niccolò q. Tommaso	Gambe inverse	S. Francesco d'Albaro	Canetto
31	Ferrea	Michele di Francesco	Falampi	Grazie	Grazie
32	Giano	Pietro q. Lorenzo	Pedrollo	S. Marco	S. Marco
33	Fossa	Raffaele q. Michele	Setterubbi	Grazie	Grazie
34	Corte	Antonio q. Domenico	Nasino	Rosso	Colle
35	Villa	Giovanni q. Giuseppe	Pottoli	S. Stefano	Molo
36	Zunino	Giacomo q. Giuseppe	Miseria	Maddalena	S. Croce
37	Ballestrello	Bartolomeo di Agostino	Negro	Incrociati	Borgo
38	Torricello	Lorenzo q. Giambatta	Sciamaddino	Grazie	P.zza Vele

Ponte Mercanzia (2 giugno 1822)

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
1	Risso	Carlo q. Giò Batta	Frate	Serra in Polcevera	nel Roso
2	Pozzo	Giacomo q. Francesco	Ceigamorti	Testana	dietro il coro S. Salvatore
3		Michele di Antonio	Bric	S. Salvatore	Vico Notari
4	Castagnino	Francesco q. Emanuele	Gardonna	S. Salvatore	sotto il ponte di Carignano
5	Picasso	Antonio q. Pasquale	Bacciolino	Testana	Sarzano
6	Podestà	Giuseppe q. Domenico	Sciaccaluga	Borgo	Portoria
7	Podestà	Giulio q. Niccolò	Insensou	S. Maria di Né a Chiavari	Ponte Carignano
8	Dellepiane	Giacomo q. Giò Luca	Scorri muraglie	Staglieno	Piccapietra
9	Pendola	Agostino q. Giò Batta	Paesano di Rapallo	Rapallo	sul Colle
10	Busco	Giacomo di Giò Batta	Piccadonne	Levanto	S. Defendente
11	Rebora	Giovanni q. Giuseppe	Pipetta	S. Sisto	Vico Fico
12	Frixione	paolo di Giovanni	Pappa	Grazie	Vico Largo Molo
13	Valle	Domenico q. Bernardo	Moro	Arenzano	Marina Servi
14	Valle	Andrea q. Bernardo	Fratello del Moro	Arenzano	Vico Largo a Molo
15	Maragliano	Lorenzo q. Pasquale	Genero del Ruta	S. Stefano	sul Colle
16	Sciaccaluga	Andrea q. Giacomo	Lampioniere	S. Stefano	Portoria

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
17	Arata	Angelo q. Giuseppe	Sciarpella	S. Salvatore	da S. Ambrogio
18	Grondona	Franco q. Sebastiano	Mussina	S. Biaggio in Polcevera	Vico Schiavi
19	Caprile	Angelo q. Giuseppe	Dante	S. Vincenzo	Colle
20	Frixione	Giò Batta q. Paolo	–	S. Marco	Grazie
21	Frixione	Giuseppe q. Paolo	Palatucco	S. Marco	Grazie
22	Zanone	Franco di Niccolò	Naixe belle	S. Lorenzo	Case nove
23	Chrevari	Lorenzo q. Franco	Besagnino	S. Fruttuoso	Vico Vecchietti
24	Dellepiane	Giò Batta di Giacomo	Lascio	S. Vincenzo	Pomo granato
25	Frixione	Angelo q. Paolo	Signorino	S. Marco	Vico Suaté
26	Maragliano	Andrea q. Pasquale	Drietta	S. Stefano	dà Servi
27	Dondero	Giò Batta di Giuseppe	Zucchino	Borgo	Borgo
28	Gattorno	Michele di Giuseppe	Resca	S. Salvatore	Vico Schiavi
29	Allegrani	Fortunato q. Agostino	Vû	S. Andrea	Coccagna
30	Bruzzone	Emanuele q. Andrea	Zingaro	Voltri	Fosse del Colle
31	Peirano	Giuseppe q. Antonio	Leza	S. Lorenzo	P.zza Fornetti
32	Frixione	Luigi q. Giacomo	Mostacci	Castello	Canetto
33	Pellegrini	Giuseppe q. Giacomo	Dalia	S. Salvatore	nell'Ospedale
34	Maragliano	Vincenzo di Lorenzo	Cagha in nio	S. Salvatore	Vico Olio in Portoria
35	Richelmo	Francesco q. Giò Batta	Ghiggerino	Arenzano	Ponticello
36	Gazzo	Niccolò q. Giò Batta	Calabrese	Paveto in Polcevera	a Pré
37	Cervetto	Agostino q. Giuseppe	Merlo	S. Giovanni	Coccagna
38	Doberti	Domenico q. Silvestro	Bin	dà Servi	Vico Fico
39	Penna	Giorgio di Carlo	Sçu mi nu sun	S. Carlo	S. Andrea
40	Dellepiane	Luigi di Carlo	Tapetta	S. Vincenzo	Servi
41	Oneto	Antonio q. Francesco	Testa di morte	S. Salvatore	Covagna
42	Grondona	Domenico q. Sebastiano	Mussina du fossato	Polcevera	Granarolo
43	Varni	Pietro q. Antonio	Camallo di Casanova	Milano	Perca
44	Valle	Gerolamo di Andrea	Moretto	S. Salvatore	Ravecca
45	Bertora	Giò Batta di Giuseppe	Figlio del Pece	S. Salvatore	Vico Schiavi
46	Capurro	Antonio q. Antonio	Barrabba	Recco	sotto il ponte Carignano
47	Repetto	Giò Batta q. Giuseppe	Bottassino	Genova	Cristo Servi
48	Anselmo	Tomaso q. Giuseppe	Ferioletto	S. Stefano	Vico Ripalta

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
49	Oberti	Francesco di Felice	Bastardino	S. Marco	Trogli a Marina
50	Peschiera	Giò Batta q. Giuseppe	Sampino	S. Salvatore	dà Servi
51	Peschiera	Emanuele q. Giuseppe	Manoello	S. Salvatore	S. Vincenzo
52	Podestà	Antonio di Giulio	Didone	S. Salvatore	dietro il coro S. Salvatore
53	Cevasco	Emanuele q. Giacomo	Soffietto	S. Salvatore	dietro il coro S. Salvatore
54	Isola	Luigi q. Pietro	Luigi di Celle	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
55	Rimassa	Francesco q. Antonio	Buscaggino	Calvari	S. Vincenzo
56	Frixione	Paolo q. Bartolomeo	Frixione	Grazie	P.zza Molo
57	Maragliano	Michele di Lorenzo	Magia	S. Salvatore	Portoria
58	Peschiera	Domenico di Emanuele	Borsa coverta	S. Vincenzo	S. Vincenzo
59	Piccimbono	Giovanni q. Pietro	Pessino	S. Vincenzo	Vico Pace
60	Molinari	Andrea q. Stefano	Nicodemo	Prà	S. Francesco da Paola Villa Rotonda
61	Stallo	Lorenzo q. Francesco	Bocchino	S. Giovanni	a Pré
62	Penna	Giorgio q. Nicola	Schitta	S. Giorgio	Marina Servi
63	Cevasco	Giovanni q. Tomaso	Natale	S. Salvatore	S. Fede
64	Chiappe	Andrea q. Stefano	Barbixone	Chiavari	Perla
65	Zanardo	Antonio di Ambrogio	Crovo	S. Stefano	Vico Campanaro
66	Pagano	Andrea q. Antonio	Grigola	S. Stefano	Borgo Lanieri
67	Mora	Giò Batta q. Giacomo	Romano	Maddalena	S. Lazaro
68	Castruzzo	Michele q. Giò Batta	Pollarolo	S. Francesco d'Albaro	Vico Parmiggiani
69	Bacigalupo	Giuseppe q. Nicolò	Massacano	S. Stefano	Case nuove
70	Bruzzone	Carlo q. Andrea	Archiotto	Voltri	S. Bernardino
71	Carpi	Giuseppe q. Antonio	Tutt'oxelli	S. Vincenzo	S. Vincenzo
72	Massucco	Bartolomeo q. Giò Batta	Spassuia	Maddalena	Vico Vigna
73	Torre	Giacomo q. Emanuele	Bozzotta	S. Olcese	S. Ambrogio
74	Bruzzone	Giovanni di Francesco	Zanino	Voltri	Vico Stella
75	Dellepiane	Giuseppe q. Michele	Parigi	Marassi	S. Fruttuoso
76	Villa	Giò Batta q. Gerolamo	A non passa	S. Vincenzo	S. Vincenzo
77	Musso	Camillo q. Vincenzo	Camillo	S. Stefano	S. Ambrogio
78	Moresini	Giò Batta di Giò Batta	Madonna	S. Vincenzo	Orfani
79	Fossa	Giacomo q. Antonio	Rosso da Camilla	S. Stefano	Vico Campanaro
80	Caffarena	Paolo q. Agostino	Cognato del Grigola	Recco	S. Andrea

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
81	Fravega	Giacomo q. Giovanni	Giacchino	Rapallo	Colle
82	Picasso	Luigi q. Andrea	Simia	S. Stefano	in Perea
83	Peragallo	Giuseppe di Domenico	Ferraro	S. Stefano	Portoria
84	Rondanina	Paolo di Bartolomeo	Momo	Quezzi	Marina
85	Mamberti	Stefano q. Giuseppe	Terremottino	S. Stefano	Vico Nuovo
86	Lagomarsino	Angelo q. Giò Batta	Portoli	S. Martino d'Albaro	Portoria
87	Parodi	Giuseppe q. Cipriano	Sanna	S. Vittore	a Pré
88	Maggi	Giuseppe q. Alessandro	Metti e leva	S. Salvatore	S. Siro
89	Rovelotto	Vincenzo q. Giacomo	Rovelotto	S. Sisto	S. Carlo
90	Frixione	Agostino q. Filippo	Dentino	Grazie	Vico Largo Molo
91	Peragallo	Antonio q. Stefano	Sampa	S. Stefano	Portoria
92	Peragallo	Domenico q. Cristoffaro	Prete Baedino	S. Stefano	Portoria
93	Peragallo	Pietro di Domenico	Polacco	S. Stefano	Portoria
94	Peragallo	Luigi q. Stefano	Somaro	S. Stefano	Portoria
95	Garibaldo	Antonio q. Giuseppe	Cugino	S. Stefano	Portoria
96	Oberti	Camillo q. Felice	Becciarolle	S. Salvatore	Perea
97	Figaro	Stefano q. Francesco	Gé	S. Stefano	S. Margherita
98	Cozzetto	Michele q. Domenico	Corzetto	S. Salvatore	Vico Ponticello
99	Giano	Tomaso q. Domenico	Giamella	S. Croce	Marina Servi
100	Vassallo	Domenico q. Stefano	Balluno	S. Stefano	da S. Croce
101	Carbone	Giò Batta q. Domenico	Pompiano	S. Salvatore	Vico Ripalto
102	Carbone	Domenico q. Giò Batta	Mola	S. Salvatore	S. Margherita
103	Castagnino	Andrea q. Emanuele	Framazzone	S. Salvatore	Molo
104	Lagostena	Agostino q. Giuseppe	Massujaro	S. Vincenzo	S. Vincenzo
105	Maragliano	Paolo di Giuseppe	Goma	S. Salvatore	sul Colle
106	Rapallo	Domenico q. Lazaro	Guercio	S. Lorenzo	Piano S. Andrea
107	Droghetto	Pietro q. Giuseppe	Pampano	S. Marco	Marina Servi
108	Frixione	Giovanni q. Lorenzo	Schiattarone	Grazie	Vico Largo Molo
109	Podestà	Filippo q. Santo	Santo	S. Fruttuoso	S. Vincenzo
110	Richelmo	Matteo di Francesco	Ghiggermo	S. Salvatore	sotto il ponte Carignano
111	Taraffo	Paolo Giovanni di Francesco	Ben stretto	S. Stefano	Vico di mezzo
112	Dellepiane	Carlo q. Gianluca	Tappo	S. Cottardo	S. Margherita
113	Figaro	Francesco q. Domenico	Rinino	S. Stefano	Abrara

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
114	Rafetto	Antonio q. Fortunato	Bicoio	S. Salvatore	Ponticello
115	Pagano	Luigi di Giuseppe Francesco	Moine	Croce di Fieschi	Marassi
116	Ferralasco	Nicolò q. Antonio	Goma	Maddalena	Scuole pie
117	Dasori	Domenico di Giò Batta	Ciuletta	S. Salvatore	Coccagna
118	Capurro	Emanuele di Giò Batta	Ti cianzi	S. Salvatore	Troglii Marina
119	Da Novaro	Antonio q. Angelo	Piccolina	S. Stefano	Mura S. Antonio
120	Strexino	Niccolò q. Francesco	Torta	S. Stefano	Salita S. Leonardo
121	Pozzo	Francesco q. Michele	Rosso di charbonnel	S. Martino d'Albaro	Banchi
122	Medici	Francesco q. Giuseppe	Serena	S. Salvatore	Pianetta del Colle
123	Cevasco	Giuseppe q. Tomaso	Bé	S. Salvatore	Vico Ripalto
124	Anfosso	Niccolò q. Carlo	Caga Coi	S. Vincenzo	Abrara
125	Zanardo	Vincenzo q. Carlo	Preve	Arpe	Vico Campanaro
126	Baghino	Giò Batta q. Giò Batta	Pianta forche	S. Vincenzo	S. Vincenzo
127	Carbone	Agostino q. Francesco	Beltrane	S. Stefano	Borgo Lanieri
128	Della Casa	Biaggio	Macacco	–	Vico Campanaro
129	Vallebona	Gaetano q. Giò Batta	Buscaggino	S. Stefano	Borgo Lanieri
130	Canepa	Angelo di Francesco	Canna	Granarolo	S. Rocco
131	Boero	Lorenzo q. Bernardo	Biscia	S. Vincenzo	Vico Gelsomino
132	Levrero	Benedetto di Giò Batta	Frin frino	S. Biagio in Polcevera	Colle
133	Botto	Antonio q. Giacomo	Stoppino	Rosso	Vico Pepe
134	Malatesta	Antonio q. Domenico Andrea	Rosso di Chiappa	Marsiglia	Orti S. Andrea
135	Della Casa	Alessandro	Maffisci	–	Vico Fico
136	Bertora	Giuseppe q. Domenico	Pece	S. Stefano	Salita Boccadefò
137	Lavagnino	Domenico q. Andrea	Chiarella	Castello	S. Domenico
138	Anfosso	Giò Batta q. Carlo	Signorino	S. Vincenzo	Grazie
139	Peragallo	Giacomo di Domenico	Pigossino	S. Stefano	Portoria
140	Frixione	Giovanni q. Paolo	Gaggia	Grazie	S. Margherita
141	De Gregori	Domenico q. Giò Batta	Schizzaro	S. Salvatore	Cristo Servi
142	Picasso	Giò Batta q. Andrea	Simia	Recco	Ponticello

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
143	Besassa	Luigi q. Stefano	Scarabella	S. Salvatore	Croce
144	Durante	Antonio q. Alberto	Panettiere	S. Stefano	S. Pier d'Arena
145	Rena	Carlo q. Nicola	Bella	Grazie	Vico Agogliotti
146	Bacigalupo	Gaetano q. Nicolò	Massacanetto	S. Martino d'Albaro	Borgo Lanieri
147	Casanova	Pietro q. Giuseppe	S. Pier d'Arena	S. Pier d'Arena	Portoria
148	Cevasco	Fortunato di Emanuele	Sansone	S. Salvatore	Troglii Marina
149	Doberti	Bartolomeo q. Stefano	Sardo	S. Stefano	Vico Nuovo Ponticello
150	Viale	Niccolò di Tommaso	Niccolò	–	–
151	Parodi	Giovanni q. Domenico	–	S. Martino d'Albaro	Viletta
152	Casareto	Lazaro di Gacomo	Brugia padelle	S. Salvatore	Servi
153	Dellepiane	Giuseppe q. Antonio	Sei deti	Bogliasco	P.zza Spedale
154	Ottonello	Giò Batta q. Pelligno	Risso	Voltri	S. Giorgio
155	Dasori	Lorenzo q. Pietro	Morione	S. Stefano	Servi
156	Turpia	Giuseppe q. Gerolamo	Lazagna	S. Fruttuoso	P.zza S. Genesio
157	Narizano	Giovanni q. Giò Batta	Rosso della Signora	Quarto	S. Bartolomeo
158	Fossa	Giacomo q. Domenico	Radiccione	Moranego	Perea
159	Lagomarsino	Pasquale q. Luigi	Camallo da vino	Chiavari	Sul Colle
160	Carbone	Pietro q. Giò Batta	Baggio	Testanna	Carignano il Piccolo
161	Carbone	Biaggio di Caso	Biaxo	Ospedale	Mascherona
162	Terrile	Giò Batta di Francesco	Camallo di Casanova	Testana	Vico Lavagna
163	Ballero	Ignazio di Domenico	Vegni che l'ho	Genova	S. Rocco
164	Costaguta	Giovanni q. Giuseppe	Quello dell'olio	S. Salvatore	Cristo Servi
165	Bertone	Giuseppe q. Giuseppe	Frega tette	S. Salvatore	Castello
166	Figaro	Giacomo q. Giovanni	Paesano di Chiappa	Rapallo	Pescheria
167	Giolfino	Stefano q. Angelo	Perla	S. Carlo	S. Carlo
168	Lertora	Giò Batta q. Francesco	Lexina	S. Salvatore	Viletta
169	Carletto	Giò Batta q. Antonio	Boccino	S. Stefano	Vico Caprettari

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
170	Carletto	Stefano q. Antonio	Cosacco	S. Stefano	Vico Caprettari
171	Merega	Carlo di Gerolamo	Dolori	S. Andrea	Piccapietra
172	Fossa	Domenico q. Giacomo	Malacara	Staglieno	S. Bartolomeo
173	Giordano	Giacomo q. Andrea	Tartona	Grazie	Maddalena
174	Rocca	Alessandro di Giò Batta	Diavoletto	Montesignano	Carmine
175	Olcese	Giovanni di Gaetano	Debole	S. Croce	S. Croce
176	Cardinale	Felice di Bartolomeo	Martino	Maddalena	Colle
177	Gambino	Giuseppe q. Francesco	Cocomero	S. Fruttuoso	S. Vincenzo

Posto de Cassagnini (10 maggio 1823)

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
1	Loero	Tomaso di Antonio	Bazaretto	Genova	P.zza Molo
2	Loero	Antonio q. Domenico	Pezzino	Cassagna	Portoria
3	Palano	Luigi q. Francesco	Piscione	Bergamo	Troglii Marina
4	Brignardello	Antonio q. Domenico	Pecora	Cassagna	Portoria
5	Rossi	Domenico q. Nicola	Prete	Cassagna	Portoria
6	Cepollina	Sebastiano q. Giò Batta	Bastiano	S. Teodoro	S. Sebastiano
7	Pagano	Domenico q. Vincenzo	Lappa	Cassagna	Vico Lavagna
8	Rossi	Lorenzo q. Angelo Maria	Copetta	Casagna	Canetto
9	Loero	Domenico di Antonio	Figlio del pezzino	Cassagna	Portoria
10	Loero	Tomaso q. Pietro	Piccino	Cassagna	Vico Mele
11	Brignardello	Giuseppe q. Antonio	Groppo	Cassagna	Portoria
12	Rossi	Giò Batta q. Altro	Santo	Cassagna	Vico Pepe
13	Brignardello	Giò Batta q. Giovanni	Bibino	Cassagna	Molo Vico Olio
14	Brignardello	Giò Batta q. Giuseppe	Sandonino	Cassagna	Ravecca
15	Cipollina	Pietro q. Tomaso	Luggia	Promontorio	Vico Largo al Molo
16	Pagano	Giò Batta q. Giacomo	Matteo	Cassagna	Colle
17	Loero	Domenico q. Pietro	Buscaggino	Cassagna	Vico Mele
18	Brignardello	Nicola di Antonio	Fratte	Cassagna	Portoria
19	Zanardo	Lorenzo q. Simone	Trone	Varsi	Vico di Mezzo
20	Ratto	Giuseppe Alessandro q. Giò Batta	Tamburro	S. Salvatore	Pré Vico Madonna

Ponte Reale (2 agosto 1822)

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
1	Figari	Gerolamo q. Stefano	Caga fuoco	Rapallo	S. Tomaso
2	Demicheli	Pietro q. Ignazio	Tragliettino	S. Salvatore	sul Colle
3	Perazzo	Bartolomeo di Tomaso	Danubio	S. Fruttuoso	Borgo Bisagno
4	Ventura	Andrea q. Giuseppe	Frega tette	S. Francesco d'Albaro	sotto il ponte Carignano
5	Bertora	Giacomo q. Giò Batta	Capellone	Chiavari	Colle
6	Canepa	Domenico q. Bartolomeo	Guercio e citoyen	Celle	Vico di Mezzo
7	Ferrari	Francesco q. Stefano	Volpe sorda	Maddalena	S. Siro
8	Bosco	Gerolamo q. Giuseppe	Vira carogli	S. Salvatore	Vagabondo
9	Malerba	Giovanni q. Giò Batta	Giallanino	Busalla	S. Spirito
10	Assallino	Gerolamo q. Giò Batta	Lascia	Chiavari	S. Giorgio
11	Spirito	Sebastiano q. Pietro	Biscia	S. Giorgio	Fornetti
12	Campanella	Gerolamo q. Andrea	Gionima	S. Vincenzo	S. Vincenzo
13	Costa	Pasquale q. Matteo	Badano	Vigne	dietro il coro S. Salvatore
14	Dellacasa	Francesco	Sussavacche	–	sotto il coro Carignano
15	Sessarego	Domenico q. Angelo	Buscietto	Marassi	Vigne
16	Porcile	Paolo di Nicolò	Guidetti	Vigne	Piccapietra
17	Caffarena	Agostino q. Francesco	Faino	Recco	Vico Campanaro
18	Sobrero	Giuseppe q. Giò Batta	Pensighetì	S. Salvatore	Pomo Granato
19	Moresco	Paolo q. Sebastiano	Scuggio	Maddalena	S. Paolo a Pré
20	Firpo	Pietro di Nicolò	Neu	Vigne	S. Sebastiano
21	Giovo	Biaggio q. Antonio	Griletto	S. Stefano	Marina Servi
22	Comotto	Andrea di Nicolò	Guastafiggie	Incrociati	S. Ambrogio
23	Malerba	Giorgio q. Giorgio	Busallino	Busalla	Chiapella
24	Poggi	Andrea q. Benedetto	Cancaegnano	Sori	Rompicolle
25	Peirano	Giò Batta q. Giuseppe	Peian	Chiavari	Maddalena
26	Mora	Angelo q. Giacomo	Capellino	Campomorone	S. Sebastiano
27	Figari	Giacomo di Gerolamo	Poco aiuto	S. Tomaso	S. Tomaso
28	Cochella	Giuseppe q. Giò Batta	Zioù	Bargagli	S. Bernardino
29	Beretta	Giuseppe q. Giò Batta	Trone	Rapallo	Vico Pulce
30	Ferrari	Bartolomeo q. Domenico	Sioula	Tasso	Maddalena
31	Sardo	Emanuele q. Nicolò	Coiaro	Rivarolo	Pré
32	Mamberti	Stefano q. Lorenzo	Mangia camelli	Marassi	Vico Campanaro

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
33	Magnaschino	Salvatore q. Ambrogio	Sparisci	S. Pier d'Arena	Vico Salerg.
34	Cardinale	Felice q. Giacomo	Pelle	S. Salvatore	S. Ambrogio
35	Rossi	Andrea di Paolo	Gamellone	S. Stefano	Maddalena
36	Sala	Silvestro q. Martino	Massacano	S. Siro	S. Tomaso
37	Lavagnino	Antonio q. Nicolò	Zinzino	–	Grazie
38	Boero	Francesco q. Giò Batta	Checco	Castagna	Incrociati
39	Oneto	Lorenzo d'Antonio	Loenzo	Rapallo	Maddalena Vico Cannoni
40	Savio	Bartolomeo q. Andrea	S. Andrea	S. Stefano	Borgo Lanieri
41	Bozano	Stefano q. Ignazio	Cilluen	Marassi	S. Pier d'Arena
42	Maggolo	Giovanni di Gerolamo	Can grosso	Maddalena	a Pré
43	Risotto	Stefano di Giacomo	Falchetto	Quarto	a Pré
44	Dondero	Giò Batta q. Francesco	Scampalavita	S. Salvatore	dietro il coro
45	Bruzzone	Giò Batta q. Giovanni	Giaietta	Voltri	Vico Vacca
46	Prefumo	Francesco q. Pietro	Marinaro	Marassi	Vico di Mezzo
47	Cresta	Giovanni q. Giò Batta	Beccelano	Cazella	dalle Vigne
48	Favale	Giuseppe q. Giorgio	Giascialoffe	Rapallo	P.zza Spedale
49	Ferrando	Domenico q. Giovanni	Risaro	Borgo	S. Vincenzo
50	Pozzo	Luigi q. Antonio	Bertoldo	S. Salvatore	Marina Servi
51	Sciaccaluga	Benedetto q. Antonio	Lupo	S. Martino d'Albaro	Pomo Granato
52	Agosto	Giuseppe q. Antonio	Guercio	Ronco	sotto il ponte Carignano
53	Comotto	Niccolò q. Giuseppe	Mussina	S. Francesco d'Albaro	Morsento
54	Assallino	Giulio q. Pasquale	Assallino	S. Gottardo	Vico Calabraghe
55	Tasso	Giò Batta di Casa	Doppia	–	Maddalena

Facchini da carbone o sia Ponte Spinoli (26 marzo 1823)

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
1	Vagge	Giacomo di Giò Batta	Giugo	Genova	S. Lazaro
2	Barabino	Giò Batta q. Giovanni	Ceiga morti	Genova	S. Vitto
3	Donadini	Angelo q. Luigi	Perucchiere	Genova	Vico Largo a Pré
4	Mantero	Francesco q. Giò Batta	Moretta	Arenzano	Vico Campanaro

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
5	Gazzole	Domenico di Nicolò	Figlio di Nicolò	Arenzano	Marina
6	Casareto	Giò Batta q. Giò Batta	30 patachi	Arenzano	S. Vincenzo
7	De Ferrari	Luigi q. Domenico	Baschi	Genova	Marina
8	Casareto	Domenico q. Stefano	30 patelli	Genova	Marina
9	Solari	Giuseppe q. Giuseppe	Figliastro	Genova	?
10	Delfino	Pasquale q. Stefano	Besciolino	Genova	Vigne
11	Vassallo	Filippo q. Pietro	Filippino	Genova	Portoria
12	Cicione	Carlo q. Benedetto	Carlino di S. Vincenzo	Genova	S. Vincenzo
13	Maggiolo	Angelo q. Pasquale	Gamba bella	Genova	Marina
14	Delucchi	Giuseppe q. Francesco	Moro della Marinetta	Montoggio	S. Giorgio
15	Terrile	Antonio q. Giò Batta	Cocollo	Montoggio	Marina
16	Luxardo	Francesco di Francesco	Luzardo	Marassi	Marassi
17	Casareto	Domenico q. Carlo	Inglese	Genova	Colle
18	Castagnola	Agostino di Carlo	Figlio del Castagna	Marassi	Marassi
19	Gambaro	Paolo q. Tomaso	Cillo del Ponte Rotto	Marassi	Incrociati
20	Solari	Angelo q. Pietro	Tiello	S. Francesco d'Albaro	Molo
21	Ratto	Angelo di Giuseppe	Nanne nanne	Genova	S. Tomaso
22	Pescia	Giovanni di Agostino	Genero del Raggio	Genova	Vico Tacconi
23	Giordano	Stefano q. Giuseppe	Cianta sterchi	Genova	Marina
24	Boasi	Giacomo di Andrea	Figlio del Bacaia	S. Salvatore	Madre di Dio
25	Pellegrini	Cesare q. Giacomo	Core	Genova	Ponticello
26	Podestà	Giò Batta di Antonio	Figlio del Sognelino	Marassi	Marassi
27	Porcile	Giacomo q. Sebastiano	Tolone	Genova	Pré
28	Palma	Giuseppe q. Angelo	Palma il povero	Porto Maurizio	Annonciata
29	Gardella	Angelo q. Giuseppe	Figlio del Berodaro	Genova	Molo
30	Pagano	Domenico di Giò Batta	Figlio del Baccione	Genova	Marina
31	Musso	Giovanni di Domenico	Cà di S. Lazaro	Genova	S. Lazaro

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
32	Savio	Giacomo q. Andrea	Negro	Genova	Marina
33	Carbone	Giò Batta q. Pasquale	Bodissone	Genova	Ospedale
34	Picheto	Agostino q. Giacomo	Gatto	Genova	Strada Consolazione
35	Risso	Giuseppe q. Andrea	Scobbino	S. Carlo	Vico Pace
36	Montano	Emanuele q. Giuseppe	Tarantella	Genova	S. Brigida
37	Scopesi	Giò Batta q. Nicolò	Scorri muraglia	Genova	Perea
38	Baglietto	Giò Batta q. Bernardo	Bacicia il vetriere	Genova	Vico Chiuso da S. Salvatore
39	Piazza	Benedetto q. Antonio	Palosso	Genova	Vico di Mezzo
40	Lercaro	Giuseppe Emanuele q. Antonio	Baghetta	Genova	Colle
41	Oliva	Giò Batta q. Tomaso	Tista	Genova	Perea
42	Arduino	Domenico di Domenico	Melanzana	S. Francesco d'Albaro	Marina
43	Carbone	Silvestro q. Antonio	Camallo di Beretta	Recco	Sarzano
44	Villa	Angelo q. Michele	Villa	Incrociati	Molo
45	Lagomarsino	Giuseppe di Salvatore	Cino	Genova	S. Margherita
46	Celle	Emanuele di Stefano	Sig. Parma	Genova	Vico di Pré
47	Bisso	Gerolamo q. Bartolomeo	Bisso	Genova	Salita Piccapietra
48	Crocco	Andrea di Antonio	Figlio di Antonino	Marassi	S. Vincenzo
49	Bruzzone	Sebastiano q. Giovanni	Senza denti	Voltri	Pré
50	Carbone	Giovanni q. Filippo	Cino	Genova	Portoria
51	De Ferrari	Giacomo di Agostino	Bel figliolo	Genova	Valle Chiara
52	Barabino	Francesco q. Giovanni	Città di Berlino	Genova	Vico Lomellini a Pré
53	Rossi	Giacomo q. Giò Batta	Violino	Genova	Villetta
54	Castagnola	Giuseppe di Carlo	Ciosche	Marassi	Marassi
55	Pozzolo	Giò Batta di Costantino	Longobardo	S. Quilico	Vico Nuovo
56	Barile	Antonio q. Francesco	Passa boschi	Marassi	Marassi
57	Gardella	Matteo q. Michele	Paesano	Roccatagliata	Portoria
58	Boasi	Francesco di Agostino	Nipote del Manan	Genova	Marina
59	Basso	Emanuele q. Giovanni	Fornaro	Rapallo	S. Giorgio
60	Puppo	Giorgio q. Antonio	Fratello del Mentino	Genova	Marina

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
61	Canepa	Francesco q. Domenico	Fratello del Brenarino	Genova	Vico Ripalta
62	Passalacqua	Giacinto di Nicolò	Figlio del Sciampallino	Genova	Servi
63	Fossa	Tomaso q. Tomaso	Desliga sacchi	Genova	Colle
64	Poggi	Benedetto q. Bartolomeo	Cassetta	Genova	Marina
65	Breggiero	Gerolamo q. Antonio	Giromino di Bottega	Genova	Perea
66	torricello	Domenico q. Giuseppe	Polito	Genova	Servi
67	Canale	Antonio di Nicolò	Malboscato	Pegli	Carmine
68	Boasi	Giuseppe q. Stefano	Pelacca	Genova	Vico Dritto a Ponticello
69	Croce	Tomaso q. Nicolò	Massacano	S. Fruttuoso	Incrociati
70	Boasi	Agostino q. Emanuele	Figlio del Manan	Genova	S. Salvatore
71	Ageno	Paolo di Antonio	Figlio del Bixetta	Genova	S. Andrea
72	Arduino	Domenico q. Antonio	Melanzana	Genova	Marina
73	Brandi	Agostino q. Giò Batta	Quello del pane	Genova	S. Vincenzo
74	Cambiaso	Giuseppe di Giovanni	Cambiaso	Genova	S. Tomaso
75	Boasi	Giuseppe q. Giò Batta	Figlio dello Spirito Santo	Bargagli	Marina
76	Sovigliano	Antonio di Domenico	Camallo da bussola	Genova	Marina
77	Peirano	Francesco q. Giò Batta	Baciocco	Genova	Marina
78	Ageno	Antonio q. Bernardo	Bixitta	Genova	S. Andrea
79	Carbone	Paolo q. Pietro	Gaspare	Genova	Piazza della Stampa
80	Pittaluga	Gerolamo q. Giò Batta	S. Nicola	S. Francesco d'Albaro	S. Nicolò
81	Torre	Giuseppe q. Angelo	Busallino	Genova	Colle
82	Montarsolo	Francesco q. Giovanni	Montarsolo	Granarolo	Pré
83	Canale	Gaetano q. Michelangelo	Postiglione	Genova	Servi
84	Bò	Bartolomeo q. Antonio	Fratello del rebella chiese	Genova	Pré
85	Canepa	Giò Batta q. Domenico	Brenarino	Genova	Vico Ripalta
86	Ricci	Giuseppe q. Giò Batta	Fratello del Mento	Genova	Marassi
87	Castagnola	Francesco q. Agostino	Tamante	Marassi	S. Fruttuoso

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
88	Morasso	Francesco q. Giuseppe	Vira Caroggi	Genova	Piazza Pinelli
89	Trucco	Pasquale di Giacomo	Schiavone	Marassi	Vico di Mezzo
90	Sovigliano	Nicolò di Antonio	Figlio del camallo da bussola	Genova	Vico Fico
91	Beogna	Teramo q. Giacomo	Cillano	Genova	Portoria
92	Molfino	Antonio q. Francesco	Sappe	S. Francesco d'Albaro	Bisagno
93	Verdina	Nicolò q. Giò Batta	Cagarino	Genova	Colle
94	Bisso	Antonio q. Bartolomeo	Trombettino	Genova	Valle Chiara
95	Ricci	Giovanni q. Giuseppe	Mentino	Genova	Strada Giulio
96	Astengo	Giò Batta q. Gerolamo	Figlio di Gerolamo	Genova	S. Vincenzo
97	Saetone	Francesco q. Emanuele	Baggio	Genova	Marina
98	Ratto	Domenico di Angelo	Matto	Genova	Vico Campanaro
99	Saetone	Giuseppe q. Emanuele	Cicala	Genova	Marina
100	Boasi	Domenico di Ambrogio	Genero del diavolo	S. Vincenzo	S. Vincenzo
101	Rocca	Bartolomeo q. Giò Batta	Noè	Genova	Vico Duca
102	Ravettino	Domenico q. Francesco	Manchetto	Rapallo	S. Vincenzo
103	D'Aste	Giuseppe q. Benedetto	Pino	Genova	Marina
104	Casanova	Michele q. Giò Batta	Paesanino	Rapallo	Ravecca
105	Barile	Francesco q. Giacomo	Frate o sia Sig. Checco	Marassi	Marassi
106	Gandolfo	Antonio q. Giacomo	Bugaixino	Marassi	Marassi
107	Lagomarsino	Agostino q. Filippo	Ambo	Genova	Pré
108	Lagomarsino	Giorgio q. Filippo	Bronzo	Genova	Vico Fieno
109	Lagomarsino	Giovanni q. Filippo	Matto	Genova	S. Giovanni
110	Molfino	Antonio q. Antonio	Cino il perrucchiere	Genova	Orti S. Andrea
111	Gardella	Andrea q. Giuseppe	Vacca	Genova	Ospedale
112	Ratto	Giò Batta q. Bartolomeo	Bacicino da Beverolo	S. Francesco d'Albaro	Albaro
113	Pinasco	Michele di Nicolò	Fratello del Fortuna	S. Martino d'Albaro	Vico dritto a Ponticello
114	Queirolo	Luca q. Michele	Casomai	Genova	Strada Pace
115	Meirocco	Giuseppe di Agostino	Figlio del Naso	Genova	Portoria
116	Beogna	Paolo di Prospero	Paolo	Genova	S. Vincenzo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
117	Ghio	Giò Batta q. Domenico	Mello	Genova	Strada Pace
118	Briano	Nicolò q. Domenico	Figlio del Donin	Genova	Case Nuove
119	Buonguadagno	Tomaso q. Giacomo	Can grosso	Genova	Ponte Spinoli
120	Barbagelata	Antonio q. Francesco	Barbagelata	Staglieno	Colle
121	Raggio	Agostino di Bartolomeo	Pestellino	Rapallo	Vico Acquavite
122	Baderacco	Alberto q. Gerolamo	Berto	Genova	Ospedale
123	Ronco	Giuseppe di Lorenzo	Angonia	Genova	S. Vincenzo
124	Casabona	Michele q. Giò Batta	Michelino	Genova	S. Nicolò
125	Costa	Bartolomeo q. Antonio	Portalo al sole	Genova	S. Pancrazio
126	Curotto	Agostino di Domenico	Polito	Levanto	Servi
127	Maggi	Giuseppe q. Giuseppe	Bue	Genova	S. Salvatore
128	Masucco	Giovanni q. Giuseppe	Brincio	Pilla	S. Giorgio
129	Boasi	Dario di Giuseppe	Figlio del Pelecca	Genova	Vico dritto a Ponticello
130	Balestrino	Simone di Giovanni	Orbino	Genova	Marina
131	Benvenuto	Giuseppe q. Francesco	Giamba	Genova	Grane
132	Molinari	Giovanni q. Domenico	Porchettino	Genova	Portoria
133	Dodero	Bartolomeo q. Costantino	Can caignano	Fontanabuona	Servi
134	Trabucco	Giò Batta q. Agostino	Guercio di Pré	Genova	Pré
135	Casabona	Giovanni q. Antonio	Cillo	Genova	Perea
136	Carpaneto	Giuseppe q. Giuseppe	Ballino	Genova	Marina
137	Pinasco	Fortunato q. Nicolò	Nicola	S. Martino d'Albaro	Servi
138	Campanella	Stefano di Gerolamo	Faccione	Genova	S. Vincenzo
139	Peirano	Carlo q. Francesco	Giandugo	Genova	S. Stefano
140	Buonguadagno	Deodato q. Isaia	Tonno	Genova	Portoria
141	Casabona	Andrea q. Giò Batta	Giano	Genova	Vico Campanaro
142	Barrabino	Francesco q. Angelo	Barabba il povero	Genova	Vico di Mezzo
143	Garaventa	Gerolamo q. Giò Batta	Giangello	Genova	Colle
144	Peirano	Giacomo q. Angelo	Peirano	Genova	Villetta
145	Casareto	Pietro q. Giò Batta	30 patachi	Genova	S. Vincenzo
146	Briano	Paolo q. Domenico	Figlio della Donin il piccolo	Genova	Case Nuove
147	Stagno	Bernardo di Giuseppe	Capelli secchi	Sori	Servi

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
148	Costa	Giuseppe q. Giacomo	Granatiere	Marassi	Cannetto
149	Picasso	Giuseppe q. Pasquale	Lamarcia	Testana	Sarzano
150	Lertora	Sebastiano di Francesco	Bastian se l'ha fatta	Genova	Vico Ferro
151	Beretta	Luigi di Lorenzo	Beretta	Genova	Maddalena
152	Origo	Felice di Domenico	Bennino	Genova	Marina
153	Castagneto	Francesco q. Domenico	Francesco	Genova	Sarzano
154	Bixio	Antonio q. Giuseppe	Cheché	Incrociati	Incrociati
155	Gandolfo	Giacomo di Antonio	Figlio del bugaixino	Marassi	Marassi
156	Castagna	Domenico di Carlo	figlio del Castagna	Marassi	Marassi
157	Passalacqua	Michele di Giuseppe	Passalacqua	Marassi	Colle
158	Terrile	Giuseppe q. Giò Batta	Chiapeletta	S. Vincenzo	S. Vincenzo
159	Dotto	Andrea q. Nicolò	Salta in barca	Genova	Marina
160	Moro	Pietro q. Nicolò	Magrone	Genova	Carignano
161	Bozzolo	Vincenzo q. Agostino	Guercio	Genova	Colle
162	Breggiero	Giò Batta q. Antonio	Fratello del storto	Genova	Ravecca
163	Raffo	Giuseppe q. Francesco	Cocomero	Incrociati	Carmine
164	Fontanarossa	Antonio q. Giuseppe	Gambaverde	S. Vincenzo	S. Vincenzo
165	Casabona	Giò Batta q. Giò Batta	Figlio del Bacicino	Genova	Servi
166	Solari	Bartolomeo di Ambrogio	Viso bruciato	Rapallo	Vico Pomo Granato
167	Pagano	Costantino q. Giacomo	Boggiano	Marassi	Marassi
168	Assereto	Luca q. Carlo	Chitarra	Genova	Maddalena
169	Percivale	Giò Batta q. Lorenzo	Figlio del Gambone	Genova	Maddalena
170	Cartagenova	Antonio q. Domenico	Suonatore	Staglieno	Vico Cella
171	Oneto	Matteo q. Giò Batta	Mattelini	Genova	S. Caterina
172	Costa	Antonio q. Giò Batta	Perucca	Genova	Perea
173	Ansaldo	Lorenzo q. Giacomo	Lucco	Camogli	Vico Fico
174	Bozzo	Giuseppe di Erasmo	Giuseppino	Genova	Marina
175	Revello	Gerolamo q. Giovanni	Figlio del Ferraro	Genova	S. Margherita
176	Meirocco	Agostino q. Vincenzo	Naso	Genova	S. Lorenzo
177	Boero	Giacomo q. Gaetano	Figlio del Loretto	Genova	Carmine
178	Bianchi	Antonio q. Domenico	Togno	Genova	Portoria

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
179	Alegretti	Andrea di Antonio	Motto	Incrociati	Marina
180	Solari	Francesco q. Pietro	Fratello del Geino	S. Francesco d'Albaro	–
181	Raseto	Emanuele q. Lorenzo	Becchetto	Servi	–
182	Benvenuto	Giò q. Angelo	Genero del Bacicino	Marassi	–
183	Gardella	Giovanni q. Andrea	Minino	Genova	Ospedale
184	Astengo	Giuseppe q. Pietro	Corsaro	S. Francesco d'Albaro	Portoria
185	Cavagnaro	Stefano q. Giò Batta	Paesano	Genova	Salita Ospedaletto
186	Baghino	Giovanni di Michele	Mangia grigole	Genova	Maddalena
187	Solari	Carlo q. Antonio	Doge	Genova	Pré
188	Parodi	Giuseppe q. Giò Batta	Bregaolo	Genova	Villetta
189	Firpo	Giuseppe q. Giacomo	Maura	Genova	Acquasola
190	Delfino	Giovanni di Stefano	Figlio del Parigino	Genova	Colle
191	Musso	Giovanni q. Gioachino	Musso	Staglieno	Ponterotto
192	Gazzale	Nicolò q. Andrea	Nicola	Genova	Marina
193	Tagliavacche	Giuseppe q. Emanuele	Cognato del culo	Mignanego	Incrociati
194	Gazzale	Cristoffaro q. Andrea	Cristoffaro	Genova	Servi
195	Musso	Giorgio di Giò Batta	Cinoino	Marassi	Marassi
196	Ratto	Giuseppe q. Bartolomeo	Bibino	Genova	S. Tomaso
197	Schiappacasse	Andrea q. Antonio	Cuppa	Genova	Abrara
198	Castagnola	Ignazio di Francesco	Figlio del Gambero	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
199	Dagnino	Giò Batta q. Antonio	Rabbia	Genova	S. Vincenzo
200	Banchero	Paolo q. Andrea	Margalosco	Genova	Grazie
201	Pittaluga	Antonio q. Ambrogio	Massacano	Morta	Vico Angeli
202	Bò	Giovanni q. Antonio	Rebella chiese	Genova	Marina a Pré
203	Benvenuto	Andrea q. Giuseppe	Paggio	Genova	S. Andrea
204	Arduino	Antonio q. Andrea	Meisanetta	S. Francesco d'Albaro	Pilla
205	Casabona	Gaetano q. Giovanni	Gaetano	Genova	Vico di Mezzo
206	Ferrea	Agostino q. Carlo	Fornaro	Genova	S. Vincenzo
207	Ratto	Angelo q. Bartolomeo	Bibino	Genova	Pré
208	Bò	Giò q. Paolo	Fornaro	Genova	Piazza S. Brigida

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
209	Benvenuto	Limbanio q. Antonio	Giamba	Genova	Case Nuove
210	Medicina	Michele q. Domenico	Diecinove	Cantalupo	Piazza de Franchi
211	Calvi	Gerolamo q. Giovanni	Salé	Incrociati	Incrociati
212	Foppiano	Francesco q. Ambrogio	Fransuè	Incrociati	Incrociati
213	Musso	Giacomo di Giò Batta	Masca bruciata	Marassi	Marassi
214	Podestà	Antonio q. Giò Batta	Tognellina	Marassi	Marassi
215	Ratto	Bernardo q. Giò Batta	Bernardo	Genova	Carmine
216	Rolla	Francesco q. Giuseppe	Barbone	Genova	Vico Schiavi
217	Casale	Giorgio q. Antonio	–	S. Salvatore	sotto il Ponte Carignano
218	Bozzo	Bartolomeo di Erasmo	–	Genova	Marina
219	Cervetto	Giovanni q. Bartolomeo	Piemontese	Carro	Marina
220	Barrabino	Francesco q. Angelo	Barabba	Genova	S. Margherita
221	Feretto	Giò Batta q. Domenico	Bianco	Rapallo	Colle
222	Roccatagliata	Marco di Paolo	Marchino	Genova	Molo
223	Gardella	Fiorito q. Giacomo	Fiorino	Genova	Vico Parmigiani
224	Tirone	Giò Batta q. Andrea	Giovanni	Genova	Carmine
225	Buonguadagno	Giorgio q. Isaja	Zorzo	Genova	Grazie
226	Crocco	Francesco di Antonio	–	Marassi	Marassi
227	Chiappori	Angelo di Bartolomeo	Fà nania	Marassi	Marassi
228	Puppo	Paolo q. Antonio	Mentino	Genova	Servi
229	Olivari	Giovanni q. Giovanni	Pianta forche	Camogli	Vico Ripalta
230	Raggio	Ambrogio di Giuseppe	Figlio del Raggio	Genova	Pré
231	Bafico	Giò Batta q. Michele	Bafico	Genova	Ospedale
232	Boasi	Andrea q. Stefano	Beccaria	Genova	Marina
233	Carbone	Giovanni q. Bartolomeo	Bianco dell'Accademia	Genova	Vico Angeli
234	Ferrando	Stefano q. Giò Batta	Diavolo	Genova	Abrara
235	Noce	Francesco q. Gerolamo	Verdugo	Marassi	Marassi
236	Gambino	Pietro q. Pantaleo	Speziaro	Voltri	Maddalena
237	Gardella	Emanuele q. Andrea	Maragno	Genova	Portoria
238	Raggio	Giò Batta di Bartolomeo	17 anni	Rapallo	Vico Citrone
239	Villa	Domenico q. Giuseppe	Rosso	Genova	Colle
240	Raggio	Giuseppe q. Pietro	Raggio	Rapallo	Pré
241	Beretta	Niccolò q. Giò Batta	Saetta	Rapallo	Vico del Curlo
242	Boasi	Giuseppe q. Stefano	Patoccio	Genova	Villetta

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
243	Alimonda	Giacomo q. Domenico	Giacomo di Pan	Quinto	Vico Vecchietti
244	Moresco	Stefano q. Giuseppe	Lescio	Genova	Vico Nuovo
245	Ageno	Gaetano q. Francesco	Moro di S. Nicola	Genova	S. Nicolò
246	Ageno	Giò Batta di Gaetano	Figlio del Moro	Genova	S. Nicolò
247	Casabona	Ambrogio q. Giovanni	Buffarino	Uscio	Case Nuove
248	Boasi	Gerolamo di Giuseppe	Figlio dello Spirito Santo	Genova	Marina
249	Boero	Marco q. Gaetano	Lajetto	Genova	Pilla
250	Lavarello	Giacomo q. Antonio	Mal'erba	Genova	Marina
251	Lercaro	Lorenzo q. Antonio	Baghettino	Genova	Ravecca
252	Queirolo	Giuseppe q. Michele	Casa mari	Genova	Carmine
253	Firpo	Luigi q. Giuseppe	Frate	Genova	Ravecca
254	Delfino	Giò Batta q. Stefano	Baciciolla	Genova	S. Margherita
255	Carpaneto	Deodato q. Giuseppe	Tonno	Genova	Marina
256	Passalacqua	Nicolò q. Simone	Sciampalino	Genova	Villetta
257	Dondero	Gaetano q. Gaetano	Bella marcia	Genova	Sarzano
258	Raggio	Giuseppe di Giò Batta	Figlio del 17 anni	Genova	Vico Caretari
259	Peiré	Andrea di Giuseppe	Nero il piccolo	Incrociati	Marina
260	Torre	Francesco di Giuseppe	Figlio del Busallino	S .Salvatore	Colle
261	Rolla	Angelo q. Giuseppe	–	Genova	Servi
262	Morchio	Giacomo q. Domenico	Trombetta	Genova	Servi
263	Ratto	Bartolomeo di Angelo	Matto	Genova	Pré
264	Casareto	Lorenzo q. Giò Batta	30 patarelli	Genova	Soziglia
265	Vallebona	Antonio q. Giò Batta	Paesano	Bavari	Vico dritto al Ponticello
266	Castagnola	Carlo q. Agostino	Castagna	Marassi	Marassi
267	Crocco	Antonio q. Matteo	Antonino	Marassi	Marassi
268	Gardella	Giuseppe q. Giacomo	Bella figgia	Genova	S. Vincenzo
269	Castello	Giacomo q. Giò Batta	Giacomo di Bottega	S. Fracesco d'Albaro	Piazza Mattoni rossi
270	Ansaldo	Carlo q. Bartolomeo	Pessetta	Genova	S. Tomaso
271	Parodi	Andrea q. Marco	Figlio del Marchino	S. Francesco d'Albaro	Vico Pomo Granato
272	Casabona	Giò Batta q. Agostino	Matto	Genova	Colle

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
273	Brignole	Lorenzo q. Antonio	Bianco	Rapallo	Sarzano
274	Scribanis	Agostino q. Antonio	Gansi	S. Vincenzo	S. Andrea
275	Fontana	Giorgio q. Giò Batta	Zorzo	Genova	Piazza de Franchi
276	Parodi	Filippo q. Marco	Figlio del Marchino	S. Francesco d'Albaro	Albaro
277	Castagneto	Tomaso q. Domenico	Cheché	Genova	Vico Pomo Granato
278	Pagano	Giovanni di Giò Batta	Figlio del Becione il grande	Genova	Piazza Pinelli
279	Musante	Antonio di Gaetano	Cognato del Verdugo	Genova	Marassi
280	Bozano	Bartolomeo q. Ignazio	Capellone	Marassi	S. Pier d'Arena
281	Stagno	Antonio di Giuseppe	fratello del capelli secchi	Sori	Marassi
282	Lagomarsino	Andrea di Salvatore	Sean	Genova	S. Sabina
283	Molinello	Giò Batta q. Giuseppe	Sardegna	Pegli	S. Andrea
284	Ratto	Giò Batta q. Giò Batta	Cino	Genova	Crosa Diavolo
285	Pagano	Giovanni q. Antonio	Amoletta	Bargagli	Vico Schiavi
286	Ferrando	Andrea di Michele	–	Genova	Abrara
287	Solari	Giuseppe di Giò Batta	Figlio del Rascionino	Genova	Pré
288	Pittaluga	Luigi q. Giuseppe	Giggio	Genova	S. Andrea
289	Verdina	Domenico di Nicolò	Figlio del Cagarino	Genova	Colle
290	Canepa	Domenico q. Stefano	–	S. Donato	Ravecca
291	Podestà	Agostino q. Giuseppe	Cristiano	Incrociati	Incrociati
292	Piaggio	Antonio q. Giò	S. Consolata	Zoagli	Molo
293	Peirano	Pasquale q. Cristofaro	Peiranino	Rapallo	Vico del Pomo Granato
294	Malatesta	Domenico q. Luigi	Papaloca	Genova	Orti S. Andrea
295	Solari	Bartolomeo q. Antonio	Crovo	Chiavari	Sotto il ponte Carignano
296	Molfino	Antonio q. Francesco	Sappe il piccolo	Albaro	Pilla
297	Dapino	Niccolò di Giò Batta	Guerfio	S. Vincenzo	Pace
298	Solari	Luca di Giò Batta	Mezza testa	S. Vincenzo	a Pré
299	Molfino	Stefano q. Pietro	Sordo	S. Stefano	Portoria
300	Abbondanza	Andrea q. Giuseppe	Camoino	Marassi	Marassi
301	Alissani	Giuseppe q. Pietro	Nasino	Genova	S. Marcellino

Ponte Legna (20 aprile 1823)

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
1	Tassara	Giò Batta di Giacomo	Mociniero	Genova	Ravecca
2	Cavallari	Paolo q. Giuseppe	Cichetta	Genova	Maddalena
3	Carbone	Giuseppe q. Gaetano	Polenta	Genova	Pré
4	Benvenuto	Francesco q. Francesco	Lippe	S. Martino d'Albaro	Incrociati
5	Giordano	Paolo q. Giuseppe	Paolino	Genova	Carmine
6	Podestà	Giuseppe q. Giò Batta	Strazio	Genova	Vico Filippino
7	Desiderato	Nicolò q. Andrea	Nicolino	Genova	Carmine
8	Mantero	Girolamo q. Giovanni	Cosino	Genova	Carmine
9	Lercari	Domenico di Giuseppe	Ceiga morti	Genova	Pré
10	Canova	Francesco q. Pietro	Maffei	Genova	S. Giovanni
11	Peiré	Lorenzo q. Gaetano	Segnò	Genova	S. Siro
12	Merega	Giò Batta q. Paolo	Gioanusse	Genova	Vico S. Cristoffaro
13	Dellacasa	Pasquale	Caepiano	Genova	Borgo Incrociati
14	Cavallari	Benedetto q. Antonio	Minollo	S. Giovanni	S. Giacomo e Leonardo
15	Scarlazza	Antonio q. Filippo	Lerfi	Genova	S. Sabina
16	Canepa	Giò Batta q. Michele	Capuzzo	S. Carlo	S. Carlo
17	Puppo	Michel Angelo di Giuseppe	Mussini	Genova	S. Carlo
18	Garbarino	Pietro q. Agostino	Bacciarino	Genova	S. Giorgio
19	Puppo	Francesco q. Domenico	Concia mosche	Genova	S. Fede
20	Pozzo	Giuseppe q. Antonio	Bobbo	Carmine	Carmine
21	Trucco	Agostino q. Antonio	Camoglino	Genova	Castello
22	Arata	Domenico q. sebastiano	Foino	Genova	Incrociati
23	Bisso	Emanuele q. Tomaso	Napoli	Incrociati	dalla Pace
24	Manzi	Antonio q. Carlo	Manzi	Genova	S. Siro
25	Vinelli	Gaetano q. Francesco	Sciatagalline	Genova	S. Sabina
26	Pastine	Angelo q. Lorenzo	Volpe	Genova	Chiapella
27	Canepa	Francesco q. Pietro	Cianta croste	Genova	Pian di Rocca
28	Piola	Giuseppe di Giuseppe	Pianta stecchi	Genova	Pré
29	Grodino	Giovanni q. Giorgio	Bottone	Genova	S. Giovanni
30	Bruzzone	Giacomo q. Giuseppe	Beccie	Livellato	S. Fede
31	Grodino	Francesco q. Giò Batta	Sussapeli	Genova	S. Sabina

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
32	Pastorino	Gerolamo q. Domenico	L'uomo	Genova	S. Siro
33	Brusco	Andrea q. Antonio	Lezina	Chiavari	Molo
34	Desiderato	Giò Batta q. Andrea	Ciulla	Genova	Fossatello
35	Bavastro	Antonio di Giuseppe	Italiano	Genova	Granarolo
36	Caprile	Andrea q. Simone	Vanni e vegni	Albaro	S. Tommaso
37	Mangini	Giacomo q. Andrea	Goma	Quinto	Ponte Legna
38	Carbone	Ambrogio q. Giò Batta	Brauxo	Genova	Pilla
39	Costa	Francesco q. Giò Batta	Massacano	Chiavari	Albaro
40	Cambiaso	Emanuele q. Francesco	Scimia	Genova	S. Teodoro
41	Doberti	Giò Batta di Antonio	Mangia bagoni	Pegli	Grazie
42	Della Casa	Nicolò	Rascia cassarole	Genova	Albaro

Vino (maggio 1822)

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
1	Toscanino	Antonio q. Carlo	Luxeamare	S. Andrea	Vico Campanaro
2	Bergamino	Gian Maria q. Giacomo	Ciccino	Incrociati	S. Pantaleo
3	Raffo	Giò Batta q. Giacinto	Voltiggione	Incrociati	Borgo Incrociati
4	Ridella	Pietro q. Giò Batta	Preve	Monti liguri	Piccapietra
5	Prefumo	Stefano di Francesco	Tipiangi	Marassi	Marassi
6	Risso	Giuseppe q. Giacomo	Montegino	Montobbio	Portoria
7	Drago	Cosmo di Nicolò	–	Genova	Case nuove
8	Varni	Andrea q. Simone	Duce	Marassi	Bisagno
9	Burrone	Filippo q. Pasquale	Bella vita	Monti liguri	Sul Colle
10	Poggi	Tomaso q. Michele	Metaffora	Vigne	Pellera
11	Pittaluga	Giuseppe q. Antonio	Papparillo	S. Vincenzo	Molo
12	Ravaglia	Giò Batta q. Carlo	Mezzabotte	S. Salvatore	Ravecca
13	Sorracco	Francesco q. Stefano	Figlio del Martellino	S. Giovanni	S. Sabina
14	Olivieri	Biaggio q. Pasquale	Rosso	S. Andrea	Acquasola
15	Bergamino	Giovanni q. Giacomo	Carmelite	Incrociati	Incrociati
16	Spallarossa	Emanuele q. Lorenzo	Bellaccia	S. Marco	S. Marco
17	Peiré	Luigi q. Gerolamo	Sansonino	Marassi	Marassi
18	Viale	Giovanni q. Antonio	Rossino	Marassi	Marassi

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
19	Bergamino	Giacomo q. Giacomo	Grillo	Incrociati	Pré
20	Varni	Francesco q. Simone	Signora	Marassi	Marassi
21	Bozano	Giacomo q. Giò Batta	Figlio del Bozano	Marassi	Pré
22	Bergamino	Giò Batta q. Giuseppe	Baliscio	Incrociati	Incrociati
23	Viale	Tomaso q. Antonio	Perasso	Marassi	Marassi
24	Torre	Giò Batta q. Nicolò	Sig. Rolla	S. Stefano	S. Catterina
25	Niccolini	Antonio q. Antonio	Fà scemi	Levanto	Pré
26	ridella	Giò Batta q. Grgorio	–	Vigne	Pré
27	Gamba	Carlo q. Lorenzo	Caravana	Bergamo	Favagreca
28	Linaro	Francesco q. Giò Batta	Sordo	Marassi	Borgo
29	Casabona	Giò Batta q. Giuseppe	Cacciatore	Borzoli	Pré
30	Casareggio	Bartolomeo q. Giacomo	Scampa mille anni	S. Vincenzo	Borgo Lanieri
31	Perrotto	Giò Batta q. Giuseppe	Porcellino	S. Vittore	Marina
32	Burrone	Giacomo q. Giò Batta	Giassa	Bugli	Pré
33	Mottino	Antonio q. Gaetano	Mottino	S. Vittore	S. Maria Angeli
34	Scarlassa	Antonio q. Carlo	Molletta	S. Sisto	Maddalena
35	Casareggio	Sebastiano di Bartolomeo	Sig. Maggi	S. Stefano	Borgo Lanieri
36	Bergamino	Bernardo q. Giò Batta	Chiarabella	Incrociati	Incrociati
37	Spinetta	Giò Batta q. Francesco	Pignatta	S. Andrea	Pré
38	Sorracco	Stefano q. Giò Batta	Tre bargelli	S. Fede	S. Tomaso
39	Olivieri	Giò Batta q. Pasquale	Bacciccia	S. Andrea	Acquasola
40	Marengo	Giacomo di Giuseppe	Carignano	Sexino	Carignano
41	Viale	Giò Batta q. Emanuele	Miccia	S. Giacomo	Carignano
42	Costa	Bernardo q. Sebastiano	–	Marassi	Marassi
43	Giovo	Giò Batta q. Antonio	Grilletto	Castello	Marina
44	Ridella	Agostino q. Domenico	–	Monti liguri	Vico Pulce
45	Casareggio	Pietro q. Giacomo	Ferretto	S. Vincenzo	Vallechiara
46	Ridella	Agostino q. Giò Batta	Seideta	Vigne	Piccapietra
47	Bergamino	Luigi q. Francesco	Sibillo	Incrociati	Pré
48	Demarchi	Marziano q. Giacomo	Perlen	in Lombardia	Pré
49	Riva	Giò Batta q. Giuseppe	Scirobba	Marassi	Pré
50	Scarlassa	Giuseppe di Lazaro	Cappellone	S. Vittore	Pré
51	Bergamino	Giò Batta q. Andrea	Ninino	Marassi	Marassi
52	Guaraglia	Matteo q. Giuseppe	Bianco	Vigne	S. Ambrogio
53	Burrone	Niccolò q. Biaggio	Lugetta	Monti liguri	Carmine
54	Casareggio	Gian Maria di Pietro	Mellano	S. Vittore	Vallechiara
55	Varni	Stefano q. Niccolò	Sciattagalline	Marassi	S. Brigida

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
56	Bergamino	Giovanni di Lorenzo	Bronsa	Incrociati	Marassi
57	Buscaglia	Giò Batta q. Gaetano	Resca	S. Vincenzo	S. Vincenzo
58	Rebbolino	Emanuele q. Tomaso	–	S. Teodoro	Angeli
59	Parodi	Agostino q. Lorenzo	Rosco	Ceranesi	Ravecca
60	Marenzo	Giò Batta q. Bartolomeo	Baccicetta	S. Stefano	Carignano
61	Mottino	Lorenzo q. Antonio	Monsieur	S. Vittore	Marina
62	Spinetta	Giovanni q. Antonio	Larghetto	S. Andrea	Piccapietra
63	Varni	Pietro q. Nicolò	Marchino	Marassi	Pré
64	Sala	Paolo q. Agostino	Castagna	S. Andrea	Macelli
65	Bergamino	Gian Maria q. Andrea	Canavecchio	S. Vincenzo	Salita Rompicollo
66	Macciò	Emanuele q. Giacinto	Taccolla	Voltaggio	Vico Pace
67	Silvestri	Pantaleo q. Francesco	Pantalin	Monti liguri	S. Bernardo
68	Ghiglione	Antonio Maria q. Lorenzo	Dragone	Polcevera	S. Maria Angeli
69	Ghiglino	Giò Batta q. Giuseppe	Piantastecchi	Polcevera	S. Rocco
70	Viale	Stefano di Bernardo	Figlio del Gatto	Incrociati	Borgo
71	Varni	Paolo q. Niccolò	Maccarone il storto	Marassi	Marassi
72	Renato	Francesco q. Antonio	Granzara	Bogli	Pré
73	Casareggio	Giacinto q. Giacinto	Pinco	Incrociati	Borgo
74	Bergamino	Lorenzo q. Andrea	Ciccino	S. Vincenzo	Borgo
75	Serra	Antonio q. Bartolomeo	Benedetta	S. Salvatore	S. Bartolomeo
76	Rebollino	Francesco q. Tomaso	Luscena	S. Teodoro	S. Lazaro
77	Rebbolino	Giacomo di Francesco	Giacobbe	S. Teodoro	Salita Angeli
78	Scarlassa	Lazaro q. Antonio	Cappellone	S. Sisto	Pré
79	Ridella	Giovanni q. Domenico	Doxé	S. Sisto	Strada Giulia
80	Debarbieri	Tommaso q. Giuseppe	Fruttarolo	Nervi	Piazza Prete
81	Boero	Bartolomeo di Andrea	Paesano	S. Fede	Carmine
82	Meirano	Giovanni q. Giò Batta	Negrino	S. Olcese	Vico Pace
83	Firpo	Angelo q. Giò Batta	Angelo	S. Siro	S. Anna
84	Sivori	Andrea q. Antonio	Levantino	Monti liguri	Portoria
85	Casareggio	Matteo q. Giacomo	Mellano	Incrociati	Incrociati
86	Giordano	Giò Batta q. Pietro	Poco aiuto	Sestri Ponente	Sossiglia
87	Ballero	Gerolamo q. Vincenzo	Rompidoggi	S. Salvatore	Piazza Erbe
88	Marenzo	Bernardo q. Domenico	Pallavicino	Monti liguri	Vico Calabraghe
89	Mantero	Emmanuele q. Simone	Cucco	S. Sisto	Oscata

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
90	Viale	Giò Batta q. Niccolò	Cino	Marassi	Ravecca
91	Barabbino	Domenico q. Andrea	Barabbino	Morla in Polcevera	Vico Duca
92	Linaro	Benedetto q. Giò Batta	Raixo	Marassi	Marassi
93	Grasso	Tomaso q. Giovanni	Rango	Polcevera	S. Francesco da Paola
94	Cavo	Giuseppe q. Giovanni	Maschelisce	Polcevera	Vico Casana
95	Fabiano	Andrea q. Simone	Gelsomino	S. Stefano	Carignano
96	Bavastro	Giuseppe q. Andrea	Giuseppe delle tavole	S. Martino	S. Rocco
97	Rossi	Giuseppe di Antonio	Francesco	S. Martino	S. Gerolamo
98	Bergamino	Giò Batta di Lorenzo	Camorato	Incrociati	Marassi
99	Bergamino	Antonio di Lorenzo	Sigarino	Incrociati	Incrociati
100	Molfino	Giovanni q. Giuseppe	Cocchetto	S. Stefano	Vallechiara
101	Moro	Niccolò q. Giacomo	–	Maddalena	S. Tomaso
102	Bergamino	Bartolomeo q. Giacomo	Sardo	Incrociati	Quinto
103	Ansaldo	Pasquale q. Niccolò	Pasquale	Celle	Sampierdarena
104	Assalino	Giuseppe di Gerolamo	Lascia	S. Vincenzo	S. Bernardo
105	Boero	Andrea di Giacomo	Boja	Staglieno	S. Sabina
106	Casaccia	Bartolomeo q. Francesco	Triparo	Monti liguri	S. Vincenzo
107	Burrone	Giò Batta q. Antonio	Moscino	S. Donato	sul Colle
108	rebbolino	Giuseppe di Francesco	Narici	S. Teodoro	S. Lazaro
109	Figari	Andrea q. Stefano	Tissica	S. Lorenzo in Ruta	S. Sabina
110	Burlando	Carlo q. Francesco	Inglese	Marassi	Pré
111	Gamba	Alessandro q. Lorenzo	Lisandro	Bergamo	Servi
112	Magnanego	Francesco q. Giuseppe	Bruccia cassarole	Fumeri	Castelletto
113	Roncallo	Andrea di Francesco	Buscietto	Genova	S. Teodoro
114	Bergamino	Giovanni q. Francesco	Biliardi	Incrociati	Borgo
115	Varni	Antonio di Andrea	Cabossa	Marassi	Marassi
116	Raggio	Giacomo q. Giò Batta	Santagiulia	Rapallo	Carmine
117	Benvenuto	Niccolò q. Tomaso	Buscaglino	Marassi	S. Stefano
118	Tasso	Giuseppe q. Michele	Schiappacasse	Bargagli	S. Andrea
119	Siri	Gaetano q. Giò Batta	Camorino	Celle	sul Colle
120	Guaraglia	Benedetto q. Tomaso	Massetta	S. Giovanni	Campo
121	Ventura	Andrea q. Filippo	Figurino	Monte Oliveto	Zerbino
122	Castagnino	Lorenzo q. Giovanni	Miralì	Chiavari	S. Salvatore

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
123	Luise	Agostino q. Pasquale	Peccato mortale	S. Stefano	Portoria
124	Costa	Bartolomeo q. Francesco	Porcellana	S. Olcese	S. Gerolamo
125	Riva	Antonio q. Giuseppe	Scirobbino	Marassi	Sarzano
126	Scarlatti	Emanuele q. Paolo	Fidelaro	S. Vittore	S. Tomaso
127	Denegri	Antonio q. Lorenzo	Scompiscia	Salto	Sarzano
128	Banchero	Emmanuele q. Stefano	Banchero	S. Sabina	Vico Largo
129	Ferrari	Giuseppe q. Francesco	Becapotte	Pegli	Pré
130	Rocca	Francesco q. Giovanni	Ballepasse	S. Stefano	Ponticello
131	Burrone	Giuseppe q. Niccolò	Ciccino	S. Andrea	Orti S. Andrea
132	Magnanego	Bartolomeo q. Giuseppe	Tonello	Monti liguri	S. Pancrazio
133	Danero	Domenico q. Giuseppe	Boccadoro	Vigne	Vico Fico
134	Persivale	Gerolamo q. Stefano	Broddo	S. Agnese	Vico largo di Pré
135	Torre	Tomaso q. Antonio	Toccocarne	S. Olcese	Porte Romane
136	Parodi	Giovanni di Giuseppe	Parodi	Coronata	S. Chiara
137	Dellepiane	Giò Batta q. Nicolò	–	Molassana	Portoria
138	Serasco	Carlo q. Antonio	Bibbino	S. Vittore	Pré
139	Montedonico	Luigi q. Domenico	Gagliardo	Incrociati	S. Vincenzo
140	Favaro	Giovanni di Pietro	Giascia lafe	Orero	S. Teodoro
141	Campanella	Antonio q. Francesco	Campanella	S. Siro	Zerbino
142	Civani	Carlo di Giuseppe	Brillero	S. Stefano	Pellera
143	Cardinale	Bartolomeo q. Giacomo	Morte ubriacca	S. Salvatore	Vico Vacca
144	Zanardo	Domenico q. Tomaso	Bullo	Pavia	Vico Duca
145	Muratore	Niccolò q. Lorenzo	Rondanina	Torriglia	Vico Angeli
146	Molfino	Giò Batta di Antonio	Rabbino	Albaro	Pellera
147	Parodi	Francesco q. Giuseppe	Rosso di pinelli	Monti liguri	Carmine
148	Gatto	Giò Batta di Antonio	Cagareo	S. Martino	S. Martino
149	Molfino	Tomaso q. Marco	Maxino da pilla	Terrile	Pilla
150	Pratolongo	Giuseppe q. Bernardo	Preve	S. Olcese	S. Sabina
151	Canessa	Andrea q. Ambrogio	Paliaccio	Rapallo	Pré
152	Niccora	Giuseppe q. Carlo	Paesano	Bargagli	Molo
153	Boggiano	Stefano q. Giuseppe	Cacciatore	S. Stefano	Vico Duca
154	Devoto	Giò Batta q. Giuseppe	Sussino	Borsonasca	Ponticello
155	Oneto	Francesco q. Niccolò	Genero del compare	S. Stefano	Vico Arco

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
156	Rossignuolo	Giuseppe q. Altro	Sessant'una	Monterosso	Pré
157	Perragallo	Agostino q. Giò Batta	Paolo	Ruta	Favagreca
158	Patrone	Francesco q. Antonio	Belesecche	S. Giovanni	Vico Rivalta
159	Terrile	Giuseppe q. Antonio	Masche	Testana	Vico Filippine
160	Grasso	Giacomo di Tomaso	Bruccia pagliacci	S. Teodoro	S. Francesco da Paola
161	Molfino	Antonio q. Marco	Compare	Recco	S. Defendente
162	sala	Giò Batta q. Agostino	Pane	Torriglia	sul Colle
163	Bergamino	Giovanni q. Giacomo	Buzone	Incrociati	Borgo
164	Pedemonte	Giacomo q. Francesco	Franchino	Carmine	S. Sabina
165	Guiducci	Antonio q. Altro	Bagone	S. Donato	sul Colle
166	Rota	Giuseppe q. Giovanni	Schinco	Carmine	S. Gerolamo
167	Repetto	Giovanni q. Altro	Beccellano	Arquata	nell'Albergo di Carbonara
168	Del Prato	Benedetto q. Bartolomeo	Formaggiaro	Rivarolo	Vico Fico
169	Casareto	Andrea q. Francesco	Rango	Recco	S. Sabina
170	Rusca	Giò Batta q. Giacomo	Ruschino	Granarolo	Principe
171	Storace	Giò Batta q. Francesco	Figlio del Simon	Vigne	Pré
172	Ronco	Benedetto di Giuseppe	Fiandatore	Albaro	Pilla
173	Linari	Giò Batta q. Bartolomeo	Baccicio	Incrociati	Marassi
174	Clavarino	Francesco q. Giuseppe	Giano	Quinto	Quinto
175	Valente	Francesco q. Giuseppe	Valente	S. Sisto	Vico S. Cristofaro
176	Arata	Agostino q. Andrea	Cinbarba	S. Stefano	Vico S. Cristofaro
177	Burrone	Giò Batta q. Domenico	Figlio del Chiosso	S. Giovanni	Pré
178	De Franchi	Giò Batta q. Domenico	De franchi	Levanto	Vico Belle figlie
179	Abbondanza	Antonio q. Giuseppe	Barollea	Marassi	Pré
180	Viale	Domenico q. Gerolamo	Nevo del Gatto	S. Stefano	S. Bernardo
181	Bavastro	Andrea di Giuseppe	Figlio bepino delle tavole	Granarolo	S. Rocco
182	Sciaccaluga	Bartolomeo q. Giacomo	Casa d'Angeli	Promontorio	Angeli
183	Pensa	Carlo di Stefano	Pensa	Fontanabuona	Servi
184	Guasco	Emmanuele q. Francesco	Carrossiere	Maddalena	Pré
185	Viganego	Stefano q. Giacomo	Millordo	Incrociati	Borgo
186	Campora	Giacomo q. Giò Batta	–	Polcevera	Vico Citrone
187	Tiraboschi	Domenico q. Antonio	–	S. Vincenzo	S. Anna

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
188	Serra	Giò Batta q. Bartolomeo	Serrino di Durazzo	S. Andrea	Carignano
189	Sanguineti	Giuseppe q. Gaetano	Beppino	S. Teodoro	S. Defendente
190	Varni	Angelo q. Simone	Angeletto	Marassi	Marassi
191	Demiccolini	Marco di Domenico	Marchino	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
192	Ridella	Antonio q. Giò Batta	Francese	Vigne	Pré
193	Simonetti	Francesco q. Gerolamo	Dieciotto	S. Stefano	Coccagna
194	Benvenuto	Tomaso q. Altro	Livornese	Marassi	S. Sabina
195	Varni	Gerolamo q. Giò Batta	Maccaronino	Incrociati	Borgo
196	Pensa	Stefano q. Giò Batta	Pensa	Fontanabuona	Servi
197	Silvestri	Francesco q. Antonio	Scionetta	Carrega	Ponticello
198	Perragallo	Giuseppe q. Giò Batta	Boffa la balla	Ruta	Pré
199	Bottino	Pietro q. Pietro	Caghetta	Prà	Pré
200	Pedemonte	Francesco q. Giuseppe	Piotto	Serra	Carmine
201	Perrasso	Giulio q. Tomaso	Signoretto	Incrociati	Vico Fico
202	Burrone	Biaggio di Niccolò	Figlio del Bugnetta	S. Vittore	Carmine
203	Vignolo	Giuseppe q. Agostino	Tardito	Borzoli	S. Sabina
204	Ridella	Carlo q. Giò Batta	Pré Carlo	Monti liguri	Vico largo di Pré
205	Maxera	Giuseppe q. Tomaso	Paziente	S. Vincenzo	Pace
206	D'Amico	Giò Batta q. Francesco	Miseria	Recco	Portoria
207	Moresco	Andrea q. Giacomo	Buggiardino	Incrociati	S. Catterina
208	Collano	Sebastiano q. Niccolò	Bastiano di Portoria	S. Stefano	Portoria
209	Scarlatti	Domenico q. Francesco	Begato	S. Tomaso	S. Tomaso
210	Oliva	Domenico q. Giuseppe	Mollano	S. Salvatore	S. Tomaso
211	Sala	Carlo q. Francesco	Castagna	Boggi	sul Colle
212	Molfino	Giovanni q. Stefano	Begato	Rapallo	Crosa Pace
213	Gaggero	Francesco di Giò Batta	Pisello	S. Vincenzo	Carmine
214	Bergamino	Ambrogio di Giacomo	Bruxino	Incrociati	Ravecca
215	Olcese	Giacomo q. Filippo	Ferraro	S. Teodoro	S. Sabina
216	Bergamino	Domenico di Giò Batta	Baccino	Incrociati	S. Vincenzo
217	Sorracco	Lorenzo q. Niccolò	Antonio di Matteo	S. Sisto	S. Giovanni
218	Senarega	Gerolamo di Antonio	Barbone	S. Fruttuoso	S. Martino
219	Fravega	Giò Batta q. Lorenzo	Signore	Marassi	S. Fruttuoso
220	Bruzzone	Giò Batta di Giò Batta	Merda amara	Promontorio	Ponticello
221	Viale	Niccolò di Tomaso	Figlio del Maxino	Marassi	Marassi

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
222	Casareggio	Pietro di Giacinto	Lintino	Incrociati	Borgo
223	Medica	Giuseppe q. Niccolò	Bossa la vita	Montobbio	Stampa
224	Molinari	Domenico q. Francesco	Cancelliere	Prà	Pré
225	Bottaro	Giò Batta di Altro	Montechina	Carmine	Vico Lavagna
226	Grasso	Gabriele di Antonio	Breghella	S. Giovanni	S. Cristofaro
227	Repetto	Domenico q. Gerolamo	Repetto	Chiavari	S. Niccolò
228	Gardella	Gaetano q. Santino	Tibruccio	Fontanabuona	S. Stefano
229	Benvenuto	Lorenzo q. Giuseppe	Ficonegretto	Quezzi	Carmine
230	Razzore	Giovanni q. Cesare	Toatti	S. Olcse	Portoria
231	Toscanino	Giò Batta q. Giuseppe	Scampo	S. Andrea	sul Colle
232	Saettone	Angelo q. Antonio	Calzettaro	Savona	SS. Annonciata
233	Pendola	Maurizio q. Giuseppe	Tinta falsa	Rapallo	Strada Giulia
234	Pittaluga	Paolo q. Giò Batta	Paolino di S. Lazaro	Promontorio	Chiappella
235	Burlando	Gerolamo q. Francesco	Inglese	Marassi	Marassi
236	Santamaria	Raffaele q. Nicolò	Santamaria	Maddalena	Grazie
237	Bergamino	Giacomo di Giovanni	Camelo	S. Andrea	Rompicollo
238	Bozano	Giò Batta q. Andrea	Remaro	Voltri	Molo
239	Bottaro	Biaggio q. Giuseppe	Pippetta	Savignone	Vico Varinelle
240	Viale	Giò Batta di Benedetto	Figlio del Gatto	Incrociati	Borgo
241	Fasce	Giovanni q. Pietro	Giovanni di Vignale	Castagna	Molo
242	Garibaldo	Sebastiano q. Antonio	Rosso dell'inglese	S. Sisto	Orti S. Andrea
243	Mottino	Gerolamo q. Gaetano	–	S. Vittore	S. Brigida
244	Patrone	Agostino q. Stefano	Pollarolo	Voltri	S. Margherita
245	Candia	Domenico q. Giulio	Cuxi	S. Salvatore	sul Colle
246	Lombardo	Gaetano q. Antonio	Ballusse	Incrociati	Borgo
247	Doero	Bartolomeo q. Giacomo	Figlio del Tron	S. Marco	Ravecca
248	Pozzo	Bernardo q. Andrea	Bugatto	S. Salvatore	Servi
249	Mora	Alberto di Giò Batta	Lana	S. Teodoro	Chiappella
250	Tavella	Niccolò di Agostino	Lesto	S. Salvatore	
251	Canale	Francesco q. Michel'Angelo	Marietto	Vigne	Vico Lavagna
252	Piola	Giuseppe q. Niccolò	Stracciero	S. Lorenzo da Costa	S. Carlo
253	Porcile	Giò Batta q. Giuseppe	Generale Massena	Cremeno	Vico Onzeria

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
254	Marchese	Niccolò q. Agostino	Bella ti ghe mancavi	Polcevera	Campo
255	Lasagna	Giacomo q. Antonio	Lasagna	S. Andrea	Ravecca
256	Viale	Antonio di Giovanni	Boccicco	Marassi	Portoria
257	Storace	Domenico q. Francesco	Meneghino	S. Siro	Luccoli
258	Vignolo	Lucca q. Agostino	Luco	Coronata	S. Francesco da Paola
259	Boggiano	Giuseppe q. Stefano	Figlio del Cacciatore	S. Stefano	Ponticello
260	Dellacasa	Giuseppe q. Casagrande	Beppino dell'ospedale	S. Stefano	Ponticello
261	Lavarello	Giovanni q. Giò Batta	Conti	Recco	S. Vincenzo
262	Soracco	Michele q. Stefano	Ninino	S. Giovanni	Pré
263	Capurro	Giò Batta q. Giuseppe	Sanfornia	Recco	Pace
264	Rossi	Giovanni q. Giò Batta	Calderina	S. Siro	S. Gerolamo
265	Casareggio	Giulio di Giacinto	Sintino	Incrociati	Borgo
266	Dellepiane	Domenico q. Giò Batta	Angeli chin	S. Teodoro	S. Teodoro
267	Torre	Giacomo q. Giovanni	Calcina	Rivarolo	Pré
268	Boero	Andrea q. Giuseppe	Picosso	Carignano	Portoria
269	Piccardo	Benedetto q. Francesco	Mangia e dormi	S. Teodoro	Salita Angeli
270	Abbondanza	Giacinto q. Giuseppe	Parroco	Marassi	Marassi
271	Brusco	Giuseppe q. Pietro	Micchetta	Promontorio	Pré
272	Bergamino	Pietro q. Andrea	Sig. Morta	Marassi	Ponterotto
273	Savio	Giò Batta q. Giuseppe	Figliolino	Marassi	Marassi
274	Patrone	Angelo q. Antonio	Locanda	Spezia	sul Colle
275	Burrone	Agostino q. Giò Batta	Centurione	Torriglia	sul Carmine
276	Corte	Antonio q. Angelo	–	S. Olcese	S. Fede
277	Cavo	Giuseppe q. Giovanni	Masche luscie	Polcevera	Vico Casana
278	Viale	Benedetto q. Tomaso	Gatto	Marassi	Borgo
279	Carbone	Giacinto q. Giuseppe	Piazzero	Incrociati	Borgo
280	Terrile	Giovanni q. Giacomo	Terrile	Recco	Ravecca
281	Peiré	Stefano q. Gerolamo	Sansonino	Marassi	Marassi
282	Corte	Antonio q. Giò Batta	Bacciletto	S. Stefano di Rosso	S. Gerolamo
283	Gandolfo	Giacomo di Giuseppe	Ravanetto	Albaro	Pilla
284	Montalsolo	Luigi q. Francesco	Cinciamosche	S. Teodoro	S. Francesco da Paola
285	Torre	Francesco q. Giuseppe	Cecco	S. Olcese	S. Gerolamo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
286	Drago	Lorenzo di Niccolò	Santo	Albaro	S. Stefano
287	Sorracco	Davide q. Francesco	Daidino	S. Giovanni	Pré
288	Spinetta	Domenico q. Francesco	Yigna	S. Andrea	Pré
289	Toscanino	Giacomo q. Giuseppe	Timonetta	S. Andrea	sul Colle
290	Canepa	Tomaso q. Domenico	scaraboccino	S. Stefano	S. Vincenzo
291	Firpo	Ambrogio q. Giò Batta	Napoleone	S. Siro	Borgo Lanieri
292	Piana	Stefano q. Antonio	Stea	S. Vincenzo	Salita Ospedaletti
293	Oliva	Lazaro q. Benedetto	Spagnolo	S. Stefano	Portoria
294	Olivieri	Pasquale di Biaggio	–	S. Vincenzo	Acquasola
295	Baccigalupo	Emmanuele di Giò Batta	Macellaro	S. Giovanni	Pré
296	Ridella	Francesco q. Domenico	–	Monti liguri	Piccapietra
297	Denegri	Tomaso q. Lorenzo	Scompiscione	S. Stefano	S. Matteo
298	Sbarbaro	Giacomo di Giò Batta	Giacomino	S. Agnese	S. Gerolamo
299	Bertora	Giacomo di Altro	Cagnolino	S. Salvatore	sul Colle
300	Chiesa	Domenico di Emanuele	Massa parchi	Carmine	S. Niccolò

Scalo San Lazzaro (1822)

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
1	Gallino	Andrea q. Domenico	Segni	Genova	Chiapella
2	Callegari	Giò Batta q. Giacomo	Cicino	Genova	S. Lazaro
3	Tassara	Francesco q. Bartolomeo	Rapallino	Mele	S. Lazaro
4	Cavo	Giuseppe q. Antonio	Cisco	Genova	S. Lazaro
5	Cereseti	Gaetano q. Giuseppe	Magnano	Genova	Grazie
6	Conti	Giovanni q. Antonio	il Conte	Novi	S. Lazaro
7	Ronco	Domenico q. Giò Batta	Camoscino	Genova	S. Teodoro
8	Musso	Giuseppe di Agostino	Gnollo	Genova	S. Lazaro
9	Lagorio	Giuseppe q. Pietro	Becchello	S. Teodoro	S. Teodoro
10	Traverso	Stefano di Giuseppe	Badano	Genova	Chiapella
11	Voaggi	Giacomo q. Domenico	Tripolino	Genova	Chiapella
12	Musso	Domenico q. Giovanni	Xannetto	Genova	S. Teodoro
13	Zucca	Ottavio q. Francesco	Gattino	Genova	Sal. Angeli
14	Gatto	Giuseppe q. Francesco	Gattino	S. Martino Albaro	S. Teodoro
15	Vagge	Giò Batta q. Giacomo	Giugo	Moranego	Sal. Angeli
16	Musante	Giuseppe q. Francesco	Stochefix	Quinto	Chiapella
17	Strada	Pietro q. Carlo	Pietrino	Savignone	S. Lazaro

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
18	Bruzzone	Bartolomeo q. Angelo	Tantena	Genova	S. Lazaro
19	Serra	Carlo q. Giò Batta	Carlone	Genova	S. Lazaro
20	Becco	Giò Batta q. Giò Batta	Bechetto	Genova	S. Lazaro
21	Cepollina	Andrea q. Emanuele	Drione	Genova	Pré
22	Isola	Gerolamo q. Gerolamo	Giromella	Genova	S. Teodoro
23	Parodi	Pietro q. Francesco	Bullo	Genova	S. Teodoro
24	Borgo	Vincenzo q. Giò Batta	Frigoli	Genova	Chiapella
25	Isola	Giò Batta q. Stefano	Lanlena	Genova	Chiapella
26	Bianchetti	Antonio q. Angelo	Trè	Genova	Chiapella
27	Boero	Francesco q. Giacomo	Miscimimi	Genova	S. Lazaro
28	Assereto	Bartolomeo di Gaetano	Sala	Genova	Chiapella
29	Oneto	Giò Batta q. Francesco	Matto	Genova	Chiapella
30	Massarolo	Antonio q. Giuseppe	Broddo	Genova	S. Lazaro
31	Gallino	Agostino q. Domenico	Cillo	Genova	S. Lazaro

Passo Nuovo della Lanterna (1822)

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
1	Smarnata	Francesco q. Giuseppe	Diavolo	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
2	Storace	Bartolomeo q. Giò Batta	Bertoné	S. Teodoro	San Pier d'Arena
3	Testa	Giacomo q. Antonio	Mimino	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
4	Rezza	Niccolò q. Giovanni	Barbetta	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
5	Cipollina	Niccolò di Antonio	Munegarino	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
6	Testa	Niccolò q. Antonio	Avvocato	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
7	Bruzzone	Francesco q. Giuseppe	Panizzetta	S. Lazaro	S. Lazaro
8	Repetto	Domenico q. Fracesco	Bandito	S. Teodoro	S. Teodoro
9	Bruzzone	Stefano q. Domenico	Ravanetto	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
10	Castello	Gaetano q. Francesco	Gaetano	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
11	Morasso	Lorenzo q. Giovanni	Chinollino	S. Teodoro	S. Teodoro
12	Bussallino	Francesco q. Giò Batta	Franco	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
13	Testa	Gregorio q. Andrea	Foino	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
14	Storace	Stefano q. Giuseppe	Lurcio	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
15	Morasso	Gaetano q. Giovanni	Lumassa	S. Teodoro	S. Teodoro
16	Bevilacqua	Giovanni q. Agostino	Beiviegua	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
17	Cipollina	Antonio q. Francesco	Munezaro	S. Teodoro	San Pier d'Arena
18	Bruzzone	Giuseppe q. Giuseppe	Bacciarino	S. Teodoro	San Pier d'Arena

Facchini da grano (maggio 1822)

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
1	Grasso	Angelo q. Bartolomeo	Rapallino	Rapallo	Servi
2	De Pasquale	Giacomo q. Paolo	Sballapane	Genova	Salita Rompicollo
3	Strexino	Giuseppe q. Giò Batta	Pino	S. Francesco d'Albaro	Molo
4	De Lucchi	Giuseppe q. Francesco	Sciorbi	Montoggio	S. Stefano
5	Scotto	Francesco q. Agostino	Fratello del Bè	Granarolo	S. Rocco
6	Benvenuto	Andrea q. Francesco	Rosignolo	Marassi	Marassi
7	Risso	Giò Batta q. Andrea	Cavelli secchi	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
8	Crovetto	Andrea di Giacomo	Genero del Sidianino	Sori	S. Fruttuoso
9	Torassa	Antonio q. Giò Batta	Tognellino	Casanova	Vico Dritto
10	Delle Piane	Agostino q. Giuseppe	Becchetto	Nasche	Crosa Diavolo
11	Magioncaldo	Francesco di Bartolomeo	Longo	S. Francesco d'Albaro	S. Martino d'Albaro
12	Dagnino	Giò Batta q. Lorenzo	Bacilaro	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
13	Balbi	Giovanni q. Lazaro	Panciaricca	S. Martino d'Albaro	Marassi
14	Marchese	Andrea q. Antonio	Zingaro	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
15	Calvi	Giò Batta q. Carlo	Bugiardo	Marassi	Marassi
16	Benvenuto	Paolo q. Francesco	Figgetta	Marassi	Marassi
17	Callegari	Domenico di Gerolamo	Mostroli	Promontorio	Promontorio
18	Castello	Stefano di Bartolomeo	Mori	San Pier d'Arena	Oregina
19	Campora	Antonio q. Domenico	Camparino	Polcevera	Angeli
20	Lagomarsino	Andrea q. Filippo	Mezza libra	Lumarzo	S. Marco
21	Angeloni	Giulio q. Giuseppe	Aspirante	S. Francesco d'Albaro	Cannetto
22	Rainero	Niccolò q. Giò Batta	Bricocalo	Genova	nell'ospedale
23	Straserra	Giò Batta q. Bartolomeo	Due scaggiette	Molassana	Molo
24	De Lucchi	Giuseppe q. Antonio	Cometto	Montoggio	Vico Campanaro
25	Rossi	Niccolò q. Stefano	Cagnasso	Genova	Portoria
26	Lagomarsino	Andrea di Angelo	Figlio del Graffigna santi	Genova	Piazza Molo
27	Civani	Felice di Andrea	Orbino	Borgo	al Molo
28	De Pasquali	Antonio q. Antonio	Sottile	Genova	Grazie

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
29	Noli	Giovanni q. Francesco	Mangia camalli	Voiré	Piccapietra
30	Montarsolo	Gerolamo q. Giò Batta	Drago	Belvedere	Oregina
31	Benvenuto	Francesco di Simone	Franzolino	Marassi	Marassi
32	Vignolo	Francesco q. Agostino	Leitaro	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
33	Barrabino	Lorenzo q. Giuseppe	Barrabino	Genova	S. Nicolò
34	Gambaro	Giò Batta di Gaetano	Cillino	Presa	Pace
35	Benvenuto	Giuseppe q. Francesco	Marinaio	Marassi	Marassi
36	Grasso	Giuseppe q. Bartolomeo	Violino	Rapallo	S. Stefano
37	Anfosso	Domenico q. Giuseppe	Massacano	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
38	Scotto	Stefano q. Francesco	–	Oregina	Fassolo
39	Bianchi	Domenico q. Giuseppe	Tintore	Cornigliano	Servi
40	Castello	Francesco di Bartlomeo	Panpan	San Pier d'Arena	
41	Frixone	Antonio q. Stefano	Refollo	Mignanego	S. Bartolomeo Armeni
42	Crovetto	Giuseppe di Giacomo	Genero del Loscia	Sori	S. Francesco d'Albaro
43	Danero	Antonio q. Francesco	Scandellino	S. Martino d'Albaro	senza casa
44	Canepa	Giò Batta q. Giò Batta	Nanino	Borgo	Molo
45	Porata	Giò Batta q. Antonio	Caga straccioni	Finale	Mezza galea
46	Gallo	Stefano q. Giacomo	Bomba	Voltri	S. Antonio di Casamari
47	Parodi	Giulio di Niccolò	Patrone	Casamari	Casamari
48	Canepa	Bartolomeo q. Gerolamo	Perdi giorni	Nervi	S. Marco
49	Pisano	Francesco q. Simone	Simonino	Genova	Colle
50	Boero	Bartolomeo q. Niccoloò	Boé	Staglieno	S. Pantaleo
51	Bozano	Giò Batta q. Giuseppe	L'uomo nuovo	Voltri	Macelli Soziglia
52	Malatesta	Giò Batta di Domenico	Cattalano	Bargagli	S. Vincenzo
53	Morchio	Giò Batta q. Tomaso	Morchino	Marassi	Marassi
54	Crovaro	Fortunato di Giò Batta	Ballé	Recco	Pré
55	Delle Piane	Giò Batta q. Michele	Grasso	Marassi	S. Fruttuoso
56	Bacigalupo	Andrea di Giuseppe	Bruxa bagoni	Pian de Preti	sotto il ponte Carignano
57	Basso	Agostino q. Angelo	Storto	S. Agata	Abrara
58	Canepa	Francesco q. Stefano	Scioio	Livellato	Terralba

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
59	Carbone	Angelo q. Giuseppe	Violinetto	Montesignano	Strada Giulio
60	Gazzo	Matteo q. Tomaso	Il rosso	Avegno	Vico Mezzo
61	Risso	Giò Batta q. Pietro	Figlio del Pietro Risso	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
62	Moresco	Paolo q. Antonio	Lusia	Sori	Castelletto
63	Ferreccio	Giuseppe q. Francesco	Pattatta	Megli	S. Vincenzo
64	Ferrari	Carlo q. Antonio	Goscietto	Sori	S. Vincenzo
65	Rossi	Angelo di Giuseppe	Parpella	S. Teodoro	S. Lazaro
66	Carbone	Domenico di Lorenzo	Menevago	S. Martino d'Albaro	Staglieno
67	Bruzzo	Giò Batta q. Biaggio	Lecca trofie	San Pier d'Arena	Chiapella
68	Granara	Francesco di Giò Batta	Tetta grigoe	Vallecalda	S. Sisto
69	Oliva	Agostino q. Giuseppe	Scavisso	Ognio	S. Gerolamo
70	Trucco	Giò Batta q. Bartolomeo	Patellino	Staglieno	S. Pantaleo
71	Carbone	Filippo q. Giò Batta	Filippo	Bargagli	S. Vincenzo
72	Voaggie	Giò Batta di Andrea	Musetto	Bargagli	Ponticello
73	Canciano	Giuseppe di Emanuele	Minuto	S. Pantaleo	S. Pantaleo
74	Caprile	Antonio q. Giovanni	Messina	Ognio	Vico Schiavi
75	Bruzzone	Mattia q. Giò Batta	Pellaro	Voltri	sotto ponte Carignano
76	Folle	Agostino q. Ambrogio	Figlio del Guercio	Genova	Vico Ripalta
77	Marzano	Andrea q. Nicolò	Molano	Granarolo	S. Rocco
78	Vassallo	Bartolomeo q. Emanuele	Maxino	Castagna	Vico Agogliotti
79	Garbagino	Luigi q. Paolo	Persico	Marassi	Quezzi
80	Roncagliolo	Domenico di Giuseppe	Lesto	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
81	Schenone	Angelo q. Giò Angelo	Mangia Molo	Lumarzo	Cannetto
82	Marchese	Giuseppe q. Giò Batta	Pacifico	S. Pantaleo	S. Agata
83	Gandolfo	Giuseppe di Gerolamo	Beppe	S. Martino d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
84	Gennaro	Giò Batta q. Agostino	Massacanetto	Rapallo	Vico Fico
85	Gava	Antonio q. Andrea	Cillino del Magistrato	Staglieno	Staglieno
86	Astengo	Luigi q. Bartolomeo	Scomunica torta	S. Francesco d'Albaro	Pilla
87	Pagano	Emanuele di Filippo	Continua	S. Martino d'Albaro	Chiappetto

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
88	Barile	Giò Batta q. Stefano	Baciccia	Marassi	Marassi
89	Morando	Francesco di Giuseppe	Rosso	San Pier d'Arena	S. Nicolò
90	Montarsolo	Giò Batta q. Bendetto	Begaino	Beghe	S. Pantaleo
91	Ferrari	Bernardo q. Marco	–	Sori	S. Anna
92	Da Novaro	Andrea q. Giuseppe	Lesca	Genova	Chiapella
93	Rosato	Giuseppe q. Ambrogio	Giò Piccone	Montobbio	S. Catterina
94	Ferrando	Giò Batta di Domenico	Cantamesse	Genova	S. Vincenzo
95	Torre	Giacomo q. Francesco	Compare	S. Olcese	Angeli
96	Bafigo	Giò Batta q. Giò Batta	Belle coscie	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
97	Rivanera	Giò Batta q. Antonio	Cillo di Montobbio	Montobbio	Macelli S. Andrea
98	Semino	Felice q. Andrea	Xanno	Coronata	Campi
99	Rotondo	Giacomo q. Giò Batta	Firlocco	Voltri	Morta
100	Risso	Pasquale di Giò Batta	Capo	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
101	Storace	Angelo q. Giò Batta	Barbarossa	Coronata	Chiapella
102	Canciano	Giò Batta di Emanuele	Sciuga	S. Pantaleo	S. Pantaleo
103	Massone	Giuseppe q. Francesco	Zanino	Genova	Ospedaletto
104	Vaggie	Domenico q. Giuseppe	Lagino	S. Pantaleo	S. Pantaleo
105	Boero	Stefano di Franco	Senza sangue	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
106	Parodi	Antonio q. Bartolomeo	Fiorista	Coronata	Strada Lomellina
107	Bevegni	Giacomo q. Giò Batta	Fratello del Bacillo	Marassi	S. Fruttuoso
108	Gattorno	Giò Batta q. Giò Batta	Maschieluscie	Lumarzo	Madre di Dio
109	Spigno	Giò Batta q. Sebastiano	Spigno	S. Martino d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
110	Mora	Vincenzo q. Giò Batta	–	Pavato	S. Sisto
111	Cevasco	Giò Batta q. Giuseppe	Vicario	Bargagli	Servi
112	Lagomarsino	Nicolò q. Stefano	Pigogioso	Lagomarsino	Grazie
113	Malatesta	Caismiro q. Antonio	Babanetto	Ruta	Pace
114	Bergamino	Domenico q. Pietro	Bergamino	Lavagna	Pilla
115	Rondanina	Bartolomeo q. Paolo	Ravanetto	Quezzi	Marina Trogli
116	Andreoli	Giovanni q. Nicolò	Macellaro	Genova	Pré
117	Bevegno	Giò Batta q. Giovanni	Bazuro	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
118	Consigliere	Emanuele q. Giò Batta	Zazun	Pegli	Carmine
119	Consiglio	Giuseppe q. Giuseppe	Naso schiappato	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
120	Bozzo	Nicolò q. Antonio	Bozzo	Castagna	Quinto
121	Solari	Paolo q. Giò Batta	Figlio d'acqua morta	Grazie	Piazza Valloria
122	Ferrari	Agostino q. Domenico	Ferraro	Genova	Vallechiara
123	Boero	Giacomo q. Antonio	Labarda	S. Francesco d'Albaro	Foce
124	Lagomarsino	Giò di Gaspare	Amazza santi	Ognio	Fosse Colle
125	Pastorino	Giò Batta di Luca	Zenoglino	Coronata	San Pier d'Arena
126	Garibaldo	Luigi q. Agostino	Luigi d'Oregina	S. Francesco d'Albaro	Oregina
127	Masnata	Giò Batta q. Antonio	Fegino	Fegino	Fegino
128	Pareto	Domenico q. Bartolomeo	Suonatore	Coronata	S. Teodoro
129	Morchio	Antonio di Giò Batta	Moro	Manesseno	Belvedere
130	Sbarbaro	Giò Batta q. Giacomo	–	S. Martino d'Albaro	Angeli
131	Canessa	Giovanni di Ambrogio	Cognato di Manbrocca	Genova	Ponticello
132	Costa	Agostino q. Lorenzo	Martellino	S. Pantaleo	S. Pantaleo
133	Cepollina	Sebastiano q. Giò Batta	Borasino	S. Francesco d'Albaro	Angeli
134	Moresco	Luigi q. Bartolomeo	Ballusse	Genova	Vico Schiavi
135	dellepiane	Francesco q. Antonio	Lampioniere	Molassana	S. Andrea
136	Caprile	Giò Batta q. Giuseppe	Cillino	Borgo	Borgo
137	Olivari	Francesco q. Sebastiano	Triparo	Genova	Pré
138	Rivara	Gaetano q. Giò Batta	Zanello	S. Cipriano	S. Teodoro
139	Narizano	Nicolò q. Giacomo	Boffa la balla	S. Pantaleo	Staglieno
140	Benvenuto	Francesco di Giuseppe	Figlio del marinaio	Marassi	Marassi
141	Bixio	Angelo q. Andrea	Lama	Chiavari	S. Marco
142	Queirolo	Giacomo q. Nicolò	Tagliano	Rapallo	S. Bartoloeo Armeni
143	Costaguta	Nicolò q. Giò Batta	Parorassi	S. Fruttuoso	dall'Ospedale
144	Tacchella	Giò Batta di Giuseppe	Ciccia	Borgo	Borgo
145	Ravara	Francesco di Giuseppe	–	Rossiglione	Genova in Canenetto
146	Strexino	Giuseppe q. Giacomo	Dandino	Quezzi	Quezzi
147	Bozzano	Giuseppe q. Domenico	Schiaffe	Genova	S. Fruttuoso
148	Capurro	Giò Batta q. Andrea	Capurrino	S. Martino d'Albaro	Marassi

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
149	Viardo	Giuseppe q. Giò Batta	Scappavia	Pegli	Molo
150	Cervetto	Giuseppe q. Giò Batta	Mento di cassetto	Genova	S. Teodoro
151	Parodi	Francesco q. Bartolomeo	Riccio	Fegino	Rivarolo
152	Caprile	Giò Batta di Carlo	Saletino	Ognio	Carignano
153	Molinari	Giuseppe q. Carlo	Nolo	S. Martino d'Albaro	Strada Paola
154	Drago	Prospero di Giuseppe	Borra	S. Francesco d'Albaro	Molo
155	Peirano	Antonio q. Giò Batta	Berodino	S. Francesco d'Albaro	Ospedaletto
156	Boccardo	Stefano q. Lorenzo	–	Rivarolo	Marassi
157	Ferrea	Pietro q. Giò Batta	–	Genova	Molo
158	Bruzzo	Francesco q. Giò Batta	Mettalì	Begato	Garbo
159	Rainero	Giuseppe di Gerolamo	S. Stefano il piccolo	Granarolo	Piazza Molo
160	Lagomarsino	Andrea q. Giovanni	Bocchino	Ognio	S. Marco
161	Folle	Nicolò q. Giuseppe	1000 uomini	Sori	Servi
162	Schenone	Giò q. Agostino	Torta	Lumarzo	Vallechiara
163	Montarsolo	Giò q. Francesco	Benvenuto	Genova	sul Colle
164	Sciutto	Giovanni q. Ambrogio	Paesanino	Genova	Ponticello
165	Garbarino	Domenico q. Giò Batta	Barba	Recco	Colle
166	Travi	Giò Batta q. Antonio	Manna	Coronata	Chiapella
167	Montegriffo	Giò Batta q. Giuseppe	Montegriffo	Marassi	Marassi
168	De Nicolini	Antonio q. Pasquale	Alto e basso	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
169	Risso	Andrea di Giò Batta	Besagnino	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
170	Cipollina	Giuseppe q. Matteo	Cireneo	Promontorio	S. Teodoro
171	Sacco	Andrea di Michele	Giardiniere	Genova	Carignano
172	Boasi	Giò q. Giacomo	Zane	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
173	Massa	Giò Batta q. Giuseppe	Camalandra	Genova	S. Sabina
174	Consigliere	Gaspare q. Andrea	Xano	S. Fruttuoso	Molo
175	Boero	Pasquale q. Giuseppe	Tetta capre	S. Pantaleo	S. Pantaleo
176	Solari	Francesco q. Giuseppe	Sussone	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
177	Da Pelo	Nicolò q. Gaetano	Fratello del fornaio	Genova	S. Tommaso
178	Piaggio	Agostino q. Giovanni	Bianco	Zoagli	Grazie
179	Lagomarsino	Giò q. Benedetto	Grafigna Santi	Ognio	S. Marco
180	Passalacqua	Antonio di Giuseppe	Passalacqua	S. Fruttuoso	Marassi

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
181	Schenone	Giò Batta q. Pietro	Fidelaro	Fontanabuona	S. Martino d'Albaro
182	Granara	Michele q. Giò Batta	Becellino	Pegli	S. Benedetto
183	Alimonda	Benedetto q. Fortunato	Cinciamorti	Castagna	S. Gerolamo
184	Malatesta	Tommaso di Giò Batta	Scorri caroggi	Genova	Ripalta
185	Brichetto	Nicolò q. Bartolomeo	Babbo	Genova	Colle
186	Boasi	Agostino q. Michele	10 mine	Bargagli	Macelli S. Andrea
187	Canciano	Giovanni q. Giuseppe	Cancianino	Genova	S. Bartolomeo Armeni
188	Pastene	Giò Batta q. Ignazio	Ignazino	Casamari	S. Pantaleo
189	Pastene	Andrea di Antonio	Cima cassi	Casamari	S. Pantaleo
190	Parodi	Antonio q. Pietro	Marmaro	S. Pantaleo	S. Pantaleo
191	Bozano	Giuseppe di Giò Batta	Figlio dell'uomo nuovo	Genova	S. Martino d'Albaro
192	Campi	Angelo di Giò Batta	Lampionero	Croce Orero	Ravecca
193	Podestà	Lorenzo di Giò Batta	Bascione	Marassi	Casamari
194	Fasce	Giò Batta di Paolo	Bacino	Staglieno	Staglieno
195	Pastene	Nicolò q. Ignazio	Bugarixe	S. Pantaleo	S. Pantaleo
196	Marchese	Bernardo di Antonio	Nani	Genova	Marassi
197	Brichetto	Andrea di Nicolò	Ciamberi	Genova	Colle
198	Oneto	Agostino di Giulio	Garbugino e Laise	S. Francesco d'Albaro	Pilla
199	Balletto	Antonio di Carlo	Caga sassi	Bargagli	Ponticello
200	Bruzzo	Giò q. Andrea	Cocco	Granarolo	Zemignano
201	Dagnino	Stefano di Bartolomeo	Striloche e Masche	Prà	Vico Piuma a Pré
202	Podestà	Giacomo di Giò Batta	–	Marassi	S. Pantaleo
203	Torre	Domenico q. Antonio	Fidelaro delle gavette	Staglieno	Molo
204	Machiavello	Giuseppe q. Emanuele	Lanza	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
205	Lagomarsino	Stefano q. Bartolomeo	Bancalaro	Lumarzo	S. Marco
206	Lavezzo	Domenico di Lorenzo	Laezino	S. Fruttuoso	sotto il ponte Carignano
207	Piccimbono	Stefano q. Cipriano	Cino	Cornigliano	San Pier d'Arena
208	Lanata	Pantaleo di Bartolomeo	Tenente e fratello del Guercio	S. Martino d'Albaro	Grazie
209	Guano	Giuseppe q. Nicolò	Fresco	Genova	Borgo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
210	Traverso	Francesco q. Lorenzo	Fa chiaro	Pegli	Albergo
211	Garibaldo	Giuseppe q. Domenico	Pilato	Genova	Trogli Marina
212	Casanova	Giovanni q. Giuseppe	–	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
213	Borgonovo	Tommaso q. Pietro	Sparisci	S. Fruttuoso	S. Francesco d'Albaro
214	Pruzzo	Giò Batta q. Lorenzo	Pertega e cognato del Bianchino	Granarolo	Vico Ripalta
215	Scotto	Luca q. Agostino	Raffo	Granarolo	S. Giò
216	Barabino	Emanuele q. Lorenzo	Marmaro	Genova	S. Bernardo
217	Parodi	Antonio q. Pietro	–	S. Pantaleo	S. Pantaleo
218	Parodi	Giuseppe di Giò Batta	Figlio del Marmaro	S. Pantaleo	S. Pantaleo
219	Bisso	Andrea q. Giacomo	Paesanino	Genova	Vico Schiavi
220	Arduino	Angelo di Gaetano	Guadagna poco	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
221	Ballestrino	Giacomo di Giò Batta	Fegino	Fegino	Fegino
222	Bruzzo	Gaetano q. Giò Batta	Zelante	Begato	Rivarolo
223	Boero	Giovanni q. Andrea	Rapallo	Pensa la peggio	Mascherona
224	Carbone	Francesco q. Gerolamo	Pittano	Quarto	S. Martino d'Albaro
225	Marchese	Gerolamo di Antonio	–	Genova	Montesignano
226	Olcese	Vincenzo q. Michele	Cognato del Zingaro	S. Fruttuoso	Pomo Granato
227	Sanguineti	Giacomo q. Giuseppe	Senarega	S. Francesco d'Albaro	Abrera
228	Traverso	Nicolò q. Gaetano	Gimichia	Voltri	Fosse Colle
229	Capurro	Gaetano q. Tomaso	Calzolaio del Borgo	S. Fruttuoso	Borgo
230	Catto	Francesco di Giò Batta	Gerolamo mulo	S. Fruttuoso	Marassi
231	Rainero	Nicolò q. Gerolamo	Sansteffano il piccolo	Genova	S. Rocco
232	Marcenaro	Angelo q. Domenico	Sordo	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
233	Di Negri	Giò Batta q. Domenico	Sig. di Negri	Marassi	Ponte Carignano
234	Bottaro	Giò di Domenico	Griffe graffe	S. Pantaleo	S. Anna
235	Costa	Emanuele q. Gerolamo	Zitello	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
236	Morando	Nicolò q. Antonio	Due mogli	S. Francesco d'Albaro	S. Ambrogio
237	Ferrea	Giacomo q. Giò Batta	Suonatore	Genova	Soziglia
238	Bruzzo	Giò q. Andrea	Zam ossia il Siam	Staglieno	Borgo
239	Morello	Bartolomeo q. Agostino	Reliano e Rosso della Croca	Crovara	Cristo Servi
240	De Martini	Bernardo di Bartolomeo	Pensi bevi	Rosso	Abrara
241	Lagostena	Giò Batta q. Giuseppe	Ludrino	Polcevera	Servi
242	Musante	Simone q. Giò Batta	Ti dormi	Incrociati	Carmine
243	Vignolo	Andrea q. Agostino	Trè	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
244	Boasi	Domenico di Felice	Figlio di Felice	S. Francesco d'Albaro	Piazza Molo
245	Devoto	Paolo q. Francesco	Guersetto	S. Pantaleo	Giustiniani
246	Massone	Giuseppe q. Pietro	Sciavaleu	Borgo	Grazie
247	Damico	Antonio di Pasquale	Figlio del Cristo	Recco	Portoria
248	Gamba	Matteo q. Giò Batta	Sei lire	Bargagli	S. Vincenzo
249	Noli	Antonio q. Giuseppe	Meschin	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
250	Capurro	Michele q. Giuseppe	Genero del Matteo	Avegno	Vico Tintori
251	Carozzino	Cesare q. Antonio	Sesino	S. Olcese	Vico Notari
252	Poggi	Cesare q. Giò Batta	Rascia cipolle	Manezeno	San Pier d'Arena
253	Consigliere	Giò q. Giuseppe	Cancaro sano	Lagomarsino	Servi
254	Poggi	Nicolò di Stefano	Cognato del Forte	Morta	Quezzi
255	Campanella	Pietro q. Alessandro	Figliastro del sei deta	Genova	S. Lorenzo
256	Pescio	Carlo di Giacomo	Carlin di Carignano	Genova	Sotto il ponte
257	Agrofoglio	Francesco q. Giuseppe	Sordo	Genova	S. Teodoro
258	Perandello	Giuseppe q. Antonio	Tagliarino	Borzoli	Piccapietra
259	Castello	Tommaso q. Giuseppe	Nasino	Marassi	Borgo
260	Cosso	Carlo q. Antonio	Pasua	Genova	S. Teodoro
261	Oliva	Emanuele di Giacomo	Oliva	Borzoli	Madonetta
262	Delle Piane	Andrea q. Giuseppe	Panzetta	S. Martino d'Albaro	Ponterotto

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
263	Lagostena	Francesco q. Giuseppe	Ludro	Polcevera	Servi
264	Dapino	Bartolomeo q. Antonio	Coalizzato	Marassi	Marassi
265	Barrabino	Giò Batta q. Giovanni	Barrabino	San Pier d'Arena	S. Lazaro
266	Di Negri	Michele q. Giò Batta	Miché	S. Fruttuoso	Pilla
267	Boero	Giuseppe di Giaccomo	Tanamucco	Staglieno	Staglieno
268	Firpo	Giuseppe di Cottardo	Sbrensoio	Genova	S. Teodoro
269	Gaggero	Stefano di Antonio	Puscio	Rivarolo	S. Rocco
270	Piaggio	Emanuele di Giuseppe	Manuello	Sori	S. Teodoro
271	Lagomarsino	Angelo q. Benedetto	Fratello del Graffigna santi	Ognio	Molo
272	Della Casa	Andrea q. Domenico	Frugone	–	Piazza Molo
273	Boero	Gerolamo q. Pasquale	Sidrano	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
274	Lagomarsino	Giuseppe q. Pietro	Figlio del Bardino	Genova	Piazza Oliva
275	Crastusso	Giò Batta q. Giò	Ciaccarino	Rapallo	Molo
276	Vassallo	Giulio q. Pietro	Giulio	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
277	Rovegno	Giuseppe q. Giacomo	Niccione	Premanego	S. Fruttuoso
278	Cordone	Bartolomeo q. Teodoro	–	Manesseno	Crosa Formaggiaro
279	Danovaro	Carlo di Domenico	Gratta balle	Rivarolo	Acquasola
280	Rotondo	Giuseppe di Giacomo	Firlocco	Coronata	Quarto
281	Lagomarsino	Pietro q. Antonio	Schiaferro	Lagomarsino	Fosse Colle
282	Dagnino	Costantino di Giacomo	l'Organista	Coronata	Certosa
283	Parodi	Giò Batta q. Lorenzo	Palaferro	Ceranesi	Granarolo
284	Giudice	Giò Batta di Domenico	Figlio del Meneghin	S. Pantaleo	S. Pantaleo
285	Della Casa	Domenico q. Agostino	Ottobre	Casanova	S. Anna
286	Minaglia	Bartolomeo di Giò Batta	Crastone	Montoggio	Moro Peccora
287	Prato	Antonio q. Andrea	Fratello del Dria	S. Pantaleo	S. Pantaleo
288	Dongo	Domenico q. Giuseppe	Gardetto	Genova	Albergo
289	Lagomarsino	Giuseppe di Giò Batta	Testanino	Testana	Servi
290	Ventura	Giuseppe di Paolo	Gaggione	Sori	S. Fruttuoso
291	Pratolongo	Filippo q. Giò Batta	Figlio del Baccicino	Granarolo	Vico S. Xffato
292	Garré	Angelo di Giuseppe	Freiga tette	Valle calda	S. Nicolò
293	Parodi	Giò Batta q. Pietro	Marmararo	S. Pantaleo	S. Pantaleo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
294	Brughé	Domenico q. Nicolò	Corso	Borgo	Borgo
295	Musso	Stefano q. Antonio	Cancelliere	Staglieno	Montesignano
296	Sacco	Stefano di Michele	Dai dai	Genova	Piazza Olmo
297	Poggi	Agostino q. Francesco	Sordo	S. Martino d'Albaro	Ponticello
298	Bisio	Giò Batta q. Antonio	Fidelaro	Borgo	San Pier d'Arena
299	Lagomarsino	Bartolomeo di Pasquale	Laboino	Lagomarsino	Grazie
300	Marcenaro	Giuseppe q. Paolo	Nicora	Genova	Grazie
301	Canepa	Gerolamo q. Gerolamo	Giacu	Rapallo	S. Fruttuoso
302	Fascie	Franco q. Giacomo	Passara	S. Pantaleo	Vico Ferro
303	Bianchi	Giò Batta di Andrea	–	Borzoli	Quezzi
304	Taverna	Andrea q. Francesco	Ballino	Ognio	S. Cosmo
305	Della Casa	Carlo q. Giuseppe	Vacchino	Granarolo	S. Rocco
306	Sosto	Giovanni q. Francesco	Giamai	Croce Orero	sul Colle
307	Morando	Giò Batta q. Giuseppe	Tista	Struppa	S. Fruttuoso
308	Boero	Alberto q. Nicolò	Cipolla	Rapallo	Vico Schiavi
309	Cappanera	Giò Batta q. Giò Batta	Figlio del Codino	Genova	Piazza Molo
310	Boero	Luigi q. Giuseppe	Cillo	S. Fruttuoso	Molo
311	Ghiglione	Giò Batta q. Antonio	Dosci	Genova	Maddalena
312	Sacco	Giò Batta di Agostino	Sacchetto	Quzzi	Quezzi
313	Castello	Carlo q. Giò Batta	Cuccio	Oregina	Oregina
314	Civani	Giò Batta di Andrea	Bianco	Borgo	S. Tommaso
315	Cicala	Nicolò q. Giuseppe	Cascisciotto	S. Fruttuoso	Pozzo Grazie
316	Malatesta	Giò q. Antonio	Balletto	Fontanegli	Castello
317	Cocchella	Giuseppe q. Domenico	Ciollo	Bargagli	Vico Olio Molo
318	Chesta	Giuseppe q. Santo	Gometta	Genova	Molo
319	Torsegno	Angelo q. Antonio	Valligione	Genova	Perera
320	Carbone	Giuseppe q. Tommaso	Guidda	Testana	Colle
321	Montegriffo	Franco q. Giuseppe	Camorino	Marassi	Marassi
322	Vallebona	Pasquale di Franco	Merlo	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
323	Daste	Costantino Giò Batta q. Antonio	Sibri	Genova	sotto il ponte Carignano
324	Mantero	Giò Batta q. Benedetto	Sigorello	Voltri	Castellaccio
325	Anfosso	Matteo q. Carlo	Diavoletto	Genova	Vico Mezzo
326	Rondanino	Emanuele q. Lorenzo	Nana	S. Fruttuoso	Borgo
327	Marchese	Antonio q. Gerolamo	–	Granarolo	S. Bartolomeo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
328	Capurro	Giò Batta di Pasquale	Garzone del pidocchioso, e Baccia	Avegno	S. Martino d'Albaro
329	Rossi	Domenico q. Antonio	Taice	Marassi	S. Fruttuoso
330	Ratto	Francesco di Ignazio	Ratto	Quezzi	Quezzi
331	Grasso	Pietro q. Bartolomeo	Spaccatore	Comago	Pré San Carlo
332	De Bernardi	Luigi q. Angelo	Massina	Staglieno	Staglieno
333	Novella	Luigi q. Giò Batta	Luigi	Sori	Borgo
334	Peragallo	Giacomo q. Bartolomeo	Lillo o Lirmo	S. Fruttuoso	S. Francesco d'Albaro
335	Bafico	Biaggio q. Michele	Biaxio	Montesignano	Marassi
336	Poggi	Giò Batta di Martino	Cillino	Manesseno	S. Pantaleo
337	Canezza	Antonio q. Giuseppe	Seppe	Quezzi	Marassi
338	Bruneto	Lazaro q. Giuseppe	Martello	Begato	Begato
339	Dighero	Giò Maria q. Stefano	Bernardo	Borgo	San Pier d'Arena
340	Cavanna	Antonio di Giacomo	Moro	Begato	Begato
341	Barrabino	Giacomo di Giò Batta	Manbruch	S. Teodoro	S. Lazaro
342	Montarsolo	Carlo q. Benedetto	Gambadilegno	Begato	Santa Maria della Sanità
343	Fasce	Giò Batta q. Michelangelo	Berettino	Staglieno	Staglieno
344	Bonavera	Gerolamo q. Agostino	Girò	S. Francesco d'Albaro	S. Fruttuoso
345	Brusco	Giò di Giò Batta	Patonassi	Levanto	Pace
346	Giudice	Domenico q. Giò Batta	Correzzone	S. Pantaleo	S. Pantaleo
347	Antonelli	Carlo q. Bartolomeo	Carlo	Marassi	Molo
348	Storace	Tommaso q. Francesco	Pupone	Granarolo	Fossato
349	Peschiera	Gaetano di Giò	Moratti	Pino	Pré
350	Canepa	Giò q. Benedetto	Ciazza	Genova	Castellaccio
351	Rocca	Gaetano di Antonio	Schiappatore	S. Martino d'Albaro	S. Fruttuoso
352	Castagnola	Giò Batta di Giovanni	Rumentaro	Recco	S. Fruttuoso
353	Massa	Agostino q. Costantino	Grigorio	Borgo	Borgo
354	Pruzzo	Giò Batta q. Giuseppe	Bacillo	Crocefieschi	S. Rocco
355	Dondero	Domenico di Giò Batta	Acciarino	Genova	SS. Salvatore dietro il Coro
356	Terrile	Antonio q. Giò Batta	Nipote del giudice	Terrile	Colle
357	Lavezzaro	Filippo q. Francesco	Genero del Cristo	Staglieno	Vico Santi

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
358	Arata	Nicolò q. Antonio	Foino	Borgo	S. Marco
359	Pedemonte	Giò q. Andrea	Frattino	Genova	S. Teodoro
360	De Nicolini	Nicolò di Domenico	Spahnolette	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
361	Schenone	Domenico q. Giò Batta	Fidelaro della Pilla	Lumarzo	Porta Pilla
362	Parodi	Emanuele q. Pietro	Guercio	S. Pantaleo	S. Gerolamo
363	Lando	Giuseppe q. Antonio	Mercante	Marassi	Ponterotto
364	Marchese	Antonio q. Stefano	Manbrocchino	Rivarolo	S. Rocco
365	Marasso	Giuseppe q. Andrea	Marassetto	Staglieno	Staglieno
366	Novella	Fortunato q. Nicolò	Novella	Marassi	S. Rocco
367	Chiappe	Domenico q. Giuseppe	Nene	Staglieno	S. Fruttuoso
368	Parodi	Emanuele q. Domenico	Calzolaio	Genova	S. Tommaso
369	Benvenuto	Stefano q. Francesco	Scarpa	Marassi	S. Pantaleo
370	Canepa	Sebastiano q. Gerolamo	Bastiano	Rapallo	Grazie
371	Burlando	Giuseppe q. Simone	Bacciafiglie	Genova	S. Tommaso
372	Drago	Francesco q. Giuseppe	Neo	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
373	Lavagetto	Giò Batta q. Giuseppe	Ciccia	Fegino	Oregina
374	Sciaccaluga	Giò q. Filippo	Figlio del Bianchina	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
375	Frassinetti	Domenico q. Lazaro	Tocco, o Tugo	Prementone	Salita Pietra
376	Tassara	Andrea q. Giuseppe	Spella santi	Quinto	S. Vincenzo
377	Marcenaro	Benedetto q. Giuseppe	Marcenaro	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
378	Pittaluga	Giò Batta di Francesco	Mattello, e Ca' di Teggia	Rivarolo	Rivarolo
379	Schenone	Michele di Benedetto	Figlio del Segno	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
380	Vallebona	Sebastiano di Francesco	Fratello del marito di mia cognata	Quinto	Borgo
381	Drago	Giò Batta q. Andrea	Scugiaro	S. Francesco d'Albaro	Pilla
382	Gagliardo	Stefano q. Antonio	Brischino	S. Martino d'Albaro	S. Vincenzo
383	Canepa	Bartolomeo q. Antonio	Curto e grosso	Sestri	Carignano
384	Malatesta	Stefano q. Michele	Sciussariso	Lavagna	S. Vincenzo
385	Casagrande	Salvatore	Paesano grosso	–	Vico Olio dall'ospedale

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
386	Casagrande	Camillo	Grixio	–	S. Vincenzo
387	Canevello	Emanuele q. Giò Batta	Canevello	Testana	Vico di Mezzo
388	Devoto	Nicolò q. Leonardo	Giaché	Chiavari	Vico Santi
389	Cardinale	Giuseppe di Giò	Geppone	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
390	De Marchi	Giò q. Francesco	Ca' di Salto	Salto	Perera
391	Dasori	Giuseppe di Francesco	Lerfi doppi	S. Martino d'Albaro	S. Vincenzo
392	Costigliolo	Giuseppe q. Antonio	Cane dei frati	Struppa	Crosa Pace
393	Vallebona	Giuseppe di Francesco	Marito di sua cognata	Sturla	Borgo
394	Fontana	Angelo q. Giò Batta	Mescia legno	Genova	Molo
395	Gaggiero	Pietro q. Giuseppe	Puiscio	Montesignano	S. Bernardino
396	Lavezzo	Lorenzo q. Antonio	Lavezzo	Camogli	Marina Servi
397	Maggiolo	Antonio di Giuseppe	Tognetto	Genova	S. Vincenzo
398	Ciurlo	Giuseppe q. Agostino	Gianchino	S. Vincenzo	Vico Ripalta
399	Montobbio	Gerolamo di Andrea	Bottiglia	Sori	Oregina
400	Sacco	Francesco q. Carlo	Ciccio	S. Pantaleo	S. Vincenzo
401	Dapino	Domenico di Giò	Lazagna	Molassana	S. Pantaleo
402	Cabella	Gerolamo q. Antonio	Cabella	S. Olcese	Foce
403	Bozzano	Agostino q. Bartolomeo	Messiavo	Mele	Vico Mezza galea
404	Drago	Giuseppe q. Andrea	Scagian	Genova	Foce
405	Raffetto	Giò Batta di Antonio	Batollaro	Ognio	dalli Servi
406	Conte	Domenico q. Giò Batta	Passagallo	Genova	sul Colle
407	Scaniglia	Giò Batta di Giacomo	Pistolla	Ognio	Grazie
408	Schenone	Benedetto q. Giò Batta	Bagheu	Lumarzo	S. Martino d'Albaro
409	Capurro	Benedetto di Giò Batta	Can di S. Domenico	Avegno	Abrara
410	Riva	Carlo q. Cristoforo	Bugarixe	Staglieno	S. Pantaleo
411	Dasori	Giuseppe q. Giò Batta	Polenta fatta	S. Martino d'Albaro	Marassi
412	Damico	Pasquale q. Giuseppe	Cristo	Recco	Vico Santi
413	Dolcino	Giò Batta di Stefano	Napoleone	Struppa	S. Bartolomeo
414	Lavezzaro	Angelo q. Francesco	Lavezzaro	Staglieno	Vico Olio in Portoria
415	Fravega	Giuseppe q. Giò Batta	Castagna	Castagna	Cristo Servi
416	De Marchi	Giò Batta q. Antonio	Linscia	Recco	Grazie
417	Lanata	Carlo di Bartolomeo	Carlino	S. Fruttuoso	Molo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
418	Abbondanza	Gaetano q. Simone	Coda	Genova	S. Bernardo
419	Vallebona	Francesco q. Antonio	Calcina magra	Marassi	S. Fruttuoso
420	Capurro	Giuseppe q. Michelangelo	Capurrino	Avegno	S. Margherita
421	Ansaldo	Giuseppe q. Bartolomeo	Pellaro	S. Martino d'Albaro	Borgo
422	Novella	Filippo di Fortunato	Novella	Genova	Salita Angeli
423	Sciutto	Gerolamo di Lorenzo	Pedana	Genova	S. Lazaro
424	Voaggie	Giò Batta di Domenico	Baiso	Genova	S. Lazaro
425	Solari	Emanuele di Giò Batta	Bacchelippa	Nervi	Nervi
426	Borgo	Pietro q. Giacomo	Massacanetto	Staglieno	S. Pantaleo
427	Ghiglione	Antonio q. Domenico	Spagnuolo	Ceranesi	Carmine
428	Beretta	Agostino q. Giò Batta	Beretta	Rapallo	Ospedaletto
429	Rosasco	Angelo q. Tomaso	Porchetto	Neirone	Molo
430	Lagomarsino	Tomaso q. Francesco	Taella	Recco	Sarzano
431	De Lucchi	Giò Batta q. Antonio	Baluscia	Montoggio	Pilla
432	Canciano	Emanuele q. Gaetano	Minuto	S. Pantaleo	S. Pantaleo
433	Ratto	Ignazio q. Gerolamo	Ratto	Quezzi	Quezzi
434	Costa	Giuseppe q. Lorenzo	Martellino	S. Pantaleo	S. Pantaleo
435	Vassallo	Giò q. Giò Batta	–	S. Francesco d'Albaro	S. Martino d'Albaro
436	Rondanina	Emanuele q. Giuseppe	Malato	S. Pantaleo	S. Pantaleo
437	Queirolo	Benedetto q. Nicolò	Fratello del Taliano	Rapallo	S. Gerolamo
438	Dagnino	Giò Batta di Domenico	Paregnaro	Borzoli	S. Bartolomeo
439	Sciaccaluga	Michele q. Filippo	Frate	S. Martino d'Albaro	S. Vincenzo
440	Cravino	Sebastiano q. Benedetto	Mandilli	Genova	Oregina
441	Solari	Bartolomeo q. Nicolò	Vecchia	S. Francesco d'Albaro	Pace
442	De Marini	Steffano q. Giò Batta	Cane de frati	Genova	S. Francesco d'Albaro
443	Penco	Michele q. Giuseppe	Gianissa	S. Francesco d'Albaro	Abrara
444	Fascie	Francesco q. Giuseppe	Battissi	S. Pantaleo	Staglieno
445	Poggi	Biaggio q. Lorenzo	Testa cotta	Ognio	S. Marco
446	Boasi	Felice q. Giacomo	–	S. Francesco d'Albaro	Zecca
447	Sanguineti	Carlo q. Francesco	Senarega	S. Francesco d'Albaro	S. Fruttuoso
448	Torre	Paolo q. Antonio	Bambaciaro	Staglieno	Castello

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
449	Bozano	Antonio di Giò Batta	Vecchio Marino	Genova	S. Margherita
450	Tantolongo	Nicolò q. Francesco	Fuoco	Genova	Portoria
451	Campostano	Giò Batta q. Giacomo	–	Pino	S. Pantaleo
452	Podestà	Giò Batta q. Altro	Bascione	Marassi	S. Pantaleo
453	Ballestrino	Giò Batta q. Francesco	Fegino	Fegino	Fegino
454	Stagno	Nicolò q. Antonio	–	S. Francesco d'Albaro	Carmine
455	Boero	Francesco q. Steffano	Sidranino	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
456	Piccardo	Ignazio q. Luigi	–	Staglieno	Casamari
457	Magnasco	Francesco q. Lorenzo	Francesco	S. Pantaleo	S. Nicolò
458	Sturla	Agostino q. Andrea	Binone	Lavagna	S. Vincenzo
459	Grasso	Pietro d'Angelo	–	Genova	Marina Servi
460	Grasso	Giuseppe d'Angelo	–	Genova	Marina Servi
461	Marchese	Antonio q. Andrea	Magnetta	Rivarolo	S. Teodoro
462	Peirano	Francesco q. Giò Batta	Tabé	Chiavari	Vico Schiavi
463	Sacco	Giacomo q. Carlo	Figlio del Cino	S. Pantaleo	S. Anna
464	Rondanina	Nicolò q. Lorenzo	Niciolo	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
465	Valle	Agostino q. Bartolomeo	Figliastro del Giulio	S. Giuliano	S. Francesco d'Albaro
466	Guenna	Filippo q. Antonio	Cincio	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
467	Rainero	Gerolamo q. Giuseppe	S. Steffano	Granarolo	Granarolo
468	Prato	Nicolò di Brnardo	–	S. Pantaleo	S. Pantaleo
469	Pastorino	Luca q. Mattia	Zenogino	San Pier d'Arena	San Pier d'Arena
470	Burrone	Domenico q. Giuseppe	Rosso	Bavari	Portoria
471	Mora	Giacomo q. Bartolomeo	Moro	Paveto	S. Agnese
472	Della Casa	Giò Batta di Andrea	Rosso	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
473	Morasso	Bartolomeo q. Benedetto	Borasino	Prementone	Pian di Rocca
474	Malatesta	Francesco q. Antonio	Nazarilla	Rapallo	Pilla
475	Rossi	Bartolomeo q. Antonio	Becco storto	Marassi	S. Fruttuoso
476	Campanella	Francesco q. Giuseppe	Cazonetti	Molassana	Portoria
477	Carrozzino	Luigi q. Francesco	Bugaisin	S. Olcese	Marassi
478	Valle	Antonio q. Matteo	Can de frati	Rapallo	S. Tecla
479	Carpi	Giò Batta q. Antonio	Baccio	Montesignano	S. Pantaleo
480	Rossi	Giuseppe q. Angelo	Scorri monti	Genova	Salita Angeli

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
481	Rossi	Antonio di Giuseppe	Parpellino e Ranzuano	Genova	Salita Angeli
482	Massa	Gerolamo q. Agostino	Massa	Granarolo	Fossato
483	Bruzzone	Giò Batta q. Andrea	Cicino	Genova	S. Bartolomeo Armeni
484	Della Casa	Giò di Andrea	Fratello del Rosso	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
485	Capurro	Giacomo q. Giuseppe	Dolori	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
486	Guano	Andrea di Giuseppe	Figlio del Fresco	Borgo	Colle
487	Chiappe	Filippo di Domenico	Figlio del Neno	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
488	Rondanina	Giuseppe q. Lorenzo	Gionda	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
489	Corradi	Vincenzo q. Giacomo	Rampina	Genova	S. Teodoro
490	Drago	Michele di Giuseppe	Fratello del Neo	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
491	Monte	Giò q. Francesco	Castellino	Recco	S. Fruttuoso
492	Parodi	Giò Batta di Giacomo	Turco	Livellato	S. Giovanni Pré
493	Rossi	Antonio di Bartolomeo	Figlio del Gancio	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
494	Grasso	Gerolamo q. Bartolomeo	Marsina	Rapallo	Passo Granato
495	Corradino	Giò Batta q. Andrea	Carregano	Savona	Perera
496	Forno	Andrea di Gerolamo	Bruccia pagliacci	S. Martino d'Albaro	S. Fruttuoso
497	Tagliafico	Antonio q. Andrea	Straccione	Genova	S. Teodoro
498	Rossi	Antonio q. Giuseppe	Gancio	Marassi	S. Fruttuoso
499	Fasce	Lorenzo q. Giuseppe	Debole	S. Pantaleo	San Pier d'Arena
500	Olcese	Domenico q. Tomaso	Giggio	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
501	Bruzzone	Antonio q. Giovanni	Bruzzone	Voltri	Angeli
502	Mantero	Antonio q. Benedetto	Siguello	Prà	Salita Angeli
503	Viardo	Giacomo q. Giò Batta	Scappavia	Multedo	Abrara
504	Datollo	Giuseppe q. Giò	Beppino di Montobbio	Montobbio	Fosse Colle
505	Grasso	Nicolò q. Bartolomeo	Fratello del Rapallino	Rapallo	Madre di Dio
506	Ghiglino	Giò q. Andrea	Maietta	Voiré	Molo
507	Daste	Carlo di Antonio	Napolitano	Genova	S. Andrea
508	De Martini	Giò Batta di Bartolomeo	Fratello del Bernardo	Bargagli	Servi

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
509	Narizano	Antonio q. Giò Batta	Articiocca	Quarto	Carmine
510	Cavassa	Giuseppe q. Antonio	Bargagino	Bargagli	Servi
511	Valle	Michele q. Giò Batta	Valle	Sori	S. Vincenzo
512	Cusano	Pasquale q. Bernardo	Cusano	S. Francesco d'Albaro	Borgo
513	Andora	Nicolò q. Giuseppe	Lascia	S. Francesco d'Albaro	S. Vincenzo
514	Clavarino	Vincenzo q. Carlo	Morte	Casella	Servi
515	Bozano	Domenico di Giuseppe	Figlio del Schiaffo	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
516	Pitto	Allessandro q. Antonio	Schiffo	S. Francesco d'Albaro	Borgo Lanieri
517	Damigo	Andrea di Pasquale	Figlio del Christo il piccolo	Genova	Vico Santi
518	Stagno	Bernardo di Giuseppe	Campostano	Sori	S. Fruttuoso
519	Carbone	Antonio q. Giò Batta	Leitaro	S. Francesco d'Albaro	Borgo Lanieri
520	Capurro	Andrea q. Antonio	Masche luscie	Recco	Trogli Marina
521	Arduino	Giò Batta q. Pietro	Catrame	S. Francesco d'Albaro	Ponticello
522	Cuneo	Francesco q. Cottardo	Monte di Fascie	Staglieno	Staglieno
523	Vallarino	Gerolamo q. Benedetto	Moro	Pegli	Marina
524	Musso	Stefano di Agostino	Marsina	S. Teodoro	S. Lazaro
525	Cartagenova	Emanuele q. Giuseppe	Testa calda	S. Cottardo	Abrara
526	Davagnino	Domenico q. Giò Batta	Patrone	Davagna	Coccagna
527	Pruzzo	Emanuele q. Giuseppe	Manuello	Granarolo	Portoria
528	Scotto	Emanuele q. Giò Batta	Figlio del Bò	Granarolo	S. Benigno
529	Ferrea	Antonio q. Giuseppe	Nipote del Seppo	Quezzi	Quezzi
530	Dolcino	Tommaso q. Pasquale	Reloiaro	Struppa	S. Martino d'Albaro
531	Ferrea	Francesco q. Giò Batta	Gascietto	Marassi	Marassi
532	Semino	Pietro q. Pietro	Popé	Borgo	Molo
533	Ferrea	Giuseppe di Andrea	Luxardo	Marassi	Marassi
534	Nicora	Paolo di Giuseppe	Nipote del Paolo	Quezzi	Marassi
535	Cevasco	Gerolamo di Luca	Frexettaro	Quezzi	Quezzi
536	Bozano	Giò q. Agostino	Gombetta	Marassi	Marassi

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
537	Piccasso	Antonio q. Giò Batta	Capurrino	Recco	S. Vincenzo
538	Belviso	Cesare q. Stefano	Sigarino	Genova	Ponticello
539	Capurro	Pietro q. Giacomo	Pietro delle Buscaglie	Sori	Ponticello
540	Rebuffo	Luigi q. Giuseppe	Pitta	S. Olcese	S. Martino d'Albaro
541	Tasso	Tommaso q. Domenico	Maxin degli orfani	Bargagli	Orfani
542	De Negri	Giò Batta q. Francesco	Pié de Forzero	Avegno	S. Fruttuoso
543	Castagneto	Giò Batta di Steffano	Bardella	Rapallo	S. Vincenzo
544	Rovegno	Giò di Giò Batta	Garitta	S. Martino d'Albaro	S. Lazaro
545	Valle	Giò di Steffano	Longo d'Albaro	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
546	Delle Piane	Giò q. Giuseppe	Pesta patate	Bavari	S. Martino d'Albaro
547	Malatesta	Steffano q. Giuseppe	Panetiere	Bargagli	S. Vincenzo
548	Machiavello	Francesco q. Giacomo	Saltinbanco	Recco	S. Vincenzo
549	Gambaro	Matteo q. Giò Batta	Sponcia bovi	Staglieno	S. Pantaleo
550	Castagneto	Francesco q. Tommaso	Rapallino	Rapallino	S. Croce
551	Piccardo	Giò Batta q. Giuseppe	Pianta rissoli	Morta	Servi
552	Gandolfo	Giorgio di Gerolamo	–	S. Martino d'Albaro	Carignano
553	Musso	Giò Batta q. Gaetano	–	Staglieno	Staglieno
554	Crovetto	Antonio q. Tommaso	Carlevaro	Nervi	Vico Pace
555	Cravino	Francesco di Giacomo	Craino	Prà	Colle
556	Musante	Gaetano q. Giò Batta	Cenna	S. Fruttuoso	Ospedaletto
557	Ferrea	Salvatore q. Giò Batta	Salvatore	Genova	S. Marco
558	Lagomarsino	Luigi q. Seffano	Grigoino	Lumarzo	Molo
559	Grasso	Bartolomeo q. Filippo	Signora	Ceranesi	Salita Angeli
560	Prato	Antonio q. Andrea	–	S. Pantaleo	S. Pantaleo
561	Lagomarsino	Giò Batta di Steffano	Mangia bagoni	Lumarzo	Molo
562	Bozolo	Luigi q. Giò Batta	Salacca	Zemignano	San Pier d'Arena
563	Musso	Lorenzo q. Gioachino	Gioachino	Staglieno	S. Pantaleo
564	Gambaro	Domenico di Giò Batta	–	Montesignano	Montesignano
565	Canepa	Tommaso di Giuseppe	Figlio del Mostascetti	Borgo	Borgo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
566	Rondanina	Vincenzo q. Antonio	Figlio del Mezza pezza	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
567	Venzano	Giò Batta q. Benedetto	Bronzo	S. Fruttuoso	Marassi
568	Garaventa	Gerolamo q. Nicolò	Aiuto	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
569	Marchese	Antonio di Antonio	Figlio del Togno	S. Pantaleo	S. Pantaleo
570	Vallebona	Giovanni di Francesco	Figlio del Calcina	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
571	Castagneto	Giuseppe q. Filippo	Portile al sole	Genova	S. Vincenzo
572	De Ferrari	Andrea q. Nicolò	Mollo	Foce	Servi
573	Firpo	Emanuele q. Gaetano	Comparino	Marassi	Marassi
574	Carlevaro	Lorenzo q. Giacomo	–	Borzoli	Coronata
575	Della Casa	Camillo q. Michele	–	Genova	Portoria
576	Rondanina	Andrea q. Lorenzo	Sig. Morta	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
577	Casanova	Luigi q. Giuseppe	–	Coronata	Coronata
578	Ravaschio	Andrea q. Giò Batta	Cuoco	Coronata	S. Georgio
579	Strixolo	Francsco q. Bartolomeo	Cuoco	Borzoli	Borzoli
580	Mandillo	Angelo q. Giò Batta	Canario	Voltri	?
581	Devoto	Tommaso q. Giuseppe	Cagalupi	sotto il ponte Carignano	sotto il ponte Carignano
582	Sommariva	Bartolomeo q. Giò Batta	Bordelaro	Borzoli	Sestri Ponente
583	Narizano	Paolo q. Giacomo	Paolo	S. Pantaleo	S. Salvatore
584	Zignago	Pietro q. Nicolò	Frate	Chiavari	Cannetto
585	Costa	Francesco q. Lorenzo	Martellino	S. Martino d'Albaro	S. Pantaleo
586	Castagneto	Antonio di Domenico	Piloto	S. Pantaleo	S. Gerolamo
587	Piccasso	Giò Batta q. Bartolomeo	Zistra	Sori	Molo
588	Carbone	Gerolamo q. Andrea	Cio	Genova	Marassi
589	Costa	Giò Batta q. Michele	Zeppo	Marassi	Servi
590	Marzano	Pasquale q. Giò Batta	Chiavatura	S. Ilario	Vico S. Agostino
591	Bozzo	Lorenzo q. Antonio	Bozzino	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
592	Canezza	Giò di Antonio	Rubbo	Marassi	Ponte rotto
593	Garibaldo	Michele q. Antonio	4 occhi	Pilla	S. Agata
594	Moresini	Antonio q. Giosafatte	Scorcia monti	Casella	Vico Carregari Vigne
595	Della Casa	Matteo di Francesco	Trè caelli	Sori	Zerbino
596	Piccasso	Giò Batta q. Benedetto	Canello	Rivarolo	Vico Schiavi
597	Canneva	Giuseppe q. Giò Batta	Mostascetti	Borgo	Borgo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
598	Figallo	Pasquale di Benedetto	Fume	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
599	Devoto	Francesco q. Giuseppe	Gancio	S. Pantaleo	S. Vincenzo
600	Molinari	Giò Batta di Giacomo	Baccicino	Polcevera	S. Vincenzo
601	Costa	Michele q. Giuseppe	Civella	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
602	Straserra	Michele q. Bartolomeo	Mecao	Pino	S. Luca d'Albaro
603	Calvi	Felice di Giò Batta	Boxiardino	Marassi	Marassi
604	Olcese	Michele q. Francesco	Farchetto	Cravino	S. Marco
605	Piccasso	Steffano q. Angelo	Tognetta	Genova	S. Vincenzo
606	Boero	Emanuele q. Francesco	Giarone	S. Francesco d'Albaro	Molo
607	Raffetto	Giuseppe q. Antonio	Sciaretta	ognio	S. Marco
608	De Nicolini	Giuseppe di Domenico	Massacano	S. Fruttuoso	Ospedale
609	Torriglia	Giuseppe q. Giacomo	Ciccione	Rossiglione	Salita Seminario
610	Molinari	Giuseppe q. Giovanni	–	Voltri	Rivarolo
611	Benvenuto	Giò Batta q. Nicolò	Miseria	S. Francesco d'Albaro	Beverato
612	Strixolo	Giò Batta q. Bartolomeo	Melocci	Borzoli	S. Benigno
613	Musso	Carlo q. Antonio	Acqua morta	Staglieno	Staglieno
614	Capellino	Steffano q. Andrea	Steffano del ponte Rotto	Genova	Marassi
615	Drago	Pasquale di Giuseppe	Baracco	Promontorio	S. Francesco da Paola
616	Torre	Antonio q. Giò Batta	Fegino	S. Olcese	S. Andrea
617	Cappanera	Giò q. Giò Batta	Figlio del Coalino	Genova	Vico Olio al Molo
618	Terrile	Giò Batta di Francesco	Bugarixe	S. Pantaleo	S. Pantaleo
619	Venzano	Antonio q. Benedetto	Figlio del Macellaro	S. Fruttuoso	Pace
620	Pauli	Giuseppe q. Giovanni	Pistone	Genova	S. Bartolomeo Armeni
621	Repetto	Giacomo q. Agostino	Boscietto	Genova	Marassi
622	Poggi	Angelo q. Antonio	Leitaro	Casanova	S. Bartolomeo
623	Fossa	Giacomo q. Andrea	–	Davagna	Portoria
624	Gnecco	Giacomo q. Michele	Gispino	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
625	Gandolfo	Bartolomeo q. Gerolamo	Rascia cipolle	S. Martino d'Albaro	Borzoli
626	Cordone	Giò q. Teodoro	Scarpa lengiera	Manesseno	Borzoli

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
627	Bruzzone	Andrea di Sebastiano	–	Genova	Montesignano
628	Rossi	Isidoro q. Angelo	Scorri monti	Genova	Angeli
629	Dellepiane	Giacomo q. Filippo	l'Inspiritato	Genova	Molo
630	Pratolongo	Vincenzo q. Michele	Cancelliere	Granarolo	Granarolo
631	Burlando	Giò q. Simone	Terrazerba	Borgo	Borgo
632	Pareto	Giacomo q. Bartolomeo	Giacobbe	Coronata	S. Pantaleo
633	Boero	Luigi q. Steffano	Fratello del Potoli	S. Martino d'Albaro	S. Bartolomeo
634	Dapino	Antonio q. Bartolomeo	Manente	Staglieno	S. Pantaleo
635	Arata	Bernardo q. Antonio	Foino	Borgo	Borgo
636	Lagomarsino	Giuseppe di Domenico	Neu del Maxino	Tasso	Vico largo al Molo
637	Lagomarsino	Giuseppe q. Lorenzo	Salamandra	Lumarzo	Grazie
638	Malatesta	Giò Batta q. Antonio	Cillo e Paesano	Bavari	S. Bartolomeo Armeni
639	da Pelo	Francesco q. Gaetano	Fornaro	Genova	S. Tommaso
640	Basso	Pietro q. Filippo	Chitararo	Sori	S. Fruttuoso
641	Peirano	Giò q. Giò Batta	Figlio del Tebe	S. Francesco d'Albaro	Pilla
642	Morando	Luigi q. Antonio	Trippussa	S. Francesco d'Albaro	Pilla
643	Piaggio	Paolo di Giuseppe	Tralocchio	Sori	Granarolo
644	Lagomarsino	Tommaso di Bartolomeo	Maxin di S. Pietro	Lumarzo	Molo
645	Rosasco	Giò Batta q. Andrea	Danna il piccolo	Gattorna	Molo
646	Della Casa	Gerolamo q. Francesco	Giascia garoffani	Granarolo	Grazie
647	Casella	Antonio q. Bartolomeo	Pei	Mignanego	Lagazzo
648	De Lucchi	Franco q. Giò Batta	Mastrilli	Montobbio	Montobbio
649	Massa	Steffano q. Bernardo	Steffano di Baciccia	Acqui	Piccapietra
650	Torre	Bartolomeo q. Giuseppe	Bettola	Genova	S. Giò
651	Costa	Nicolò q. Agostino	Cengiero	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
652	Boero	Antonio q. Francesco	Sette	S. Francesco d'Albaro	Molo
653	Bertollo	Giacomo q. Francesco	Garzonino	Genova	Carignano
654	Folle	Francesco q. Giuseppe	Ciriffa	Pieve - Sori	S. Ambrogio
655	Ratto	Nicolò di Bartolomeo	Petto rosso	Serendero	Servi

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
656	Detollo	Antonio q. Giò	Arzua	Montoggio	Vico Fico
657	Terrile	Fortunato q. Sebastiano	Cinque lire	S. Pantaleo	S. Pantaleo
658	Lercari	Giuseppe q. Andrea	Scorri serve	Tasso	Luccoli
659	Vallebona	Tommaso q. Giuseppe	Interessato	Rosso	Abrara
660	Caprile	Giò Batta q. Nicolò	Capellone	Quezzi	Pace
661	Porcile	Angelo q. Antonio	Giampiccone	S. Francsco d'Albaro	S. Sisto
662	Piccasso	Pietro di Antonio	Gianforlino	S. Fruttuoso	Abrara
663	Marcenaro	Biaggio q. Giò Batta	Capellone	Genova	Molo
664	Parodi	Francesco q. Antonio	Cillo	Genova	S. Gerolamo
665	Crovo	Steffano q. Giò Batta	Pollarolo	Serra	Ravecca
666	Rissotto	Giuseppe q. Giò Batta	–	Apparizione	S. Fruttuoso
667	Granara	Gerolamo q. Giò Batta	Beccellino	Monte Oliveto	Granarolo
668	Rondanina	Francesco q. Giò Batta	Piedipollo	S. Pantaleo	Cocagna
669	De Gregori	Giacomo q. Giò Batta	Faccia inversa	Genova	Canetto
670	Massardo	Giovanni q. Giò Batta	Frixella	Genova	S. Vincenzo
671	Pedemonte	Francesco q. Domenico	Soldatino	S. Cipriano	S. Teodoro
672	Ballestrino	Emanuele q. Giuseppe	Romanino	Coronata	Ospedaletto
673	Torsegno	Lorenzo q. Emanuele	Cibò	S. Francesco d'Albaro	Borgo
674	De Marchi	Michele q. Domenico	Rumentaro	Recco	S. Fruttuoso
675	Grondona	Giò Batta q. Sebastiano	Leitaro	S. Biaggio	Angeli
676	Repetto	Domenico q. Alberto	Scoglio	Camogli	S. Vincenzo
677	Piccardo	Giò Batta q. Benedetto	Bosco	Staglieno	Staglieno
678	Mantero	Giuseppe di Giò	Miseria	Genova	S. Teodoro
679	Parodi	Pietro q. Pietro	Lucchissimo	S. Pantaleo	S. Gerolamo
680	Benvenuto	Giuseppe	–	Staglieno	Staglieno
681	Grasso	Agostino di Nicoò	Ebreo	Genova	Madre di Dio
682	Bottaro	Giulio di Domenico	Spingardo	Genova	S. Nicolò
683	Bricchetto	Francesco di Nicolò	Babetto	Genova	Colle
684	Gambino	Pasquale q. Natale	Leta	Genova	S. Fruttuoso
685	Costa	Antonio q. Giuseppe	Storto	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
686	Valle	Giuseppe q. Giò Batta	Pinino	S. Martino d'Albaro	S. Fruttuoso
687	Garbarino	Giò Batta q. Angelo	Cianbattistino	Genova	S. Vincenzo
688	Solari	Domenico q. Nicolò	Borghino	S. Francesco d'Albaro	Abrara

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
689	Pedemonte	Giacomo q. Giò Batta	Pedemonte	Prementone	Sturla
690	Pedemonte	Gaetano q. Giuseppe	Fuga	Comago	S. Giò
691	Ratto	Giò Batta q. Andrea	Sciabrone	Quzzi	Quezzi
692	Raviolo	Antonio q. Nicolò	Paziente	Begato	Sturla
693	Traxino	Angelo di Giò Batta	Ronzerotto	Quezzi	S. Francesco d'Albaro
694	Massa	Antonio di Agostino	Massa	Granarolo	Oregina
695	Lavezzari	Agostino q. Bernardo	Carne secca	Staglieno	Staglieno
696	Musso	Luigi q. Gaetano	Brasucco	Staglieno	Staglieno
697	Canepa	Angelo q. Giò Batta	Fotti mosche	Quezzi	Quezzi
698	Casagrande	Francesco	Bastardo	Genova	Molo
699	Machiavello	Giacomo q. Giò Batta	Carognaire	Rapallo	S. Andrea
700	Arata	Antonio q. Francesco	Timiri	Rapallo	Servi
701	Montorsolo	Giorgio q. Benedetto	Mar nero	Begato	S. Agata
702	Villa	Niccolò q. Venanzio	Rosso	Bavari	Bavari
703	Scaniglia	Giò Batta di Giacomo	Spongia	Borzoli	Vico Ripalto
704	mora	Giò Batta q. Bartolomeo	–	Paveto	Granarolo
705	Valente	Giuseppe q. Bartolomeo	Cianderlino	Quezzi	Quezzi
706	Canessa	Gerolamo q. Agostino	Giona	Rapallo	Vico Schiavi
707	Perasso	Niccolò q. Tommaso	Panizza	Pino	S. Fruttuoso
708	Lagomarsino	Angelo q. Giuseppe	Buttero	Genova	Molo
709	Bozzano	Giò Batta q. Giovanni	Cappone	S. Francesco d'Albaro	Foce
710	Abbondanza	Giacomo q. Giuseppe	Mesé	Marassi	Marassi
711	Bozzo	Antonio di Lorenzo	Figlio del Bozzino	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
712	Gattorno	Francesco di Giuseppe	Porco maschio	Pilla	Molo
713	Scala	Giuseppe q. Pietro	Lampasso	Rivarolo	Rivarolo
714	Sanguineti	Ignazio q. Bernardo	–	Genova	Carignano
715	Solari	Andrea q. Giuseppe	Serena	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
716	Lavezzano	Carlo q. Giacomo	Sig. Pua	Staglieno	Staglieno
717	Vassallo	Giacomo di Giulio	Figlio del Giulio	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
718	Viardo	Bartolomeo di Antonio	Binello	S. Francesco d'Albaro	S. Vincenzo
719	Carbone	Luca di Gerolamo	Luco	Borgo	Borgo
720	Sommariva	Giò Batta q. Bartolomeo	Locchi	Borzoli	S. Fruttuoso
721	Fassone	Pietro q. Angelo	Grana	Genova	S. Gerolamo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
722	Rebuxone	Francesco di Agostino	Tettacagne	Genova	S. Nicolò
723	Rosasco	Giacomo q. Andrea	Dana	Gattorna	Piazza Molo
724	Raggio	Benedetto q. Stefano	Crovo	Rapallo	Grazie
725	Viganego	Andrea q. Giuseppe	Sensale	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
726	Oliveri	Salvatore q. Giacomo	Molinarino	Sestri Ponente	Carmine
727	Terrile	Biaggio di Fortunato	Caifa	Casamari	Casamari
728	Cappanera	Giuseppe q. Francesco	Desdegno	San Pier d'Arena	S. Teodoro
729	Straserra	Filippo q. Agostino	Vipera	Pino	Madonetta
730	Capurro	Emanuele q. Pasquale	Fistola	Recco	S. Fruttuoso
731	Rosasco	Andrea di Giacomo	Brigante	Gattorna	Molo
732	De Ferrari	Bartolomeo q. Antonio	Testanera	Berzezzi	Pomo Granato
733	Canepa	Giò Batta di Giacomo	Picosso	Genova	S. Francesco d'Albaro
734	Piccasso	Francesco q. Pasquale	Mastega chiodi	Testana	Mura della Marina
735	Canepa	Angelo di Bartolomeo	Go pomelli	S. Martino d'Albaro	S. Fruttuoso
736	Canepa	Stefano q. Giovanni	–	Voltri	S. Francesco d'Albaro
737	De Leonardi	Giacomo q. Francesco	Go gazzette	Genova	Ravecca
738	Roccatagliata	Sebastiano di Giò Batta	Panzetta	Borzoli	Quezzi
739	Marasso	Nicolò di Giò Batta	–	Sestri Ponente	Sestri Ponente
740	Della Casa	Carlo di Andrea	Troppo spande	S. Francesco d'Albaro	S. Lazaro
741	Montarsolo	Giò di Carlo	Giambrilano	S. Pantaleo	Marina
742	Viganego	Antonio q. Giò Batta	–	Marassi	Paverano
743	Rimassa	Bartolomeo q. Sebastiano	Lippa	Carvari	–
744	Lertora	Angelo Francesco di Giò Batta	Forca	Genova	S. Nicolò
745	Vassallo	Lorenzo q. Giacomo	Suonare sa suonare	Genova	San Pier d'Arena
746	Bonavera	Emmanuele di Gerolamo	Salomone	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
747	Caorsi	Giuseppe q. Andrea	–	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
748	Carrega	Franco q. Matteo	Ancina	S. Fruttuoso	S. Fruttuoso
749	Devoto	Lazaro q. Antonio	Desdentato	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Nascita	Abitazione
750	Sanguineti	Tommaso q. Giò Batta	Casso umano	Chiavari	Molo
751	Viardo	Michele di Antonio	Schiuma cavoli	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
752	Giudice	Giò Batta di Giacomo	Figlio di faccia bella	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
753	Morando	Francesco q. Francesco	Sponcia l'ase	S. Francesco d'Albaro	S. Vincenzo
754	Campanella	Benedetto q. Giacomo	–	S. Martino d'Albaro	S. Martino d'Albaro
755	Carbone	Agostino q. Angelo	Sbiretto	Tasso	Grazie
756	Valle	Xffaro di Antonio	Steppa bele	Genova	S. Siro
757	De Barbieri	Bartolomeo di Antonio	Fottimi adesso	Neirone	Sarzano
758	Gaggiero	Giò Batta q. Giuseppe	–	Polcevera	S. Francesco da Paola
759	Capurro	Angelo Maria q. Giuseppe	Metti e leva	Avegno	Perera
760	Piccasso	Antonio q. Pasquale	Berodaro	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
761	Bottaro	Giacomo q. Giò Batta	Guardia	Coronata	Fegino
762	Ravina	Paolo di Francesco	Messina	S. Fruttuoso	Pilla
763	Bottaro	Michele di Francesco	Mangia bene	Genova	Oregina
764	Cambiaso	Giò Batta q. Antonio	Cambiaso	S. Cipriano	Abrara
765	Noli	Giacomo q. Giò Batta	Scariotto	Croce Oneto	Focine
766	Benvenuto	Steffano di Simone	Gigante	Marassi	Piazza Garibaldi
767	Croce	Antonio di Domenico	Uomo giusto	Genova	Vico Neve
768	Ferretto	Francesco q. Lorenzo	Ciribà	Borgo	Borgo
769	Boero	Andrea q. Nicolò	Biciacolà	Staglieno	S. Pantaleo
770	Valle	Pietro q. Antonio	Stringiasso	Sori	Ponticello
771	Canciano	Gaetano di Emanuele	Coronello	S. Pantaleo	S. Pantaleo
772	Casareto	Carlo q. Giò Batta	Formetta	S. Pantaleo	S. Vincenzo
773	Morando	Giacomo di Giuseppe	Bibino	Sestri Ponente	S. Nicolò
774	Sommariva	Emanuele Luigi q. Bartolomeo	Dentone	Borzoli	Borzoli
775	Delle Piane	Luigi q. Michele	Sciampionetti	S. Fruttuoso	Marassi
776	Benvenuto	Giò Batta q. Giuseppe	Balle	Quezzi	S. Fruttuoso
777	Vassallo	Giò di Giulio	Nefio	S. Francesco d'Albaro	S. Francesco d'Albaro
778	Graffigna	Gerolamo q. Andrea	–	Voltri	Angeli
779	Devoto	Steffano q. Andrea	Schiva zappe	Sturla	S. Marco
780	Pastene	Agostino q. Vincenzo	Pacifico	Rapallo	Zerbino

A.S.C.G., *Fondo amministrazione decurionale*, *Governo Piemontese*, reg. n. 641.

Caravana Olio (1831)

N.	Cognome	Nome e paternità	Nascita	Abitazione	Età	N. di anni nello scalo
1	Margozzi	Giò q. Antonio	Brione sopra minusio	S. Maria di Loreto	51	25
2	Beltrame	Martino di Andrea	Solduno	S. Giò Batta	41	19
3	Malé	Giò Pietro di Giò Batta	Solduno	S. Giò Batta	45	17
4	Biondino	Abbondio di Antonio	Brione sopra Minusio	S. Maria di Loreto	41	24
5	Sciarone	Giacomo q. Antonio	Brione sopra Minusio	S. Maria di Loreto	26	4
6	Rianda	Gioachino Antonio q. Giacomo Antonio	Moghegno	S. Maria di Loreto	41	24
7	Malé	Giò Batta di Pietro	Solduno	S. Giò Batta	19	1
8	Frensione	Tommaso q. Annunziato	Moghegno	S. Maria di Loreto	26	1
9	Storno	Rocco di Pietro	Solduno	S. Giò Batta	22	3
10	Rianda	Giò Francesco q. Giò Francesco	Moghegno	S. Maria	43	11
11	Rianda	Giò Antonio q. Giacomo	Solduno	S. Maria	51	14
12	Tognazzi	Giò Batta q. Giò Antonio	Solduno	S. Giò Batta	25	6
13	Bastoria	Giò Batta di Giacomo	Solduno	S. Giò Batta	32	12
14	Tognazzi	Giacomo di Antonio	Solduno	S. Giò Batta	28	7
15	Franscella	Giuseppe di Antonio	Brione sopra Minusio	S. Maria di Loreto	23	4
16	Zurini	Giò Pietro di Antonio	Tegna	S. Maria dell'Assunta	37	14
17	Vegizzi	Giò Antonio q. Andrea	Solduno	S. Giò Batta	24	6
18	Taglio	Pietro q. Giuseppe	Solduno	S. Giò Batta	28	7
19	Malé	Andrea q. Giacomo	Solduno	S. Giò Batta	24	2
20	Bastoria	Giacomo q. Giò Batta	Solduno	S. Giò Batta	60	40
21	Peri	Giuseppe q. Giuseppe	Cavigliano	S. Fedele	60	14
22	Frinsione	Giacomo Andrea q. Giacomo	Moghegno	S. Maria	42	7
23	Rianda	Giacomo Filippo q. Giò Francesco	Moghegno	S. Maria	31	12
24	Lanfranchi	Pietro q. Pietro	Tegna	S. Maria dell'Assunta	40	14
25	Selna	Pietro q. Giuseppe	Cavigliano	S. Fedele	40	17
26	Magistra	Andrea q. Andrea	Solduno	S. Giò Batta	60	35

N.	Cognome	Nome e paternità	Nascita	Abitazione	Età	N. di anni nello scalo
27	Lamberti	Giacomo q. Giacomo	Ronco Rascona	S. Martino	37	12
28	Vigizzi	Pietro q. Pietro	Solduno	S. Giò Batta	26	7
29	Serma	Pasquale di Angelo Michele	Cavigliano	S. Fedele	28	2
30	Taglio	Giò Batta q. Giuseppe	Solduno	S. Giò Batta	25	6
31	Minetti	Filippo q. Pietro	Moghegno	S. Maria	38	12
32	Taglio	Giò Batta q. Giò Batta	Solduno	S. Giò Batta	34	13
33	Vigizzi	Filippo q. Giuseppe	Solduno	S. Giò Batta	56	30
34	Vigizzi	Pietro q. Pietro	Solduno	S. Giò Batta	22	2
35	Taglio	Pietro di Filippo	Solduno	S. Giò Batta	20	1
36	Vigizzi	Giò Batta q. Matteo	Solduno	S. Giò Batta	24	2
37	Malé	Giacomo di Giò Pietro	Solduno	S. Giò Batta	28	2

Caravana Grascia (1831)

N.	Cognome	Nome e paternità	Nascita	Abitazione	Età	N. di anni nello scalo
1	Senestraro	Marco q. Giovanni	Monte Crestese provincia di Domodossola	S. Maria di Monte Crestese	30	7
2	Bartolini	Luigi di Giuseppe	idem	idem	25	7
3	Scippi	Giò Antonio q. Pietro	idem	idem	52	30
4	Ferraris	Giacomo q. Giuseppe	idem	idem	41	16
5	Ferraris	Filippo q. Giuseppe	idem	idem	31	7
6	Storni	Agostino q. Pietro	idem	idem	32	9
7	Storni	Simone q. Pietro	idem	idem	29	5
8	Comina	Giuseppe di Francesco	idem	idem	31	4
9	Vareso	Francesco q. Giuseppe	idem	idem	41	10
10	Molino	Giò Antonio q. Lorenzo	idem	idem	50	18
11	Molino	Giò Antonio q. Antonio	idem	idem	45	13
12	Ferraris	Valentino q. Giò Antonio	idem	idem	33	13
13	Ferraris	Marco Antonio q. Giò Antonio	idem	idem	31	7
14	Storni	Gaspare di Gabriele	idem	idem	25	3
15	Migliarino	Luca q. Giuseppe	idem	idem	38	10
16	Sartore	Angelo q. Pietro	idem	idem	24	2
17	Picini	Giosuè di Giò Antonio	idem	idem	25	1
18	Bujardi	Gabriele q. Gaspare	idem	idem	25	1
19	Motelo	Vincenzo q. Giò Antonio	idem	idem	25	1
20	Leonardi	Giò Antonio q. Giò Antonio	idem	idem	31	9

3. « STATO NOMINATIVO DEGLI INVIGILATORI E MISURATORI DEL CARBONE DI LEGNA, CARBON FOSSILE E DELLA SANZA » (1842)

A.S.C.G., *Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, fl. n. 1148, doc. del 1842

Invigilatori

N.	Cognome, nome e paternità	Età	Data nomina
1	Solari Pietro q. Giò Batta	43	20 dicembre 1817
2	Delfino Luca q. Pasquale	?	1 agosto 1834
3	Casabona Antonio q. Giovanni	62	1806 (surrogato dal figlio)
4	Molinari Salvatore	58	30 dicembre 1835
5	Beggona Paolo q. Prospero	51	27 luglio 1832
6	Casabona Gaetano q. Agostino	48	1808

Misuratori del carbone di legna

N.	Cognome, nome e paternità	Età	Data nomina
1	Pagano Sebastiano q. Giovanni	35	10 marzo 1842
2	Casabona Salvatore q. Giuseppe	22	3 luglio 1841
3	Solari Luigi q. Giò Batta	34	30 dicembre 1835
4	Lagomarsino Giuseppe q. Giuseppe	58	30 giugno 1828
5	Fontana Tommaso di Giorgio	21	28 febbraio 1839
6	Canale Giuseppe q. Giò Batta	28	13 agosto 1836
7	Parodi Antonio q. Giuseppe	22	27 giugno 1827
8	Gardella Giovanni q. Giuseppe	46	18 febbraio 1818
9	Delfino Domenico q. Pasquale	27	30 dicembre 1835
10	Casabona Giovanni q. Giò Batta	?	30 dicembre 1835
11	Lertora Sebastiano q. Francesco	56	16 maggio 1834
12	Molfino Andrea q. Pietro	?	26 febbraio 1823
13	Solari Giuseppe q. Giò Batta	41	11 maggio 1823
14	Gardella Gerolamo q. Andrea	50	1808
15	Casabona Giacomo di Antonio	–	5 dicembre 1833
16	Canale Salvatore q. Giò Batta	–	30 dicembre 1835
17	Barabino Angelo	–	27 febbraio 1822
18	Bozzo Bartolomeo q. Erasmo	–	15 febbraio 1826
19	Canepa Agostino	32	10 luglio 1835

N.	Cognome, nome e paternità	Età	Data nomina
20	Noce Giuseppe di Francesco	–	24 luglio 1835
21	Delfino Paolo q. Pasquale	21	12 maggio 1841
22	Roccatagliata Lorenzo di Andrea	–	27 luglio 1832
23	Gardella Antonio q. Giuseppe	39	11 aprile 1822
24	Delfino Luca q. Stefano	–	30 dicembre 1835

Misuratori da carbon fossile

N.	Cognome, nome e paternità	Età	Data nomina
1	Ballestrino Simone		
2	Gazzale Bartolomeo		

Misuratori da sanza

N.	Cognome, nome e paternità	Età	Data nomina
1	Pescia Giò Batta q. Giovanni		30 dicembre 1835
2	Raggio Giovanni q. Ambrogio		30 giugno 1836

TABELLA PER PESI E MISURE

PESO:

cantaro (= 150 libbre; 100 rotoli; 6 rubbi) = kg. 47,64
salma = 4 cantari
libbra = kg. 0,31
rotolo = 1,5 libbre
rubbo = 25 libbre
mina (di grano) = hl. 1,1653 = kg. 90,985

CAPACITÀ:

barile da olio (dopo il 1462) = litri 66,290 = kg. 60,922
barile da vino (fine 1600) = litri 79,5 = 90 pinte
2 barili = 1 mezzarola = 4 terzaroli
1 terzarolo = 90 amole
1 amola = litri 0,439

LUNGHEZZA:

canna o cannella = 12 palmi = metri 2,97
palmo = metri 0,24
passo = 6 palmi = 5 piedi = metri 1,48

Fonte: G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Genova 1979, pp. 695-696.

FONTI

Archivio Storico del Comune di Genova

- Fondo Padri del Comune (sec. XV-XVIII), nn. 489, 626, 627, 628, 629, 635, 755, 756, 798.
- Magistrato dei Censori (1518-1797), nn. 523, 524.
- Magistrato dell'Abbondanza (1556-1797), n. 678.
- Fondo manoscritti, Capitula Artium, nn. 420, 430, 431.
- Fondo Amministrazione decurionale. Amministrazioni Municipali sotto i Governi Ligure, Francese, Piemontese (1798-1860), nn. 44, 324, 369, 486, 488, 490, 491-496, 505, 610-620, 624-627, 630, 631, 636-641, 642, 754, 761, 762, 763, 958, 974, 985-988, 990, 991, 1031-1035, 1146, 1147, 1148.

Archivio di Stato di Genova

- Antica Finanza, Sala 41, nn. 779, 1202, 1364, 1397.
- Archivio segreto, n. 1017.
- Atti del Senato, nn. 1249, 1250.
- Camera di Commercio, n. 10.
- Conservatori del Mare, nn. 446, 464.
- Manoscritti, n. 675, 724.
- Notai antichi, n. 9233.
- Notai di Genova, n. 661.
- Repubblica Ligure, n. 60.
- S. Giorgio: Cancelleria, Sala 34, nn. 618, 1060, 1073, 1077.
- S. Giorgio: Gabelle, Sala 36, nn. 2303, 2303(1), 2304, 2305, 2408, 2409, 2409(1), 2472, 2473, 2473(1), 2827, 2833, 2878.

Biblioteca Civica Berio Genova

- Conservazione, Manoscritti rari, I.2.37, *Matriculae Artis Barborum*, *Copia anno MDCCI*;
- Conservazione, Manoscritti rari, VII.4.30, *Matricola dell'Arte dei Caravana*

BIBLIOGRAFIA

I saggi di G. Doria, G. Felloni, E. Grendi, R.S. Lopez e P. Massa Piergiovanni preceduti da asterisco sono ripubblicati nei rispettivi volumi contrassegnati da doppio asterisco.

P. ABRAMS, *Città e sviluppo economico: teorie e problemi*, in *Città, storia, società*, a cura di P. ABRAMS e E. A. WRIGLEY, Bologna 1983.

G. AIRALDI, *Studi e documenti su Genova e l'oltremare*, Genova 1974.

G. AIRALDI, *Genova e la Liguria nel Medioevo*, Torino 1986.

V. AMOROSO, *Viaggiatori stranieri in Liguria*, Genova 1987.

Annali della Repubblica di Genova descritti da F. Casoni, III, IV, Genova 1708.

G. ARNALDO, *Corporazioni a Genova: aspetti quantitativi e qualitativi del reclutamento nelle "Arti" tra XVI e XVIII secolo*, tesi di laurea discussa nell'a.a. 1988-89 presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Genova.

Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV, Atti del X Convegno Internazionale del Centro di Studi di Storia e d'Arte di Pistoia, Pistoia 1984.

G. A. ASCHERI, *Notizie storiche intorno alla riunione di famiglie in Alberghi a Genova*, Genova 1846.

A. ASHER, *The Itinerary of Rabbi Benjamin of Thudela*, London 1840.

E. ASHTOR, *Histoire des prix et des salaires dans l'Orient médiéval*, Parigi 1969.

G. ASSERETO, *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna*, in *Il Sistema Portuale della Repubblica di Genova*, a cura di G. DORIA - P. MASSA, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/1 (1988).

D. ASTENGO - E. DURETTO - M. QUAINI, *La scoperta della Riviera. Viaggiatori, immagini, paesaggio*, Genova 1982.

M. AYMARD, *Histoire de l'alimentation*, in « Mélange de l'École Française de Rome. Moyen âge, temps modernes », 87 (1975).

L. BALLETTO, *Genova nel duecento. Uomini nel porto e uomini sul mare*, Genova 1983.

L. BALLETTO, *I lavoratori nei cantieri navali (Liguria, secc. XII-XV)*, in *Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Atti del X Convegno Internazionale del Centro di Studi di Storia e d'Arte di Pistoia, Pistoia 1984.

G. BANCHERO, *Genova e le due Riviere*, Genova 1846.

E. BARALDI, *Cultura tecnica e tradizione familiare. La " Notificazione sopra i negozi dé ferramenti e delle ferriere" di Domenico Gaetano Pizzorno, padrone di ferriere a Rossiglione*, Genova 1984.

B. BARBERO - G. FIASCHINI - P. MASSA - M. RICCHEBONO - C. VARALDO, *Savona nel Quattrocento e l'istituzione del Monte di Pietà*, Savona 1980.

G. BARNI, *Documenti e norme di diritto riguardanti il commercio e la navigazione genovese*, in *Il Porto di Genova nella mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

M. T. BARTOLOMEI, *La ferriera De Ferrari di Voltaggio (sec. XVIII)*, in « Quaderni del Centro di Studio sulla storia della tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche », 1, 1975.

M. BARUCHELLO, *Livorno e il suo porto*, Livorno 1932.

R. H. BAUTIER, *Sources pour l'histoire du commerce maritime en Méditerranée du XII au XV siècle*, in *Les sources de l'Histoire maritime en Europe du Moyen Age au XVIII siècle*, Actres du Quatrième Colloque International d'histoire Maritime, Paris 1962.

K. J. BELOCH, *La popolazione d'Italia nei secoli XVI, XVII e XVIII*, in *Storia dell'economia italiana*, a cura di C. M. CIPOLLA, Torino 1959.

B. BELOTTI, *Storia di Bergamo e dei Bergamaschi*, Bergamo 1989.

L. BENEVOLO, *La città nella storia d'Europa*, Bari 1993.

B. BENNASSAR - J. GOY, *Histoire de la consommation*, in « Annales E.S.C. », 30 (1975).

E. BENSA, *I commercianti e le corporazioni d'Arti nell'antica legislazione ligure*, in « Eco di giurisprudenza commerciale italiana », VIII, 14-15 luglio 1884.

L. BERGASSE - G. RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, IV, *de 1599 à 1799*, Parigi 1954.

J. F. BERGIER, *Les foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance*, Parigi 1963.

E. BERNARDINI, *Genova e la Riviera di Levante*, Genova 1981.

M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, in « Miscellanea storica ligure », n.s., XVII/1-2 (1985).

M. E. BIANCHI TONIZZI, *Carenze strutturali e limiti funzionali del porto di Genova dalla Restaurazione alla vigilia della prima guerra mondiale*, in *Mercati e consumi: organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Bologna 1986.

M. E. BIANCHI TONIZZI, *Il porto di Genova e la donazione del Duca di Galliera*, in *I Duchi di Galliera. Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l'Europa nell'Ottocento* a cura di G. ASSERETO - G. DORIA - P. MASSA PIERGIOVANNI - L. SAGINATI - L. TAGLIAFERRO, Genova 1991.

M. E. BIANCHI TONIZZI, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Milano 2000.

C. BITOSSI, *Il governo dei Magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova 1990.

C. BITOSSI, *"La repubblica è vecchia". Patriziato e governo a Genova nel secondo Settecento*, Roma 1995.

A. BOATO - T. MANNONI, *Materiali e tecniche nella Genova portuale: i calcestruzzi alla pozzolana dall'età moderna alla rivoluzione industriale*, Genova 1993.

F. M. BOERO, *Genova, Genovesi e foresti (da Giano a Colombo)*, Genova 1983.

J. BOREL, *Gênes sous Napoléon I^er^*, Paris 1829.

G. BORELLI, *Le corporazioni nella realtà economica e sociale dell'Italia nei secoli dell'Età moderna*, Atti della Quarta giornata di studio sugli Antichi Stati italiani, in « Studi Storici Luigi Simeoni », XLI (1991).

V. BORGHESI, *Genova, le navi e il lavoro degli uomini*, Genova 1986.

A. BORLANDI, *Potere economico e vicenda politica nella Genova del Quattrocento*, in *Aspetti della vita economica medievale*, Atti del Convegno, Firenze 1985.

A. BOSCOLO, *Gli insediamenti genovesi nel sud della Spagna all'epoca di Cristoforo Colombo*, in *Atti del Convegno Internazionale di Studi Colombiani*, Genova 1977.

G. BOTERO, *Relationi universali*, Venezia 1602.

F. BRAUDEL, *Italia fuori d'Italia*, in *Storia d'Italia*, II, *Dalla caduta dell'Impero Romano al secolo XVIII*, Torino 1974.

F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1976.

F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, II: *I giochi dello scambio*, Torino 1981.

F. BRAUDEL, *Civiltà materiale economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, III, *I tempi del mondo*, Torino 1982.

F. BRAUDEL - R. ROMANO, *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, Paris 1951.

R. BROGLIO D'AJANO, *La politica doganale del Piemonte dal 1815 al 1834*, in « Giornale degli Economisti », XL (1912).

A. BRUSA, *Natura e funzione del porto di Genova nell'età di Colombo*, in *Studi Colombiani*, III, Genova 1952.

A. BRUSA, *Dal Portofranco della Repubblica genovese al deposito franco dei giorni nostri*, in *Il Porto di Genova nella mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano 1966.

D. CABONA, *Aspetti economici, tecnici e organizzativi dei lavori di ampliamento del porto di Genova tra il 1877 e il 1888*, in *I Duchi di Galliera. Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l'Europa nell'Ottocento* a cura di G. ASSERETO - G. DORIA - P. MASSA PIERGIOVANNI - L. SAGINATI - L. TAGLIAFERRO, Genova 1991.

D. CABONA, *Palazzo San Giorgio*, Genova 1991.

R. CADDEO - M. NANI MOCENIGO, *Storia marittima d'Italia*, Milano 1942.

B. CAIZZI, *L'economia lombarda durante la Restaurazione (1841-1859)*, Milano 1972.

M. CALEGARI, *Patroni di nave e Magistrature marittime: i Conservatores Navium*, in « Miscellanea storica ligure », n.s., II (1970).

M. CALEGARI, *Legnami e costruzioni navali nel Cinquecento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra il XV e XVII secolo*, II, Genova 1973.

M. CALEGARI, *Navi e barche a Genova tra il XV e il XVI secolo*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra il XV e XVII secolo*, II, Genova 1973.

M. CALEGARI, *Il basso fuoco alla genovese: insediamento, tecnica, fortuna (sec. XIII-XVIII)*, in « Quaderni del Centro di studio sulla storia della tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche », 1, 1975.

M. CALEGARI, *La cartiera genovese tra Cinque e Seicento*, in « Quaderni del Centro di studio sulla storia della tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche », 12, 1984.

M. CALEGARI, *La manifattura genovese della carta (sec. XVI–XVII)*, Genova 1986.

D. CAMBIASO, *Il Santuario di N.S. di Belvedere*, Genova 1913.

D. CAMBIASO, *L'anno ecclesiastico e le feste dei Santi di Genova nel loro svolgimento storico*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », XLVIII (1917).

L. CAMPANILE, *Maestri d'ascia e calafati*, in « La Casana », XXXVI/3 (1994).

R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*, Madrid 1965-1972, ora in traduzione italiana, *Carlo V e i suoi banchieri*, Genova 1987.

G. CARO, *Genova e la supremazia sul Mediterraneo (1257-1311)*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XIV-XV (1974-1975).

G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese-Italiano*, Genova 1851.

G. CASALIS, *Le antiche province di Albenga e Savona*, con introduzione di G. ASSERETO, Savona 1994.

G. CASALIS, *Le antiche province di Oneglia e Sanremo*, con introduzione di G. ASSERETO, Savona 1995.

G. CASARINO, *Mondo del lavoro e immigrazione a Genova tra XV e XVI secolo*, in *Strutture familiari, epidemie, migrazioni nell'Italia medievale*, a cura di R. COMBA - G. PICCINNI - G. PINTO, Napoli 1984.

G. CASARINO, *Stranieri a Genova nel Quattro e Cinquecento: tipologie sociali e nazionali*, in *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI*, a cura di G. ROSSETTI, Napoli 1989.

Centro Storico di Genova, Genova 1958.

N. CERISOLA, *Storia del porto di Savona*, Savona 1968.

L. CERVETTO, *Compagnia dei Caravana*, Genova 1901.

L. CERVETTO, *Le feste inaugurali del gonfalone e del quadro ricordo dei figli di Caravana che si segnalarono per dignità e ingegno*, Genova 1901.

P. CEVINI, *Edifici da carta genovesi*, Genova 1995.

G. CHABROL DE VOLVIC, *Alcune cifre officiali indicanti l'importanza commerciale dei vari porti della Riviera Ligure occidentale*, Torino 1857.

F. H. CHAPMAN, *Architectura navalis mercatoria*, London 1971.

M. I. CHIAPPA MAURI, *Il commercio occidentale di Genova nel XIV secolo*, in « Nuova Rivista Storica », LVIII (1973).

Chronique de Jean d'Auton, Paris 1834.

C. CIANO, *La sanità marittima nell'età Medicea*, in *Collana storica* del « Bollettino Storico Pisano », n. 15, Pisa 1976.

R. CIASCA, *Istruzioni e Relazioni degli ambasciatori genovesi*, I, Roma 1951.

M. C. CIGOLINI - M. R. CROCE, *Il turismo sulla costa ligure. Urbanistica e architettura dalla metà Ottocento a oggi*, Genova 1997.

C. M. CIPOLLA, *Il declino economico dell'Italia*, in *Storia dell'economia italiana*, a cura di C. M. CIPOLLA, Torino 1959.

La città ritrovata. Archeologia urbana a Genova. 1989-1994, a cura di P. MELLI, Genova 1996.

A. CODIGNOLA, *Il porto di Genova dall'annessione al Regno Sardo alla donazione del duca di Galliera*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

D. C. COLEMAN, *The British Paper Industry 1449-1860: a Study in Industrial Growth*, Oxford 1958.

R. COMBA, *Emigrare nel Medioevo: aspetti economico-sociali della mobilità geografica nei secoli XI-XVI*, in *Strutture familiari, epidemie, migrazioni nell'Italia medievale*, a cura di R. COMBA - G. PICCINNI - G. PINTO, Napoli 1984.

La Compagnia Lavoratori Portuali di Livorno dalle origini ad oggi, in *Livorno. Un porto. La Compagnia lavoratori portuali*, Livorno 1919.

Corporazioni e gruppi professionali nell'Italia moderna, a cura di A. GUENZI - P. MASSA - A. MOIOLI, Milano 1999.

Le corporazioni nella realtà economica e sociale dell'Italia nei secoli dell'Età moderna, a cura di G. BORELLI, Atti della Quarta giornata di studio sugli Antichi Stati italiani, « Studi Storici Luigi Simeoni », XLI (1991).

A. CORRADI, *Annali delle epidemie occorse in Italia dalle prime memorie fino al 1850*, I, Bologna 1972.

E. COSTA, *Cavour e la riforma delle corporazioni privilegiate del porto di Genova (La Relazione di Domenico Buffa del 1855)*, in *Miscellanea di Storia del Risorgimento in onore di Arturo Codignola*, Genova 1967.

J. COSTA RESTAGNO, *Albenga*, Genova 1985.

G. COSTAMAGNA, *Gli armatori genovesi nell'età di Colombo*, in *Studi colombiani*, III, Genova 1951.

G. COSTAMAGNA, *I magazzini del Magistrato del sale e del Magistrato dell'Abbondanza*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

G. COSTAMAGNA, *La costruzione del Molo Nuovo ed il suo finanziamento*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

G. COSTAMAGNA, *Gli Statuti della Compagnia dei Caravana. Note storico-giuridiche*, in « Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura Regionale », XVI (1964).

C. COSTANTINI, *Aspetti della politica navale genovese nel Seicento*, in « Miscellanea storica ligure », n.s., II/1, (1970).

C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, in *Storia d'Italia*, diretta da G. Galasso, IX, Torino 1978.

B. CRESCENTIO, *Nautica mediterranea*, Roma 1607.

C. CUNEO, *Memoria sopra l'antico Debito Pubblico, mutui, compere e banca di San Giorgio in Genova*, Genova 1842.

L. DAL PANE, *Storia del lavoro in Italia dagli inizi del secolo XVIII al 1815*, Milano 1958.

Dalla Regia Scuola Superiore Navale alla Facoltà di Ingegneria, a cura di M. E. BIANCHI TONIZZI e A. MARCENARO, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVII/1 (1997).

J. G. DA SILVA, *Banque et crédit en Italie au XVIII siècle,* I, *Les foires de change et la dépréciation monétaire*, Paris 1969.

C. DASSORI, *Il porto di Genova dal 1815 ai nostri giorni. Note statistiche*, Genova 1897.

V. DE CEDENAS Y VICENT, *El protectorado de Carlo V en Génova. La "condotta" de Andrea Doria*, Madrid 1977.

G. DE FERRARI, *Storia della nobiltà di Genova*, in « Giornale Araldico », 1898.

T. O. DE NEGRI, *Il porto da lido preistorico all'età del Comune*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

T. O. DE NEGRI, *Storia di Genova*, Milano 1974.

F. DELLEPIANE, *Il Collegio dei Soldatini: un'esperienza educativa nella Portoria del Settecento*, in *Genova*, *1746. una città di antico regime tra guerra e rivolta*, Convegno di Studi in occasione del 250° anniversario della rivolta genovese. Genova 3-5 dicembre 1996, Genova 1998.

C. DESIMONI, *Statuto dei Padri del Comune della Repubblica di Genova*, Genova 1886.

A. DI RAIMONDO, *Maestri e muratori lombardi a Genova*, *1596-1637*, Genova 1976.

R. DI TUCCI, *Le imposte sul commercio genovese fino alla gestione del Banco di San Giorgio*, Bergamo 1930.

R. DI TUCCI, *Lineamenti storici dell'industria serica genovese*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », LXXI (1948).

A. DI VITTORIO, *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli stati italiani e la Repubblica di Ragusa (secoli XIV-XIX)*, Napoli 1986.

A. DI VITTORIO - S. ANSELMI - P. PIERUCCI, *Ragusa (Dubrovnik): una repubblica adriatica. Saggi di storia economica e finanziaria*, Bologna 1994.

Dizionario delle Strade di Genova, I, Genova 1983.

S. DOLDI, *Le prime scuole tecniche genovesi*, in « La Berio », XXXVI (1996).

D. DONDERO, *L'Arte dei barcaioli a Genova (dal sec. XV al sec. XIX)*, Genova 1996.

G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, I, *Le premesse (1815-1882)*, Milano 1969.

* G. DORIA, *Un quadriennio critico: 1575-1578. Contrasti e nuovi orientamenti nella società genovese nel quadro della crisi finanziaria spagnola*, in *Fatti e idee di Storia economica nei secoli XII-XX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna 1977.

* G. DORIA, *Un pittore fiammingo nel "secolo dei genovesi"*, in *Rubens e Genova*, Catalogo della Mostra, Genova 1977-78.

* G. DORIA, *Consideraciones sobre las actividades de un "factor cambista" genovés al servicio de la Corona espanola*, in *Dinero y Crédito siglos XVI al XIX*, Madrid 1978.

* G. DORIA, *Conoscenza del mercato e sistema informativo: il know how dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI-XVII*, in *La Repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, a cura di A. DE MADDALENA e H. KELLEMBENZ, Bologna 1986.

* G. DORIA, *Investimenti della nobiltà genovese nell'edilizia di prestigio (1530-1630)*, in « Studi Storici », n. 1 (1986).

G. DORIA, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Il Sistema portuale della Repubblica di Genova*, a cura di G. DORIA - P. MASSA, « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/1 (1988).

G. DORIA, *Un porto al servizio dell'industrializzazione italiana*, in *Archivio Storico del Consorzio Autonomo del porto di Genova*, a cura di D. CABONA, I, *1870-1902*, Genova 1988.

G. DORIA, *Il ruolo del sistema portuale ligure nello sviluppo industriale delle regioni del "triangolo"*, in *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. FANFANI, Napoli 1993.

** G. DORIA, *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova 1995.

* G. DORIA - R. SAVELLI, *"Cittadini di governo" a Genova: ricchezza e potere tra Cinque e Seicento*, in « Materiali per una Storia della cultura giuridica », anno X, n. 2, Bologna 1980.

H. L. DUHAMEL DU MONCEAU, *Eléments de l'architecture navale ou traité pratique de la construction des vaisseaux*, Parigi 1752.

Il facchinaggio privilegiato a Genova. Discorso del Senatore gerolamo Boccardo pronunziato al Senato nella tornata del 17 marzo 1879, Roma 1879.

G. F. FAINA, *Note sui bassi fuochi liguri nel XVII e XVIII secolo*, in « Miscellanea di storia ligure », IV (1966).

A. FANFANI, *Storia del lavoro in Italia dalla fine del secolo XV agli inizi del XVIII*, Milano 1959.

T. FANFANI, *Le Arti nella Penisola Italiana in età moderna: libertà di lavoro, vincoli corporativi e sviluppo economico*, Atti del Convegno: Lavoro, Artigianato, Gremi in Sardegna nel Medioevo e nell'Età moderna (XIV-XIX secolo), Sassari 21-24 ottobre 1992 (in corso di stampa).

T. FANFANI, *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, Atti del Convegno, Viareggio 1991, Napoli 1993.

G. FASOLI, *La coscienza civica nelle "Laudes civitatum"*, in *La coscienza cittadina nei comuni italiani del Duecento*, Todi 1972.

* G. FELLONI, *Per la storia della popolazione di Genova nei secoli XVI e XVII*, in « Archivio Storico Italiano », CX (1952).

* G. FELLONI, *Corso delle monete e dei cambi negli Stati Sabaudi dal 1820 al 1860*, in *Archivio Economico dell'Unificazione Italiana*, serie I, 1956, III-IV, fasc. 5.

* G. FELLONI, *Popolazione e case a Genova nel 1531-35*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., IV (1964).

G. FELLONI, *Profilo economico delle monete genovesi dal 1139 al 1814*, in G. FELLONI - G. PESCE, *Le monete genovesi*, Genova 1975.

* G. FELLONI, *Asientos, juros y ferias de cambio desde el observatorio genovés (1541-1675)*, in *Dinero y Crédito, siglos XVI al XIX*, Madrid 1978.

* G. FELLONI, *All'apogeo delle fiere genovesi: banchieri e affari di cambio a Piacenza nel 1600*, in *Scritti onore di Gino Barbieri*, Pisa 1983.

* G. FELLONI, *Struttura e movimenti dell'economia genovese tra Due e Trecento: bilanci e prospettive di ricerca*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra Due e Trecento*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIV/2 (1984).

* G. FELLONI, *La storiografia marittima su Genova in età moderna*, in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli Stati italiani e la Repubblica di Ragusa, secolo XIV-XIX*, a cura di A. DI VITTORIO, Napoli 1986.

* G. FELLONI, *La fiscalità nel dominio genovese tra Quattro e Cinquecento*, in « Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria », n.s., XXV (1989).

G. FELLONI, *Inventario dell'Archivio del Banco di San Giorgio (1407-1805)*, Roma 1989.

* G. FELLONI, *I primi banchi pubblici della Casa di San Giorgio*, in *Banchi pubblici, banchi privati e monti di pietà nell'Europa preindustriale*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXI (1991).

* G. FELLONI, *Stato genovese. Finanza Pubblica e ricchezza privata: un profilo storico*, in *Fra spazio e tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa* a cura di I. ZILLI, I, Napoli 1995.

G. FELLONI, *Il Banco di San Giorgio ed il suo archivio: una memoria a più valenze*, in *Scritti di Storia Economica*.

G. FELLONI, *Strumenti tecnici ed istituzioni bancarie a Genova nei secc. XV-XVIII*, in *Scritti di Storia Economica*.

** G. FELLONI, *Scritti di Storia economica*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVIII (1998).

G. FENICIA, *Politica economica e realtà mercantile nel Regno di Napoli nella prima metà del XVI secolo*, Bari 1996.

R. FERRANTE, *La difesa della legalità. I Sindacatori della Repubblica a Genova*, Torino 1996.

J. P. FILIPPINI, *L'attività del porto di Livorno nell'ultimo quarto del Seicento*, in *Livorno e il Mediterraneo*, Pisa 1996.

J. P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, Napoli 1998.

J. L. FLANDRIN - M. MONTANARI, *Storia dell'alimentazione*, Roma-Bari 1997.

G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori, Consigli e Magistrati della Repubblica di Genova*, Genova 1968.

Forme ed evoluzione del lavoro in Europa: XIII-XVIII secc., Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" - Prato - Atti della Tredicesima Settimana di Studio, 2 - 7 maggio 1981, Firenze 1991.

P. FORTUNATI, *Demografia storica*, in *Trattato elementare di Statistica*, Milano 1934.

A. FOSSATI, *La politica doganale degli stati sardi di terraferma dal 1814 al 1831*, in « Rivista internazionale di scienze sociali e discipline ausiliarie », XXXVIII (1929).

A. FOSSATI, *Saggi di politica economica Carlo Albertina*, in *Biblioteca della Società Storica Subalpina*, CXVIII, Torino 1930.

M. FRIXIONE, *Il porto di Genova e la classe lavoratrice*, Genova 1902.

B. GABRIELLI, *La dilapidazione del territorio* in *La Liguria* a cura di A. GIBELLI e P. RUGAFIORI, Torino 1994.

D. GALASSI - M. P. ROTA - A. SCRIVANO, *Popolazione e insediamento in Liguria secondo la testimonianza di Agostino Giustiniani*, Firenze 1969.

S. GALLEANO, *Piloti della Lanterna. Breve storia del pilotaggio a Genova*, Genova 1997.

T. GARZONI, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, a cura di P. CHERCHI e B. COLLINA, II, Torino 1996.

L. GATTI, *Compravendita di imbarcazioni mercantili a Genova (1503-1645)*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra il XV e XVII secolo*, II, Genova 1973.

L. GATTI, *Costruzioni navali in Liguria fra XV e XVI secolo*, in *Studi di Storia navale*, Firenze 1975.

L. GATTI, *Un catalogo di mestieri*, in *Maestri e garzoni nella società genovese fra XV e XVI secolo*, « Quaderni del Centro di studi sulla storia della tecnica del C.N.R. », 4 (1980).

L. GATTI, *L'Arsenale e le galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova tra Medioevo ed Età moderna*, « Quaderni del Centro di studi sulla storia della tecnica del C.N.R. », 16 (1990).

L. GATTI, *I mestieri a Genova tra Medioevo ed Età moderna*, in *Itinerarium. Università, corporazioni e mutualismo ottocentesco: fonti e percorsi storici*, Atti del Convegno di studi Gubbio, 12-14 gennaio 1990, a cura di E. MENESTÒ e G. PELLEGRINI, Spoleto 1994.

L. GATTI, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova 1999.

L. GATTI - M. CALEGARI, *I cantieri navali genovesi in una nota del 1755*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra il XV e XVII secolo*, II, Genova 1973.

Genova nelle vecchie stampe, Genova 1970.

Genova. Strada Nuova, Genova 1967.

Le genti del mare Mediterraneo, a cura di R. RAGOSTA, Napoli 1981.

G. GIACCHERO, *Storia economica del Settecento genovese*, Genova 1951.

G. GIACCHERO, *San Giorgio e il porto*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

G. GIACCHERO, *Origini e sviluppo del Portofranco genovese. 11 agosto 1590 - 9 ottobre 1778*, Genova 1972.

G. GIACCHERO, *Economia e società del settecento genovese*, Genova 1973.

G. GIACCHERO, *Il Seicento e le compere di San Giorgio*, Genova 1979.

G. GIACCHERO, *Genova e la Liguria nell'età contemporanea*, Genova 1980.

M. GINATEMPO, *L'Italia delle città*, Firenze 1990.

D. GIOFFRÉ, *Il commercio d'importazione alla luce dei registri del dazio (1495-1537)*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, V, Milano 1962.

D. GIOFFRÉ, *Liber institutionum Cabellarum Veterum*, Milano 1967.

A. GIUSTINIANI, *Castigatissimi annali con la loro copiosa tavola della Eccelsa et Illustrissima Repubblica di Genoa*, Genova 1537.

K. GLAMANN, *La trasformazione del settore commerciale*, in *Economia e società in Europa nell'Età moderna - Storia economica Cambridge*, a cura di E. E. RICH e C. H. WILSON, Torino 1978.

E. GRECI, *Forme di organizzazione del lavoro nelle città italiane tra Età comunale e signorile*, in *La città in Italia e in Germania nel medioevo: cultura, istituzioni, vita religiosa*, a cura di R. ELZE e G. FASOLI, Bologna 1981.

E. GRENDI, *Un mestiere di città alle soglie dell'età industriale: il facchinaggio genovese fra il 1815 e il 1850*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., IV (1964).

* E. GRENDI, *Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento*, in « Rivista Storica Italiana », LXXX (1968).

* E. GRENDI, *Genova alla metà del Cinquecento: una politica del grano?*, in « Quaderni Storici », 13 (1970).

* E. GRENDI, *I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXIII (1971).

E. GRENDI, *Problemi e studi di storia economica genovese*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXIV (1972).

E. GRENDI, *Introduzione alla Storia Moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1973.

* E. GRENDI, *Capitazioni e nobiltà genovese in età moderna*, in « Quaderni storici », IX (1974).

* E. GRENDI, *Andrea Doria, uomo del Rinascimento*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XIX/1 (1979).

E. GRENDI, *Traffico e navi nel porto di Genova fra 1500 e 1700*, in *La Repubblica aristocratica dei Genovesi*.

** E. GRENDI, *La Repubblica aristocratica dei Genovesi*, Bologna 1987.

L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *La Strada del Guastato: capitale e urbanistica genovese agli inizi del Seicento*, in *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, Bologna 1975.

L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale nel Medioevo - Genova nel secolo X-XVI*, Genova 1980.

O. GROSSO, *I cantieri, i carpentieri, i decoratori navali*, in *Il Porto di Genova nella mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

O. GROSSO, *I piani per lo sviluppo del porto dal secolo XV al secolo XIX*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

A. GUENZI - P. MASSA - A. MOIOLI, *Corporazioni e gruppi professionali nell'Italia moderna*, Milano 1999.

E. GUGLIELMINO, *Genova dal 1814 al 1849. Gli sviluppi economici e l'opinione pubblica*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », serie Risorgimento, IV (1940).

J. HEERS, *Les Génois en Angleterre. La crise de 1458-1466*, in *Studi in onore di Armando Sapori*, II, Milano 1957.

J. HEERS, *Gênes au XV siècle. Activités économique et problémes sociaux*, Paris 1961.

J. HEERS, *Urbanisme et structure sociale a Gênes au Moyen Age*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, I, Milano 1962.

J. HEERS, *Un exemple de ville meditérranéenne médievale: Gênes*, in « Diogene », 71 (1970).

J. HEERS, *Genova nel Quattrocento*, Milano 1971.

J. HEERS, *Les Lombards à Gênes vers 1460: comptoir marchand ou groupe social?*, in *La storia dei genovesi*, III, Genova 1983.

J. HEERS, P*aysages urbains et sociètès dans les different types de "villes portuaires" en Mediterranèe occidentale au Moyen Age*, in *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985, Genova 1989.

P. HEINSIUS, *Dimensions et caractéristiques des "koggen" hanséatiques dans le commerce baltique*, in *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen Age au XVIII siècle*, Paris 1960.

J. J. HERMANDIQUER, *Pour une Histoire de l'alimentation*, in « Cahiers des Annales », 28 (1970).

W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*, Paris 1885, I, trad. it. in « Biblioteca dell'Economista », s. V, X, Torino 1913.

E. J. HOBSBAWN, *La crisi del XVII secolo*, in *Crisi in Europa (1550-1660)*, a cura di T. ASHTON, Napoli 1968.

P. M. HOHENBERG - L. HOLLEN LEENS, *La città europea dal Medioevo a oggi*, Bari 1987.

J. K. HYDE, *Medieval descriptions of cities*, in « The John Rylands Library », 48 (1966).

IDRISI, *Il libro di Ruggero*, a cura di U. RIZZITANO, Palermo 1967.

B. KEDAR, *Mercanti in crisi a Genova e Venezia nel '300*, Roma 1981.

H. KELLENBENZ, *L'organizzazione della produzione industriale*, in *Economia e società in Europa nell'Età moderna - Storia economica Cambridge* a cura di E. E. RICH e C. H. WILSON, Torino 1978.

F. C. LANE, *Storia di Venezia*, Venezia 1978.

F. C. LANE, *Le navi di Venezia*, Torino 1983.

Leges Genuenses, a cura di C. DESIMONI - L. T. BELGRANO - V. POGGI - *Historiae Patriae Monumenta*, XVIII, Torino 1901.

Leges novae Reipublicae genuensis a Legatis Summi Pontificis, Caesaris, et Regis Catholici.... conditae, Milano 1576.

E. LEPETIT, *La Compagnia dei Caravana*, Genova 1893.

R. S. LOPEZ, *L'attività economica di Genova nel marzo 1253 secondo i cartulari notarili*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », LXIV (1934).

R. S. LOPEZ, *Le origini dell'arte della lana*, in *Studi sull'economia genovese nel Medioevo*, Torino 1936.

* R. S. LOPEZ, *Il predominio economico dei Genovesi nella monarchia spagnola*, in « Giornale storico e letterario della Liguria », XII (1936).

R. S. LOPEZ, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna 1938.

* R. S. LOPEZ, *Quattrocento genovese*, in « Rivista Storica Italiana », LXXV (1963).

* R. S. LOPEZ, *Market expansion: the case of Genoa*, in « Journal of Economic History », XXIV (1964).

** R. S. LOPEZ, *Su e giù per la Storia di Genova*, Collana storica di fonti e studi, 20, Genova 1975.

R. S. LOPEZ, *Intervista sulla città medievale*, Bari 1984.

R. S. LOPEZ - H. A. MISKIMIN, *The economic Depression of the Renaissance*, in « The Economic History Review », XIV (1962).

M. LUNGONELLI, *La Lanterna*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

G. LUZZATTO, *Per la storia delle costruzioni navali a Venezia nei secoli XV e XVI*, in *Studi storici in onore di Camillo Manfroni*, Padova 1925.

J. C. MAIRE VIGUEUR, *Introduzione* in *D'une ville à l'autre: structures matérielles et organisation de l'espace dans les villes européennes (XIII^e-XVI^e siècle)*, Actes du Colloque 1^er - 4 décembre 1986, Rome 1989.

N. MALNATE, *Della storia del Porto di Genova dalle origini all'anno 1892*, Genova 1892.

N. MALNATE, *Le corporazioni operaie e la libera concorrenza nel porto di Genova*, Genova 1901.

F. L. MANNUCCI, *Delle società genovesi d'arti e mestieri durante il secolo XIII*, in « Giornale Storico e Letterario della Liguria », VI (1905).

G. MARCENARO, *La fotografia ligure dell'Ottocento*, Genova 1984.

G. MARCENARO, *Viaggio in Liguria*, Genova 1992.

C. MARCHESANI - G. SPERATI, *Ospedali genovesi nel Medioevo*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXI/1 (1981).

U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1890*, in *Archivio Economico dell'Unificazione Italiana*, s. II, IX, Torino 1959.

E. MARENGO - C. MANFRONI - G. PESSAGNO, *Il Banco di San Giorgio*, Genova 1911.

E. MARTINORI, *La moneta*, Roma 1977.

P. MASSA PIERGIOVANNI, *L'Arte genovese della seta nella normativa del XV e del XVI secolo*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., X/1 (1970).

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Un'impresa serica genovese della prima metà del Cinquecento*, Milano 1974.

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Forme di previdenza nelle corporazioni di mestiere a Genova nell'età moderna*, in « La Berio », XIX (1979), n. 3.

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Arti e milizia: un esempio genovese della fine del XVIII secolo*, in *Studi in onore di Gino Barbieri. Problemi e metodi di Storia Economica*, II, Pisa 1983.

* P. MASSA PIERGIOVANNI, *Conseguenze socioeconomiche dei mutamenti di struttura nella tessitura serica ligure (secoli XVI-XIX)*, in *Studi in memoria di M. Abrate*, Torino 1986.

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età Moderna (1340-1548)*, in *Il Sistema portuale della Repubblica di Genova*, a cura di G. DORIA - P. MASSA, « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/1 (1988).

* P. MASSA PIERGIOVANNI, *Funzioni economiche e contingenze politiche nelle corporazioni genovesi in età moderna*, in *Le corporazioni nella realtà economica e sociale dell'Italia nei secoli dell'età moderna*, a cura di G. BORELLI (« Studi Storici Luigi Simeoni », XLI, 1991).

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Tipologia industriale e modelli organizzativi: la Liguria in Età moderna*, in *L'Impresa. Industria. Commercio. Banca*, Istituto Internazionale di Storia Economica "F.Datini" - Prato - Atti della "XXII Settimana di Studi", 30 aprile - 4 maggio 1990, Firenze 1991.

* P. MASSA PIERGIOVANNI, *Aspetti istituzionali e tecnico-economici delle corporazioni genovesi in Età moderna*, in Atti del Convegno: Lavoro, Artigianato, Gremi in Sardegna nel Medioevo e nell'Età moderna, XIV-XIX secolo, Sassari, 21-24 ottobre 1992 (in corso di stampa).

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Aspetti finanziari e funzioni economiche della gestione di una nave alla metà del Cinquecento*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, Atti del Convegno - Viareggio 1991, Napoli 1993.

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Una vocazione internazionale: lo scalo genovese nella storia*, in « Bollettino Storico Pisano », LXII (1993).

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Controllo sul commercio e organizzazione degli approvvigionamenti in Età moderna: il modello genovese*, in *Lineamenti di organizzazione in uno stato preindustriale*.

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Genova tra spazi commerciali e concentramento edilizio*, in *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale*.

P. MASSA PIERGIOVANNI, *L'economia della Repubblica di Genova e la pesca*, in *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale*.

** P. MASSA PIERGIOVANNI, *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale*, Genova 1995.

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Modelli storici di organizzazione del sistema portuale ligure*, in « Provincia di Imperia », 73 (1997).

P. MASSA PIERGIOVANNI, *I Bergamaschi a Genova: la Compagnia dei "Caravana", facchini della Dogana e del Portofranco*, in *Storia economica e sociale di Bergamo, Il tempo della Serenissima - Il lungo Cinquecento*, a cura di M. CATTINI - M. A. ROMANI, Bergamo 1998.

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Approvvigionamento e distribuzione controllata del vino: alcuni esempi nella Liguria della Età Moderna*, in *La vite e il vino nella storia e nel diritto (secoli XI-XIX)*, Atti del Convegno, Alghero 28-31 ottobre 1998 (in corso di stampa).

P. MASSA PIERGIOVANNI, *Annona e corporazioni del settore alimentare a Genova: organizzazione e conflittualità (XVI-XVIII secolo)*, in A. GUENZI - P. MASSA - A. MOIOLI, *Corporazioni e gruppi professionali nell'Italia moderna*, Milano 1999.

M. S. MAZZI, *Note per una storia dell'alimentazione nell'Italia medievale e moderna*, in *Per Ernesto Sestan*, I, Firenze 1980.

M. MONTANARI, *L'alimentazione contadina nell'altro Medioevo*, Napoli 1979.

G. P. B. NAISH, *Navi e costruzioni navali*, in *Storia della tecnologia*, 3, Torino 1963.

A. NANNI, *La Darsena del Comune*, in *Il Porto di Genova nella mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

A. NERI, *Le impressioni di Enea Silvio Piccolomini su Genova*, in « Rivista ligure di scienze, lettere e arti », XXXVIII (1911).

A. M. NICOLETTI, *Via XX Settembre a Genova. La costruzione delle città tra Otto e Novecento*, Genova 1993.

M. NICORA, *La nobiltà genovese dal 1528 al 1700*, in *Miscellanea storica ligure*, II, Milano 1961.

F. NOBERASCO, *Il porto di Savona nella storia*, in « Atti della Società savonese di Storia Patria », III (1920).

L. NUTI, *Liguria*, Firenze 1992.

C. ORELLI, *Facchini "ticinesi" nelle dogane di Livorno, Firenze e Genova. Alla conquista di un monopolio*, in *Seicento ritrovato. Presenze pittoriche "italiane" nella Lombardia Svizzera fra Cinque e Seicento*, Milano 1996.

A. PACINI, *I presupposti politici del secolo dei* genovesi, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXX/1 (1990).

A. PACINI, *La tirannia delle fazioni e la repubblica dei ceti. Vita politica e istituzioni a Genova tra Quattro e Cinquecento*, in « Annali Istituto Storico Italo-germanico in Trento », XVIII (1992).

A. PACINI, *Genova nel Cinquecento*, in *Storia Illustrata di Genova*, III, Milano 1994.

G. PAGANO DE DIVITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, Venezia 1990.

E. PANDIANI, *Il Molo Vecchio*, in *Il Porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

E. PANDIANI, *L'Arsenale ed i galeotti* in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1963.

E. PANDIANI, *Le arti intorno al porto nell'età di Andrea Doria*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1963.

S. PAOLETTI, *Aspetti economici e tecnici della gestione di una ferriera: l'impianto Rocca-De Ferrari (1740-1820)* in *I Duchi di Galliera. Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l'Europa nell'Ottocento* a cura di G. ASSERETO - G. DORIA - P. MASSA PIERGIOVANNI - L. SAGINATI - L. TAGLIAFERRO, Genova 1991.

J. M. PARDESSUS, *Collections de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, Torino 1960.

J. H. PARRY, *Le vie dei trasporti e dei commerci*, in *L'espansione economica dell'Europa nel Cinque e Seicento - Storia Economica Cambridge* a cura di E. E. RICH e C. H. WILSON, Torino 1978.

P. D. PATRONE - G. BLENGINO, *La Liguria di Levante nell'Ottocento dalle vedute di P.D. Cambiaso*, Genova 1983.

G. D. PERI, *Il negotiante*, Venezia 1672.

G. PESCE, *I servizi di sanità del porto attraverso i tempi*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

F. PETRARCA, *Le familiari*, a cura di V. ROSSI, Firenze 1933.

G. PETTI BALBI, *Genova medievale vista dai contemporanei*, Genova 1977.

G. PETTI BALBI, *Apprendisti e artigiani a Genova nel 1257*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XX (1980).

G. PETTI BALBI, *I Genovesi e il ferro dell'Elba*, in « Ricerche Storiche », XIV (1984).

G. PETTI BALBI, *Presenza straniera a Genova nei secoli XII-XIV: letteratura, fonti, temi di ricerca*, in *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI*, a cura di G. ROSSETTI, Napoli 1989.

G. PETTI BALBI, *Simon Boccanegra e la Genova del'300*, Genova 1991.

G. PETTI BALBI, *Una città e il suo mare. Genova nel Medioevo*, Bologna 1991.

G. PETTI BALBI, *Mercanti e Nationes nelle Fiandre: i Genovesi in età bassomedievale*, Pisa 1996.

V. PIERGIOVANNI, *Il Senato della Repubblica di Genova nella riforma di Andrea Doria*, in « Annali della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Genova », IV/1 (1965).

V. PIERGIOVANNI, *Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento*, in « Materiali per una storia della cultura giuridica raccolti da G. Tarello », XII/1 (1983).

V. PIERGIOVANNI, *I rapporti giuridici tra Genova e il Dominio*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo, per il VI centenario della battaglia della Meloria*, « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIV (1984).

V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese*, in *Il Sistema portuale della Repubblica di Genova*, a cura di G. DORIA - P. MASSA, « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/1 (1988).

V. PIERGIOVANNI, *Alcuni consigli legali in tema di forestieri a Genova nel Medioevo*, in *Sistema dei rapporti ed élites economiche in Europa, secoli XII-XVII*, a cura di M. DEL TREPPO, Napoli 1994.

A. I. PINI, *La viticoltura italiana nel Medioevo. Coltura della vite e consumo del vino a Bologna dal X al XV secolo*, in « Studi Medievali », s. III, XV (1974).

A. I. PINI, *Vite e vino nel Medioevo*, Bologna 1989.

G. PINTO, *Città e spazi economici nell'Italia comunale*, Bologna 1996.

G. PISTARINO, *Genova medievale tra Oriente e Occidente*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXI/1 (1969).

G. PISTARINO, *La storiografia marittima su Genova medievale*, in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli Stati italiani e la Repubblica di Ragusa, secolo XIV-XIX*, a cura di A. DI VITTORIO, Napoli 1986.

F. PODESTÀ, *Il porto di Genova dalle origini fino alla caduta della Repubblica Genovese (1797)*, Genova 1913.

F. PODESTÀ, *Escavazioni e scandagli. Macchine portuali dal sec. XVI al XVIII*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

F. PODESTÀ, *Il Molo Vecchio* in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953.

E. POLEGGI, *Ripa porta di Genova*, Genova 1968.

E. POLEGGI, *Strada Nuova. Una lottizzazione del Cinquecento a Genova*, Genova 1968.

E. POLEGGI, *Forme ed attrezzature del porto di Genova sino al 1903*, in *1128-2000. Il porto di Genova*, Genova 1971.

E. POLEGGI, *Iconografia di Genova e delle Riviere*, Genova 1977.

E. POLEGGI, *Porto e città preindustriali*, in *Porto di Genova: storia e attualità*, di E. POLEGGI - G. TIMOSSI, Genova 1977.

E. POLEGGI, *Paesaggio e immagine di Genova*, Genova 1982.

E. POLEGGI, *Genova. Ritratto di una città*, Genova 1985.

E. POLEGGI, *L'Arsenale della Repubblica di Genova*, in *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, a cura di E. CONCINA, Roma 1987.

E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale, un nuovo tema di storia*, in *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985, Genova 1989.

E. POLEGGI, *Un problema di storiografia urbana: l'edilizia abitativa a Genova tra'400 e'500*, in *D'une ville à l'autre: structures matérielles et organisation de l'espace dans les villes européennes (XIII^e - XVI^e siècle)*, Actes du Colloque 1^er - 4 décembre 1986, Rome 1989.

E. POLEGGI, *Carte francesi e porti italiani del Seicento*, Genova 1991.

E. POLEGGI - F. CARACENI, *Genova e Strada Nuova*, in « Storia dell'arte italiana », III, Monumenti di architettura, Torino 1983.

E. POLEGGI - G. CEVINI, *Le città nella storia d'Italia. Genova*, Bari 1981.

E. POLEGGI, - G. TIMOSSI, *Porto di Genova: storia e attualità*, Genova 1977.

V. POLONIO, *L'amministrazione della "Res pubblica" genovese fra Tre e Quattrocento. L'archivio "Antico Comune"*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVII (1977).

I porti come impresa economica, Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" - Prato - Atti della XIX Settimana di Studi, 2- 6 maggio 1987, Firenze 1988.

Porto. Lavoro Portuale. Storia delle Compagnie e dei Gruppi portuali, a cura di A. G. VELARDITA, Genova 1993.

Il porto vecchio di Genova, a cura di E. POLEGGI - L. STEFANI, Catalogo della Mostra, Genova - Palazzo San Giorgio 1 - 15 giugno 1985, Genova 1985.

Il porto visto dai fotografi. 1886-1969, a cura di D. CABONA e M. G. GALLINO, Milano 1995.

D. PRESOTTO, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., VII (1967).

G. PUCCINELLI, *Traffici di legname e vie dei remi nella montagna e nelle marine lucchesi*, Lucca 1995.

M. QUAINI, *I boschi della Liguria e la loro utilizzazione per i cantieri navali: note di geografia storica*, in « Rivista Geografica Italiana », LXXV (1968).

M. QUAINI, *Boschi e cantieri nella Liguria medievale e moderna*, in « Liguria », XXVII (1970).

M. QUAINI, *Per la storia del paesaggio agrario in Liguria: note di geografia storica sulle strutture agrarie della Liguria medievale e moderna*, Savona 1973.

M. QUAINI, *La conoscenza del territorio ligure fra Medioevo ed Età moderna*, Genova 1981.

M. QUAINI, *Il territorio della Repubblica di Genova*, in *Storia illustrata di Genova*, III, Milano 1994.

Ragusa e il Mediterraneo: ruolo e funzioni di una repubblica marinara tra Medioevo ed Età moderna, a cura di A. DI VITTORIO, Bari 1990.

C. RAHN PHILIPS, *Six Galleons for the King of Spain*, Baltimora 1986.

G. REBORA, *I lavori di espurgazione della Darsena del porto di Genova nel 1545*, in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, a cura di G. DORIA - P. MASSA, « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/1 (1988).

F. REDI, *Spazi e strutture mercantili-produttive a Pisa tra XI e XV secolo*, in *Spazio urbano e organizzazione economica nell'Europa medievale*, Atti della sessione C23 - Eleventh International Economic History Congress - Milano, 12-16 settembre 1994, a cura di A. GROHMAN, Napoli 1994.

R. ROMANO, *Documenti e prime considerazioni intorno alla "Balance du Commerce" della Francia dal 1716 al 1780*, in *Studi in onore di Armando Sapori*, II, Milano 1957.

R. ROMANO, *La marine marchande vénitienne au XVI siècle*, in *Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIIIème siècle* a cura di M. MOLLAT, Paris 1958.

R. ROMANO, *Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del XVIII secolo*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, V, Milano 1962.

R. ROMANO, *Tra due crisi: l'Italia del Rinascimento*, Torino 1971.

R. ROMANO, *La storia economica. Dal sec. XVI al Seicento*, in *Storia d'Italia*, II, Torino 1974.

D. ROSCELLI, *La Lanterna di Genova. Le torri del mare: le forme, le funzioni, la storia*, Genova 1991.

B. ROSELLI, *La Compagnia dei Caravana*, Genova 1956.

G. ROSSETTI, *Pisa: assetto urbano e infrastruttura portuale*, in *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985, Genova 1989.

G. ROSSI, *Storia della città di Ventimiglia*, Oneglia 1886.

M. P. ROTA GUERRIERI, *A. Giustiniani geografo della Liguria e della Corsica*, in *A. Giustiniani annalista genovese ed i suoi tempi*, Atti del Convegno di studi, Genova 28-31 maggio 1982, Genova 1984.

L. SAGINATI, *L'Archivio Storico del Comune di Genova*, Genova 1974.

L. SAGINATI, *L'organizzazione amministrativa a Genova e nel Dominio nei secoli XV e XVI*, in « Bollettino dei Musei Civici genovesi », IV (1982), n. 10-11-12.

F. SALATA, *Carlo Alberto inedito*, Milano 1831.

R. SAVELLI, *La Repubblica oligarchica. Legislazione, istituzioni e ceti a Genova nel Cinquecento*, Milano 1981.

A. E. SAYOUS, *Aristocratie et noblesse à Gênes*, « Annales d'histoire économique et sociale », 46 (1937).

M. SCATTARREGGIA, *Sanremo 1815-1915. Turismo e trasformazioni territoriali*, Milano 1986.

H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi nel Medioevo e in particolare sulla Casa di San Giorgio*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », XXXV (1905).

G. SIVORI PORRO, *Il tramonto dell'industria serica genovese*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXIV (1972).

G. SIVORI PORRO, *Costi di costruzione e salari edili a Genova nel secolo XVII*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIX/1 (1989).

U. SPADONI, *Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare della Marina Mercantile Italiana (1881-1882)*, in « Nuova Rivista Storica », LVII (1973).

Spazio urbano e organizzazione economica nell'Europa medievale, Atti della sessione C23 - Eleventh International Economic History Congress - Milano, 12-16 settembre 1994, a cura di A. GROHMAN, Napoli 1994.

F. C. SPOONER, *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France 1493-1680*, Paris 1956.

F. C. SPOONER, *L'economia dell'Europa dal 1559 al 1609*, in *Storia del mondo moderno*, III, Milano 1968.

Gli Statuti della Compagnia dei Caravana del Porto di Genova (1340-1600), a cura di G. COSTAMAGNA, in « Memorie dell'Accademia delle Scienze di Torino », s. IV, n. 8, Torino 1965.

G. STELLA, *Annali genovesi dopo Caffaro e i suoi continuatori*, X, edizione italiana di G. MONLEONE, Genova 1941.

Storia economica e sociale di Bergamo, *Il tempo della Serenissima - Il lungo Cinquecento*, a cura di M. CATTINI - M. A. ROMANI, Bergamo 1998.

P. STRINGA, *Genova e la Liguria nel Mediterraneo: insediamenti e culture urbane*, presentazione di M. BALARD e E. POLEGGI, Genova 1982.

J. TADIC, *Le porte de Raguse et sa flotte au XVIéme siècle*, in *La navire et l'économie maritime*, Paris 1960.

M. TAFURI, *Strategie di sviluppo urbano nell'Italia del Rinascimento* in *D'une ville à l'autre: structures matérielles et organisation de l'espace dans les villes européennes (XIII^e - XVI^e siècle)*, Actes du Colloque 1^er - 4 décembre 1986, Rome 1989.

C. TARGA, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova 1692.

E. V. TARLE, *La vita economica dell'Italia nell'età napoleonica*, Torino 1950.

A. TENENTI, *Las rentas de los genoveses en Espana a comienzos del siglo XVII*, in *Dinero y Crédito siglos XVI al XIX*, Madrid 1978.

C. TILLY, *Approvvigionamento alimentare e ordine pubblico nell'Europa moderna*, in *La formazione degli Stati nazionali nell'Europa occidentale*, Bologna 1984.

A. VECA, *Dalla pianta alla veduta. Ritratti di città con il porto*, in *Lo specchio della merce. L'Europa incontra il mondo, XV-XVIII secolo*, Milano 1992.

M. A. VISCEGLIA, *I consumi in Italia in età moderna*, in *Storia dell'economia italiana*, a cura di R. ROMANO, I, *L'Età moderna. Verso la crisi*, Torino 1991.

V. VITALE, *Le fonti del diritto marittimo ligure*, Genova 1951.

V. VITALE, *Breviario della Storia di Genova. Lineamenti storici ed orientamenti bibliografici*, Genova 1955.

R. ZENO, *Il Portulano e la sua giurisdizione nell'Italia meridionale*, in *Studi in onore di Enrico Besta*, III, Milano 1939.

H. ZUG TUCCI, *Un aspetto trascurato del commercio medievale del vino*, in *Studi in memoria di Federigo Melis*, III, Napoli 1978.

INDICE

Introduzione pag. 5

PARTE PRIMA

CITTÀ, PORTO ED ECONOMIA

Capitolo I - Genova: "Una città portuale" » 17

1. La conformazione della città e l'evoluzione delle infrastrutture portuali in età moderna » 17
2. Urbanizzazione e situazione viaria » 29
3. Popolazione ed economia tra porto e manifatture » 36
4. Andamento e caratteristiche dei traffici portuali tra XIV e XIX secolo » 54

Capitolo II - L'autonomia gestionale e l'apparato burocratico dello scalo genovese » 67

1. Il legame porto - città: soggetti e istituzioni coinvolti nella gestione portuale » 67
2 Il deputato al porto, funzionario con importanti responsabilità tecniche » 82
3. I dazi gravanti sui vettori ed i complessi rapporti con la Casa di San Giorgio » 91
4. La manutenzione delle strutture portuali: esigenze tecniche e interventi di politica economica » 104

PARTE SECONDA

I SETTORI OPERATIVI

PROBLEMI DI ORGANIZZAZIONE DELLA MANODOPERA E DI EFFICIENZA FUNZIONALE

Capitolo I - L'assistenza ordinaria alle navi pag. 113

1. L'ingresso dei bastimenti nel bacino portuale. difficoltà e rischi » 113
   a) La funzione della torre di Capo di Faro » 113
   b) Il servizio offerto dai « piloti pratici » » 122
   c) Le norme di sicurezza » 130
2. Il monopolio dei barcaioli. L'organizzazione interna dell'arte e le diverse specializzazioni operative » 134
   a) Il contrasto tra barche « numerate » e barche « tollerate » » 134
   b) La movimentazione delle merci e l'assistenza alle navi: dal frazionamento delle competenze alla nascita di nuovi gruppi di mestiere » 144
   c) Un originale tentativo di cooperazione con la magistratura dei Conservatori del Mare » 151
   d) Il trasporto dei passeggeri all'interno dello spazio portuale » 158
3. I compiti dell'arte dei minolli e la difficile tutela dei fondali del porto » 164
4. L'evoluzione organizzativa dei soccorsi in mare: dall'opera secolare dei barcaioli alla ottocentesca compagnia dei soccorsi marittimi » 179

Capitolo II - Le costruzioni e le riparazioni navali » 195

1. I cantieri navali: l'arsenale pubblico e l'iniziativa privata » 195
2. La secolare attività dei calafati e dei maestri d'ascia, ovvero un perfetto connubio tra specializzazione e autonomia organizzativa » 198
3. Il monopolio degli "stoppieri navali" nella commercializzazione della stoppa e della pece » 208

Capitolo III - L'organizzazione della manodopera addetta alle zone di deposito delle merci pag. 215
1. Merci, magazzini, facchini. un rapporto funzionale » 215
2. La costituzione del Portofranco » 222
a) Le origini: da « speciale » a « generale » » 222
b) Le scelte strategiche della Casa di San Giorgio » 227
3. L'organizzazione del lavoro all'interno del Portofranco » 230
a) Il predominio monopolistico della Compagnia dei Caravana, facchini di origine bergamasca » 230
b) La non facile convivenza con i facchini « nostrali » » 243

Capitolo IV - La movimentazione delle merci sbarcate verso le destinazioni urbane ed extraurbane » 247
1. I facchini addetti al trasporto delle merci via terra. La specializzazione merceologica e per ponti di sbarco » 247
2. Il monopolio straniero nel trasporto dell'olio e dei salumi » 252
a) I Grassini » 252
b) I facchini svizzeri addetti al trasporto dell'olio » 263
3. I facchini della darsena e il "percorso del vino" » 270

Capitolo V - Mutamenti strutturali e organizzativi del facchinaggio tra sette e ottocento » 287
1. La nascita delle nuove compagnie in conseguenza delle crescenti esigenze dello scalo » 287
a) I facchini da grano » 287
b) I facchini del Ponte Mercanzia » 296
c) I facchini da carbone del Ponte Spinola » 305
d) Le Compagnie minori » 311
2. Il facchinaggio nell'Ottocento, tra rivolgimenti politici e problemi sociali » 317
a) L'eccezionale incremento nel numero degli iscritti ai Ruoli » 318
b) Problemi sociali e di ordine pubblico » 325

c) I vantaggi operativi della trasformazione delle Compagnie in Caravane pag. 328
d) La Regia Commissione per il Camallaggio e la sua attività di sostegno economico nei confronti dei facchini » 334
3. La formale abolizione delle Compagnie e la loro successiva parziale ricostituzione » 339

Capitolo VI - I servizi accessori al trasporto delle merci » 343
1. Le corporazioni addette alla misurazione ed alla pesatura di particolari generi merceologici » 343
a) I misuratori da grano » 344
b) I misuratori da olio » 351
c) I misuratori da carbone » 353
2. La produzione di contenitori a tenuta stagna e la manipolazione delle merci in colli » 355
a) I barilai » 355
b) I bottai » 359
c) L'Arte dei ligaballe » 362

APPENDICI

Premessa » 367
Appendice - I
Istruzioni per il Deputato al porto e suoi Ministri subalterni (1715) » 369
Appendice - II
1. Lo Statuto dell'Arte dei Bottai (1437) » 403
2. Lo Statuto dell'Arte dei Calafati (1438) » 413
3. Lo Statuto dell'Arte dei Barilai (1439) » 428
4. Lo Statuto dell'Arte dei Maestri d'ascia (1440) » 437
5. Lo Statuto dell'Arte degli Stoppieri da pece (1440) » 447
6. Lo Statuto dei *Ligaballe* (1449) » 455

7. I Capitoli dei facchini da olio (1492) pag. 464
8. I Capitoli dei facchini da vino (1585) e il regolamento per la costituzione della Caravana (1821) » 467
9. I Capitoli dei facchini della Grassia (1586) » 478
10. I Capitoli e il Ruolo dell'Arte dei barcaioli (1602-1751) » 480
11. I Capitoli e i Ruoli dei minolli (1611-1815) » 489
12. Progetto per la generale organizzazione dei facchini e loro tariffe (1817) » 495
13. La costituzione della Compagnia dei Soccorsi Marittimi (1823) » 511
14. Capitoli per la Caravana dei facchini della Mercanzia (1832) » 521
15. La Caravana dei Misuratori da grano (1835) » 526

Appendice - III

1. La Matricola dell'Arte dei Caravana del Portofranco (1789-1830) e il Ruolo dei proprietari e "conduttori" dei posti (1823) » 537
2. Il Ruolo dei facchini del porto di Genova (1821-1823) » 555
3. Stato nominativo degli invigilatori e misuratori del carbone di legna, carbon fossile e della "sanza" (1842) » 615

Tabella per pesi e misure » 617

Fonti » 619

Bibliografia » 620

ELENCO DELLE TAVOLE

Tav. I *Pianta di Genova con veduta del porto*

Tav. II *Promontorio della Lanterna*

Tav. III *Calata di San Lazzaro e nota di ripartizione delle spese per la sua costruzione da parte di privati*

Tav. IV Pontone per lavori di escavazione

Tav. V *Misura per grano - quarta*

Tav. VI *Terzarolo da vino per trasporto*

Tav. VII *Barile da vino*

Tav. VIII *Mezzo barile da olio (anno 1608)*

Tav. IX *Cava di Carignano*

Tav. X *Magazzini del grano a San Tommaso*

Tav. XI *Barcaiolo in un giorno di festa*

Tav. XII *Ortolano della Valbisagno*

Tav. XIII *Facchino da olio*

Tav. XIV *Caravana del Portofranco*

Tav. XV *Facchini da portantina*

Tav. XVI *Facchino da carbone del Ponte Spinola*

Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncuh*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-99-4 ISSN - 2037-7134

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo