

QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

9

PAOLA MASSA

Fattori identificanti dell'economia
ligure e della società genovese
(secoli XV-XIX)



GENOVA
SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Palazzo Ducale
2021

QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

9

Collana diretta da Carlo Bitossi

PAOLA MASSA

Fattori identificanti dell'economia
ligure e della società genovese
(secoli XV-XIX)



GENOVA 2021

Referees: i nomi di coloro che hanno contribuito al processo di peer review sono inseriti nell'elenco, regolarmente aggiornato, leggibile all'indirizzo: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

Referees: the list of the peer reviewers is regularly updated at URL: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

I saggi pubblicati in questo volume sono stati sottoposti in forma anonima ad almeno un referente.

All articles published in this volume have been anonymously submitted at least to one reviewer.

Il volume è stato pubblicato con il contributo della

fondazione
 **CARIGE**

**IV - L'ECONOMIA MARITTIMA
REGIONALE E INTERNAZIONALE**

Il mare come fattore di sviluppo e di integrazione economica

Signor Presidente dell'Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini", Signor Sindaco, Autorità, Colleghi, Studenti, Signore e Signori,

accettare di fare una Prolusione all'apertura di un Convegno credo sia già di per sé un atto temerario; quando poi si tratta di una delle Settimane di studio dell'istituto Datini, ricca di presenze di illustri Colleghi italiani e stranieri, credo rasenti l'incoscienza; specialmente poi, tenuto conto che, nel corso della Settimana di studi che comincia oggi, ben cinquantacinque relazioni e comunicazioni approfondiranno il tema proposto.

Devo inoltre aggiungere che a questa situazione – già di per sé complessa – si somma anche un'emozione personale, derivante dal fatto che – se-gno purtroppo di vecchiaia – mi trovo oggi a parlare nella stessa sala dove ho assistito all'inaugurazione della Prima Settimana Datini, dopo aver frequentato il Primo Corso di Specializzazione di Storia economica organizzato da Federigo Melis; un corso stanziale per parecchie settimane. Allora si parlò di lana, oggi di mare, e nel corso delle numerose Settimane tanti altri temi sono stati trattati: ho quindi verso l'Istituto – e mi fa piacere ricordarlo – un grosso debito di gratitudine nella mia iniziale formazione.

Una volta accettato l'onore e l'onere di parlare oggi, mi sono trovata di fronte ad una difficile scelta contenutistica, non volendo essere né ripetitiva, né anticipatrice, né troppo settoriale.

Ho deciso pertanto di proporre qualcosa che forse è un po' atipico per uno storico dell'economia: una carrellata commentata di immagini, attinenti ai vari settori che rappresentano idealmente le più importanti problematiche collegate al tema della Settimana, seguendo il filo logico della proposta articolata del Comitato scientifico, di cui mi onoro di far parte, che ha inteso

* Pubblicato in: *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, Atti della "Trentasettesima Settimana di Studi" dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini", Prato 11-15 aprile 2005, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 2006, pp. 11-56. In parte anche in *Il contributo delle risorse del mare all'economia delle città costiere*, in *Il viaggio negli abissi marini tra immaginazione e realtà*, a cura di G. REVELLI, Pisa 2007, pp. 421-425.

dare unitarietà al tema. Credo inoltre che il fatto che una buona parte delle immagini proposte sia stata tratta da quella che definirei la ‘Banca’ delle immagini che sul proprio sito Internet l’Istituto Datini mette a disposizione di tutti gli studiosi, sia da interpretare come un segno di ringraziamento per quanto l’Istituto stesso fa a favore della nostra comunità, ma anche come un apprezzamento sincero nei confronti di chi ha ideato e contribuito a creare questo strumento di lavoro e di documentazione.

L’attenzione della XXXVII Settimana è quest’anno dedicata al mare, la cui vita, come è stato scritto «è mescolata alla terra, e la cui storia non è quindi separabile dal mondo terrestre che avvolge»; il mare, studiato dai geografi, dagli oceanografi, dai geologi, dagli ambientalisti, oltre che da storici e da economisti; il mare visto come un importante fattore di sviluppo economico, di specializzazione e di crescita, che condiziona l’imprenditorialità, gli investimenti, le produzioni e il lavoro dei centri urbani che lo possono sfruttare; il mare che spinge verso l’integrazione e nello stesso tempo può determinare, grazie alle proprie risorse ed alla loro utilizzazione, il verificarsi di leadership di un’area territoriale rispetto ad un’altra; il mare che isola ma che contemporaneamente unisce.

L’Europa, a cui è dedicata fondamentalmente la nostra attenzione, anche se vi saranno alcune Relazioni che ci porteranno verso altri spazi e mari lontani, è una piccola penisola, se paragonata agli altri continenti, le cui coste hanno visto giungere e partire uomini, mercanzie, idee, ma, come ha scritto Fernand Braudel per il Mediterraneo «... en Méditerranée la mer est le prolongement des terroirs». Questo stesso concetto può valere per tutti i mari, anche quelli lontani dall’Europa.

Nel nostro caso la domanda cui dovremmo cercare di rispondere è «quali siano stati l’importanza ed il contributo del mare all’economia europea ed al suo sviluppo tra Medioevo ed Età moderna». Si può essere o no d’accordo sul fatto che la presenza del mare abbia creato, nei confronti dei paesi che ne potevano usufruire, opportunità particolari, dimostrandosi quasi come un fattore di produzione aggiuntivo per l’economia di terra?

In questo senso occorre distinguere la *ricchezza del mare*, cioè le risorse primarie fornite quasi direttamente dalle acque, dalla *ricchezza dal mare*, cioè le occasioni e/o le necessità di impiego di risorse umane e finanziarie aggiuntive che hanno a disposizione le città portuali, le località costiere e le isole. Queste ultime, peraltro, con delle eccezioni, poiché accanto alla utilizzazione esiste anche il rifiuto del mare, cioè dei pericoli e dell’ignoto che spesso esso rappresenta.

Accanto ai fattori ed ai vantaggi economici, tuttavia, occorre anche pensare all'utilità del mare più particolarmente diretta all'evoluzione della vita sociale e culturale: questo fattore consiste nella facilità che le acque tutte offrono agli uomini per stabilire più immediate relazioni tra loro. Se guardiamo ai secoli del passato ci rendiamo conto, ad esempio, di come sia stata più rapida e quasi più facile l'esplorazione dei mari rispetto a zone continentali che hanno resistito a lungo alle più risolte azioni di arditi ed esperti viaggiatori.

Nuove « tipologie di soggetti umani », nuove abitudini, dalla casa al vestiario, nuove conoscenze all'interno del mondo animale e di quello vegetale sono state rese possibili grazie a quell'importante via di comunicazione che è il mare; certo il dominio sullo stesso ha spesso diviso gli uomini, talora in modo cruento, ma ha anche suscitato importanti esperienze di regolamentazione unitaria di contratti commerciali e specialmente di normativa internazionale.

La pesca presenta caratteristiche organizzative diverse nei vari mari; può essere praticata anche nelle acque interne, ma vicino al mare; può essere specializzata, come quella del tonno e delle anguille; può riguardare il corallo, le spugne, che non forniscono prodotti alimentari, ma sono alla base di altre importanti attività economiche. In questo settore la produttività dei mari non è uniforme. Per quanto concerne la pesca, infatti, tra l'oceano, i mari nordici ed il sistema mediterraneo, in particolare, la ripartizione delle risorse ittiche favorisce l'Atlantico settentrionale ed il Mare del Nord. Nel Mediterraneo, come si vede da alcune rappresentazioni generali, (Tavole 1 e 2) i sistemi sono tradizionali e vedono spesso all'opera anche individui singoli; gli attrezzi sono reti, retini, lampare, lance; le operazioni relative alla conservazione sono limitate a piccoli gruppi di soggetti. Nel Mare del Nord, invece, si opera tradizionalmente all'interno di una organizzazione economica diversa, più imprenditoriale, che coinvolge manodopera e attività a terra, anche per la complessa gestione dei procedimenti di conservazione, ed è quindi più incisiva sull'economia. Manodopera femminile è spesso impiegata nelle procedure di lavorazione del pescato, specialmente per la preparazione e la salagione dei merluzzi (Tavole 3 e 4).

I battelli da pesca usati dai marinai-pescatori nordici necessitano di un investimento di capitale rilevante, in quanto hanno spesso a bordo attrezzature per pesche diverse, oltre a quelle per la lavorazione e la conservazione del pescato, nel caso i banchi di pesca siano lontani dalla terraferma, come si



1. Nicolas Perrey, *Attività di pescatori*, in RAIMONDI 1630, p. 395:
<https://archive.org/details/dellecacciedieug00raim/page/n410/mode/1up>

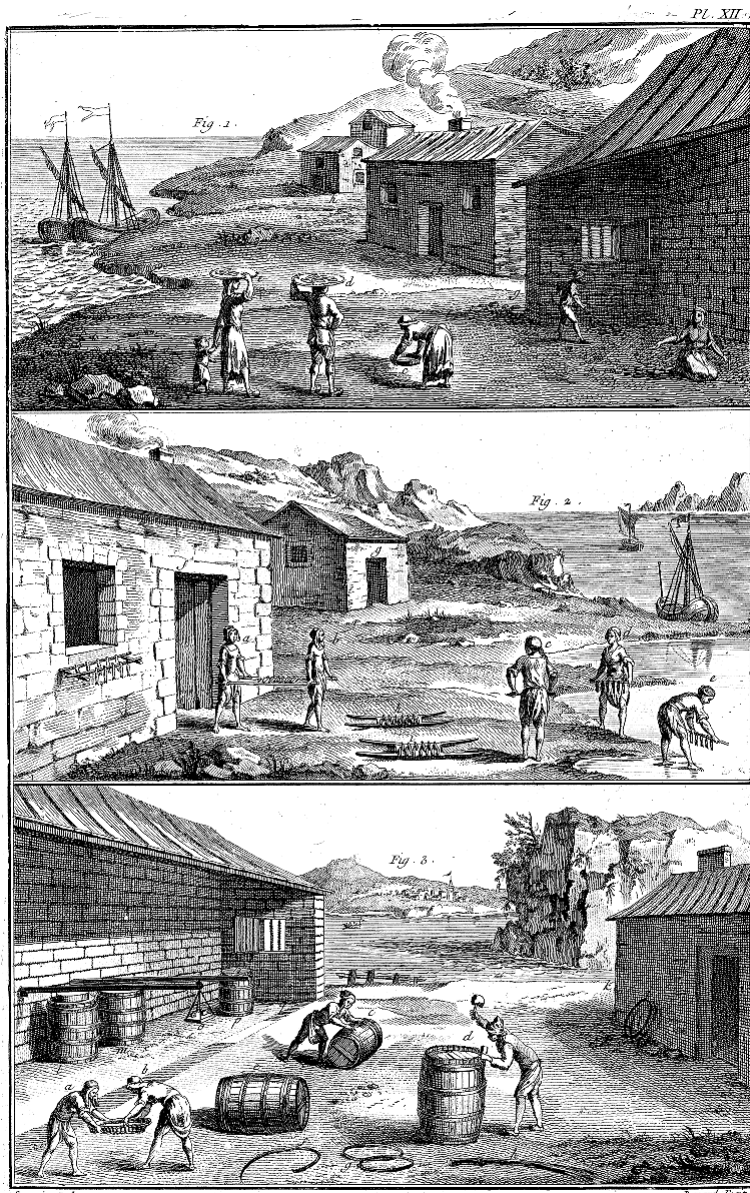


2. Calendario: Dicembre - La pesca, in *Libro di preghiere*, The Hague, 1570-1580 ca. L'Aja, Koninklijke Bibliotheek, Den Haag, KB, 75 A 2/4, c. 15r.

può vedere dalle rappresentazioni dell'imballaggio delle aringhe, e del pescato del baccalà messo a seccare a Terranova: immagini in cui si tende quasi a sottolineare il senso dell'organizzazione di impresa e del coinvolgimento di tutta la comunità. (Tavole 4 e 5); particolare ma assai importante, come specifica attività collaterale alla pesca del merluzzo, l'estrazione dell'olio di fegato di merluzzo (Tavola 6).

Le pesche specializzate, ad esempio quella del tonno e delle anguille, necessitano anch'esse di infrastrutture e di attività a terra per la conservazione: si qualificano, quindi, come «piccole imprese» che richiedono investimenti di capitale (Tavole 7, 8, 11). Così come per la pesca del corallo (Tavola 12), dal punto di vista dei rapporti giuridici, si tratta di forme di organizzazione del lavoro collettivo che hanno la tipologia di contratti più articolata ed interessante.

In questo caso vengono occupate regioni marittimo-litoranee, disposte su terra e mare: mi diverte ricordare che a Genova, a metà del XV secolo, viene da un gruppo di imprenditori chiesto il permesso di impiantare un allevamento di ostriche nelle vicinanze delle acque calme del porto, certamente allora non inquinate.

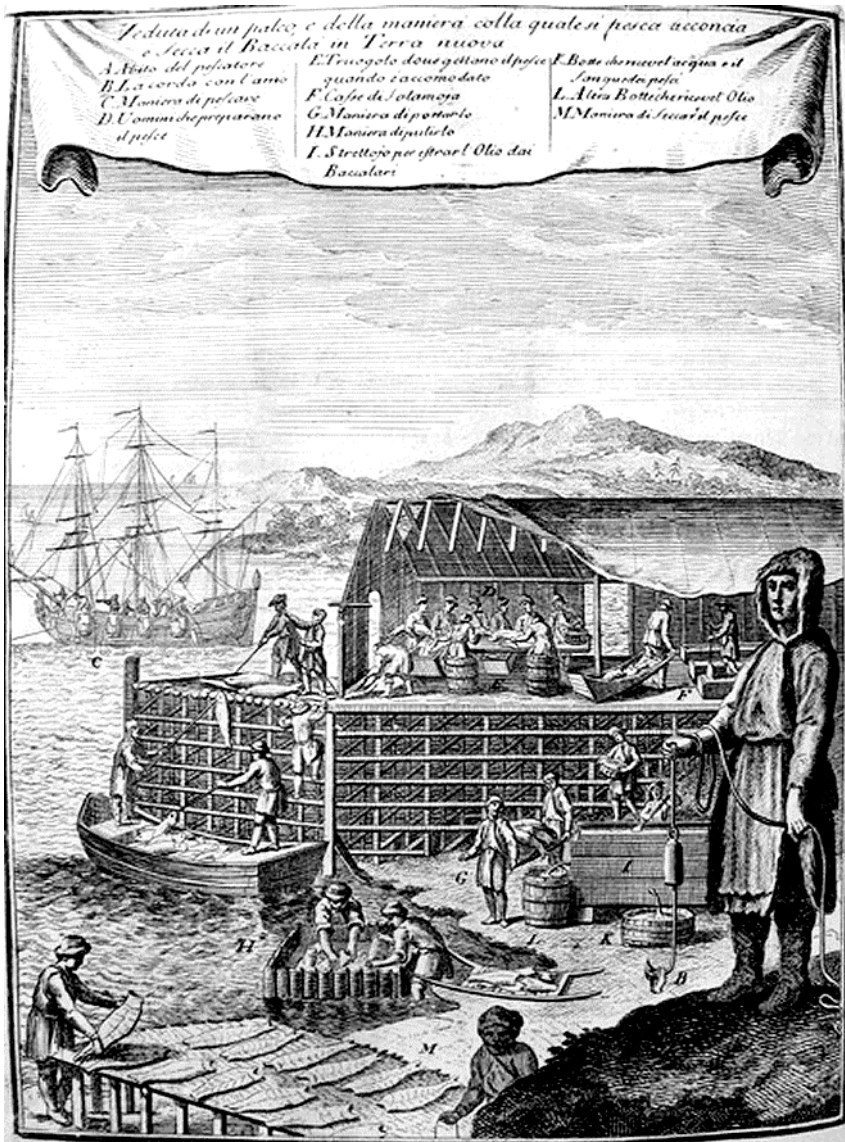


Pesches de Mer. Maniere de Saler les Sardines. Lavage des Sardines. Etica, sege des Sardines

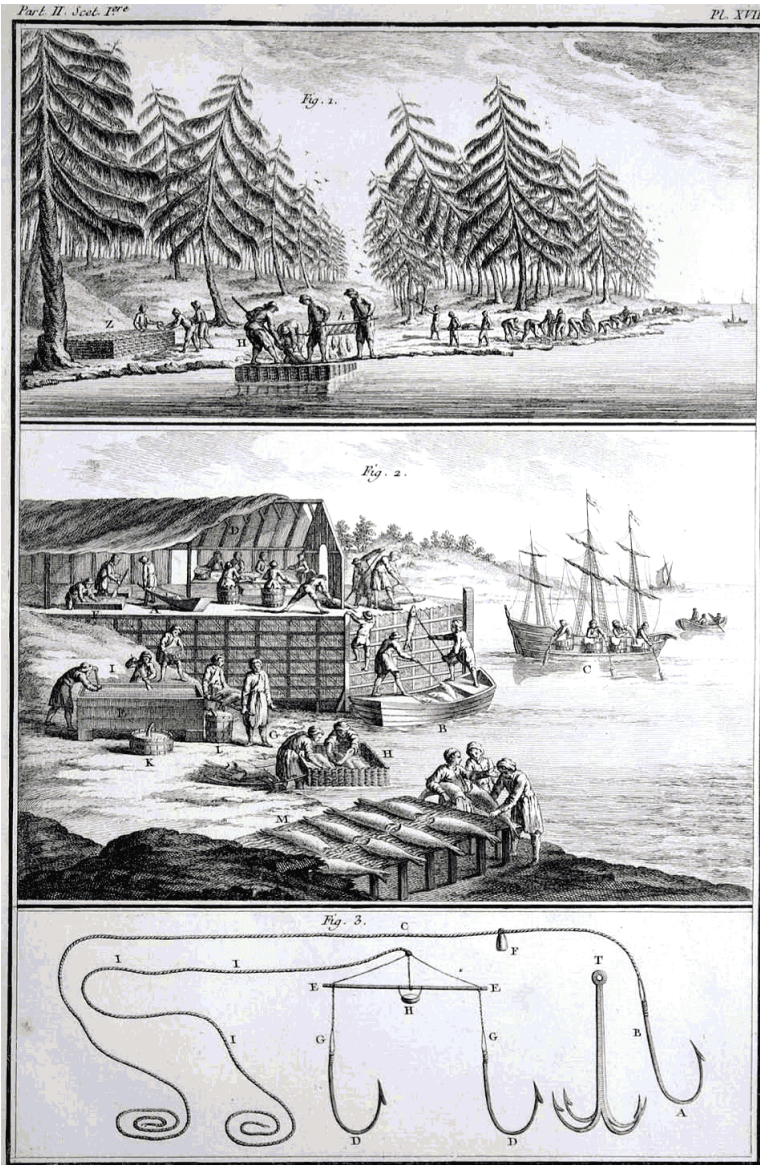
3. Salatura, lavaggio e conservazione delle sardine, in *Recueil de Planches* 1771.



4. Imballaggio delle aringhe nei barili, in DUHAMEL DU MONCEAU 1777-1782:
<http://aquaticcommons.org/2608/>



5. Pesca e seccazione del baccalà in Terra nuova, in *Gazzettiere Americano* 1763, p. 155, fig. 17.



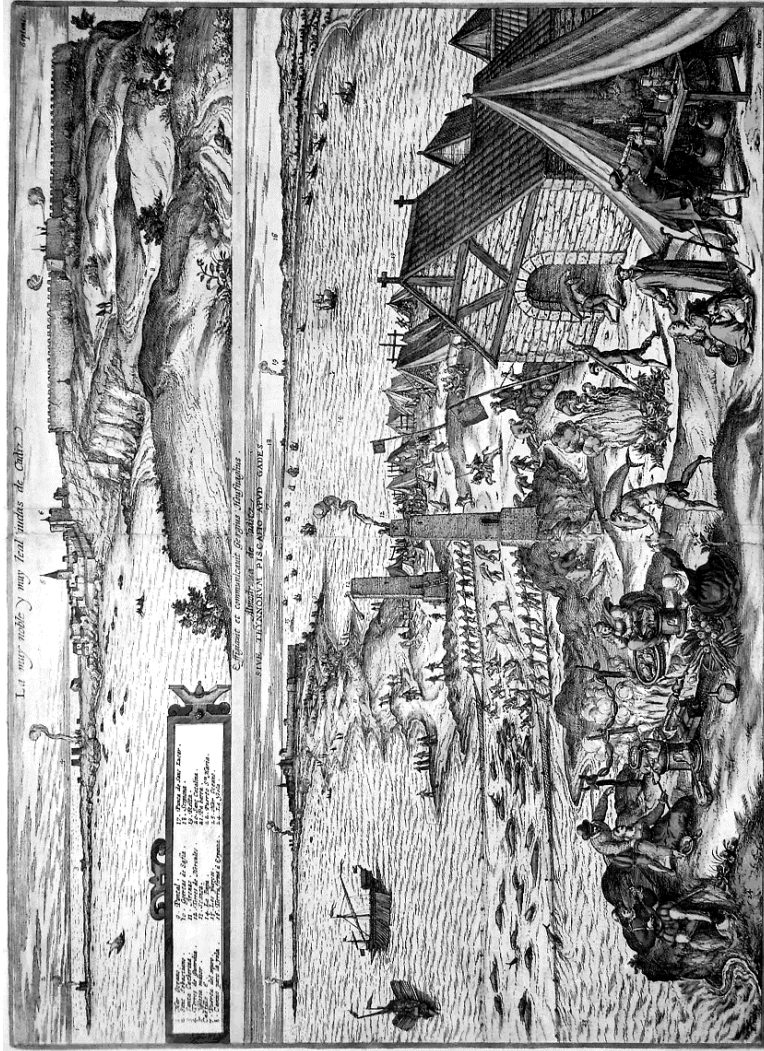
6. Estrazione e lavorazione dell'olio di fegato di merluzzo, in DUHAMEL DU MONCEAU 1777-1782: <http://aquaticcommons.org/2608/>

La pesca alla balena è meno nota: essa costituisce tuttavia per le popolazioni dell'estremo Nord Europa un'attività importante, anche in funzione della diversificata utilizzazione di tutte le componenti di questo particolare pescato (Tavola 9).

Per chiudere l'argomento, ancora un riferimento alla pesca nelle acque interne, che hanno la caratteristica di essere quelle più regolamentate, per i rapporti più stretti ed i maggiori collegamenti con le comunità urbane (Tavole 10 e 11).

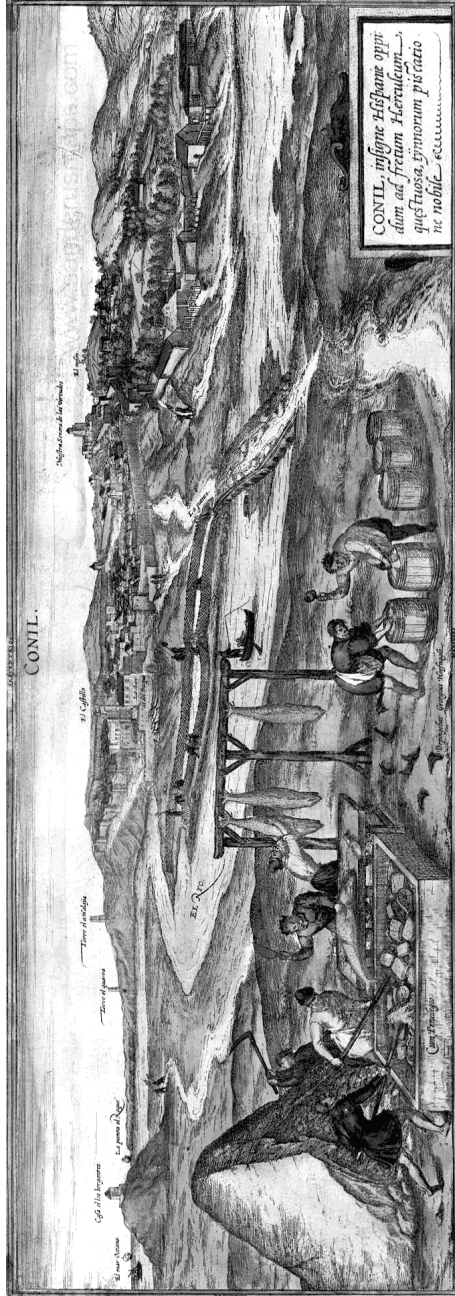
La pesca condiziona inoltre gli insediamenti lungo le coste, specialmente nel Mediterraneo, dove avendo minore importanza il lavoro a terra, ed essendo quindi più limitata e impegnativa la sua organizzazione, è quasi sempre una occupazione a tempo parziale: nelle vicinanze dei borghi di pescatori si notano infatti quasi sempre coltivazioni orticole e comunque presenza di agricoltura che non appare nei centri di pesca dei mari settentrionali. Gli insediamenti costieri del Mediterraneo forniscono marinai oltre che pescatori, anche se, talora, neppure in quantità sufficiente: esiste infatti una certa interdipendenza tra i diversi mestieri del mare (marinai per la navigazione a più ampio raggio, pescatori, marinai dediti al cabotaggio, attività fondamentale per l'economia di terra), ma anche fra i mestieri del mare e la pratica di attività agricole e manifatturiere. Non si naviga e non si pesca tutto l'anno ed è utile potersi procurare fonti di reddito aggiuntive durante la cattiva stagione.

La seconda risorsa naturale di base fornita dal mare è il sale che, oltre alla sua produzione, permette lo sviluppo di attività commerciali specializzate, così come la pesca (Tavola 13). Le saline, costruite nell'acqua, finiscono peraltro per coinvolgere manodopera che lavora sulla terraferma, per la quale rappresentano importanti occasioni di lavoro. Non mi soffermo più di tanto su questo argomento, poiché abbiamo con noi un eccezionale esperto, il prof. Hocquet, che ci intratterrà con la sua Relazione; vorrei comunque sottolineare la differenza tra le saline più tradizionali, con le varie vasche di decantazione per fare evaporare l'acqua con il calore del sole, e il modo di estrarre il sale nei paesi con meno sole, riscaldando l'acqua con il fuoco. Quest'ultimo sistema era assai diffuso, ad esempio, in Inghilterra dove per il riscaldamento si è usato per lungo tempo il legname, necessario in grandissima quantità: successivamente si è passati al carbone, ma comunque, per ottenere una tonnellata di sale, occorrevano da sei a otto tonnellate di combustibile (Tavole 14 e 15).



7. Pesca del tonno a Cadice, in BRAUN 1572-1618:

<https://www.images.historyarchive.org/works/books/civitates-orbis-terrarum-v05-1596/maps/cadiz-almodraua-de-cadiz-large.jpg>

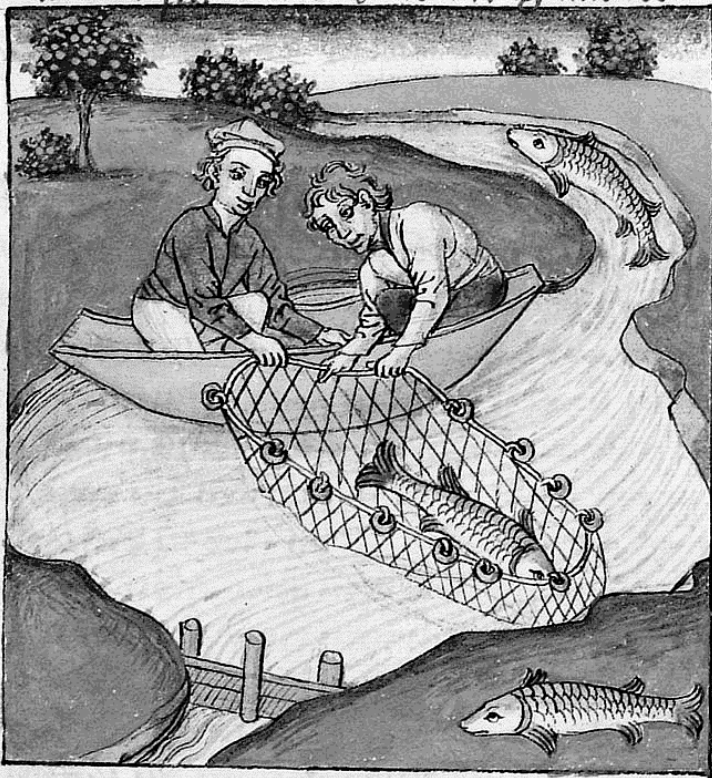


8. Conil e la salatura del tonno (Spagna), in BRAUN 1572-1618: http://historic-cities.huji.ac.il/spain/conil/maps/braun_hogenberg_II_6_1_b.jpg



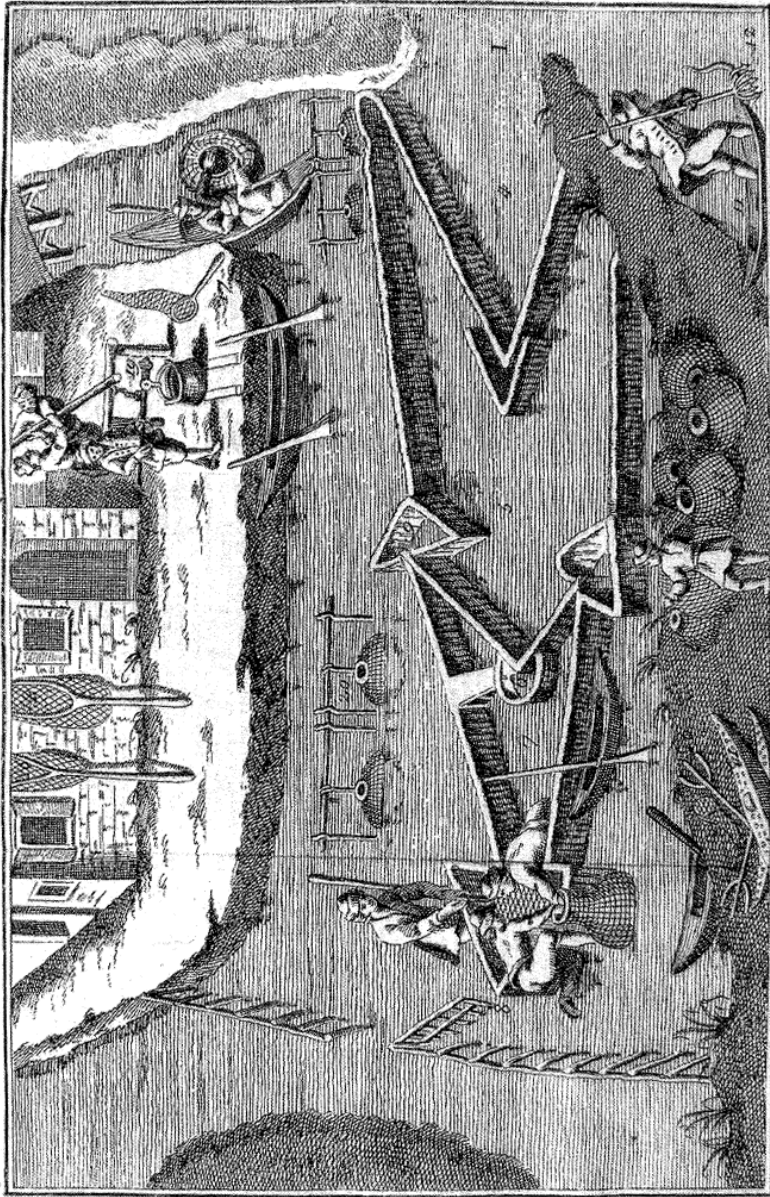
9. Uccisione della balena, in COENENSZ 1577-1580, The Hague, Koninklijke Bibliotheek, Den Haag, KB, 78 E 54, fol. 53v-54r.

Als die vifcher kamen zu dem waſſer mit dem

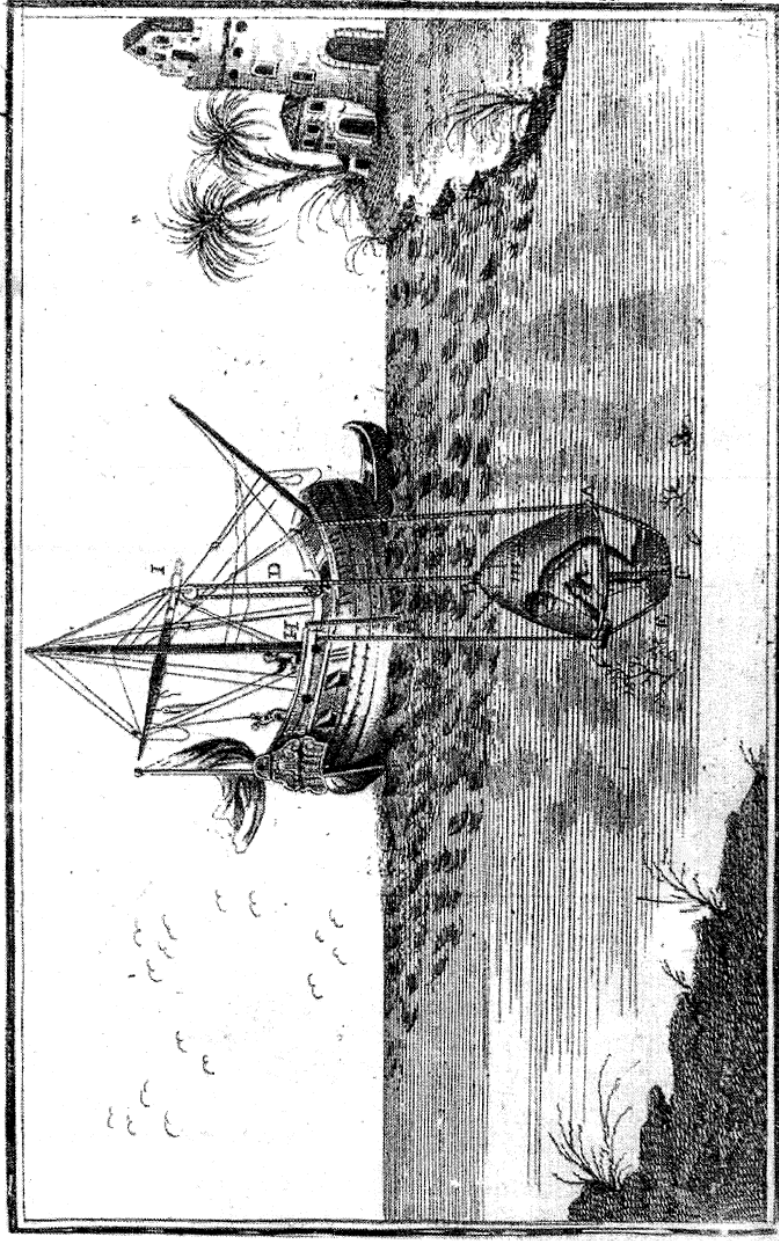


Der lew sprach Ich hab dine wort
 verstanden/ aber wie mag ich
 böſes von/ Senefſa gedemcken dz
 er außt gen mir beger über die groſſe liebe so
 ich zu im hab Ich hab in doch geeret und
 geſetzt über all amide in meinem hoff/ant

10. La pesca nelle acque interne, in A. VON PFORR, *Buch der Beispiele*, Universitätsbibliothek, Heidelberg, Cod. Pal. germ. 466, c.53r. <https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg466/0117/image>



11. Pescagione delle Anguille, in GISELINI 1768-1778. Pistoia, Biblioteca Forteguerriana, Sala II.1.582, Tomo Primo, Tav. V.



12. Pesca del corallo, in GRISLINI 1768-1778. Firenze, Gabinetto Vieusseux, Col. 207207, Tav. 6.



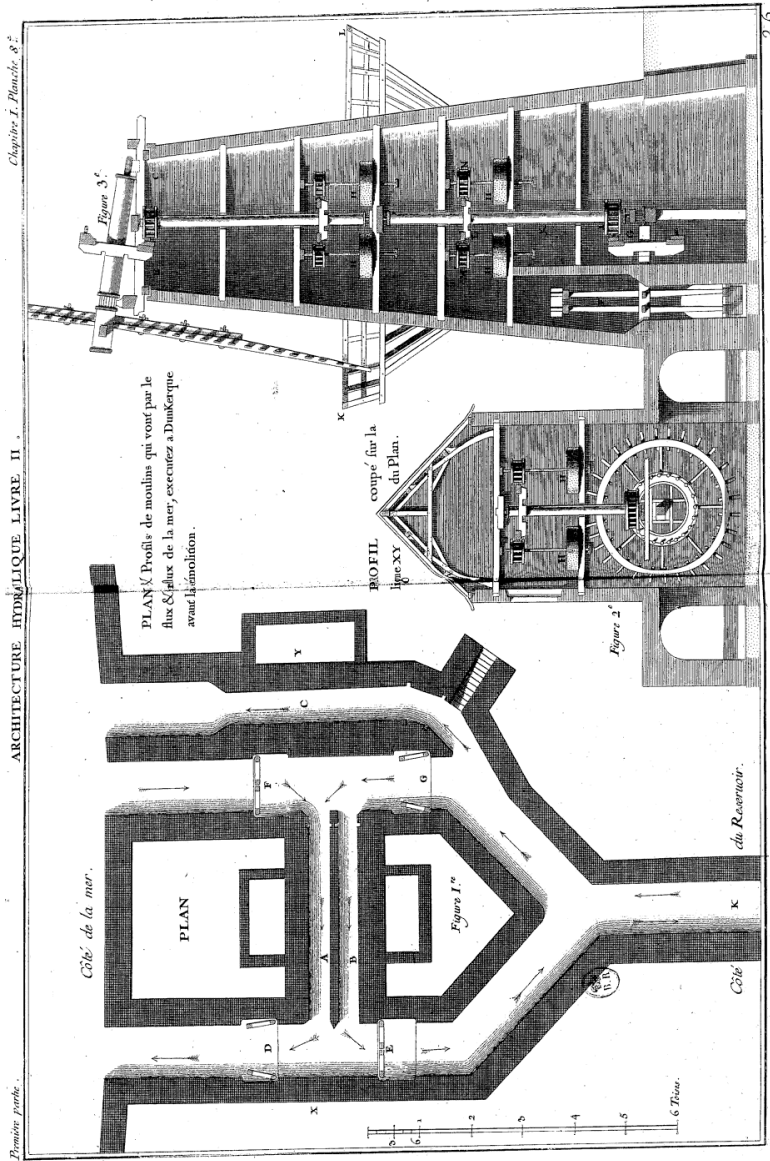
13. Bottega del sale, in IBN BUTLAN, *Tacuinum sanitatis*, sec. XV, Paris, Bibliothèque nationale de France, Latin 9333, c. 60v.: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b105072169/f132.highres>



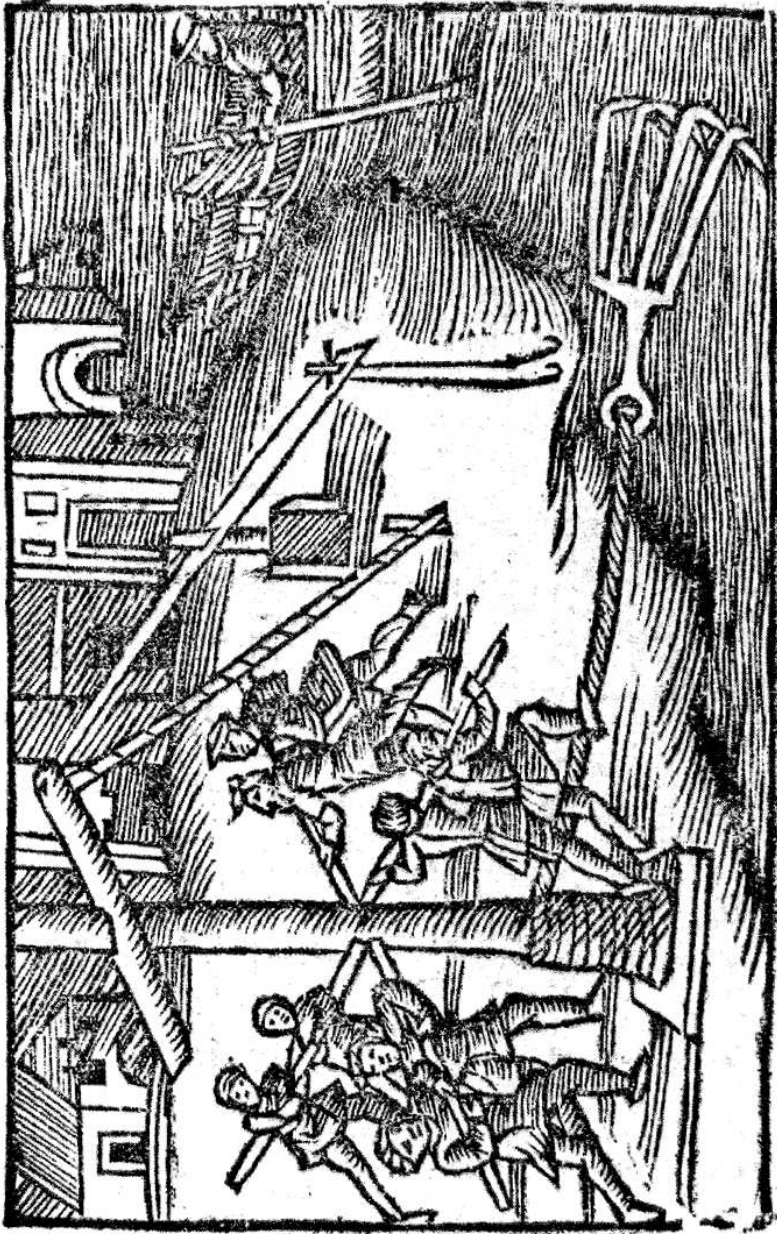
14. Hans Rodolf Manuel-Deutsch; Salina, in AGRICOLA 1561, p. 441:
[https://books.google.it/books?id=2fFRqmy-yuEC&dq=agricola de re metallica libri XII&hl=it&pg=PA441](https://books.google.it/books?id=2fFRqmy-yuEC&dq=agricola+de+re+metallica+libri+XII&hl=it&pg=PA441)



15. Cottura del sale, in MAGNUS 1565, c. 166: https://archive.org/details/bub_gb_389ubv75CEgC/page/n383/mode/1up



16. Piano e profilo di mulini mossi dal flusso e riflusso del mare costruiti a Dankerque, in DE BELDOR 1737, Tav. 26: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5596688z/f376.higres>



17. Del modo di purgare e nettare i ponti, in MAGNUS 1565, c. 150v: https://archive.org/details/bub_gb_389ubv75CEgC/page/n352/mode/1up

Caratteristica di certe zone è stata infine la possibilità di utilizzare le maree e il moto ondoso come fonte di energia, ad esempio nei mulini, ma anche per rendere più agevole l'ingresso nei porti. La figura riporta lo schema dell'Encyclopédie, con il piano e i profili di un mulino mosso dal flusso e dal riflusso del mare, costruito ed operante a Dunquerque (Tavola 16).

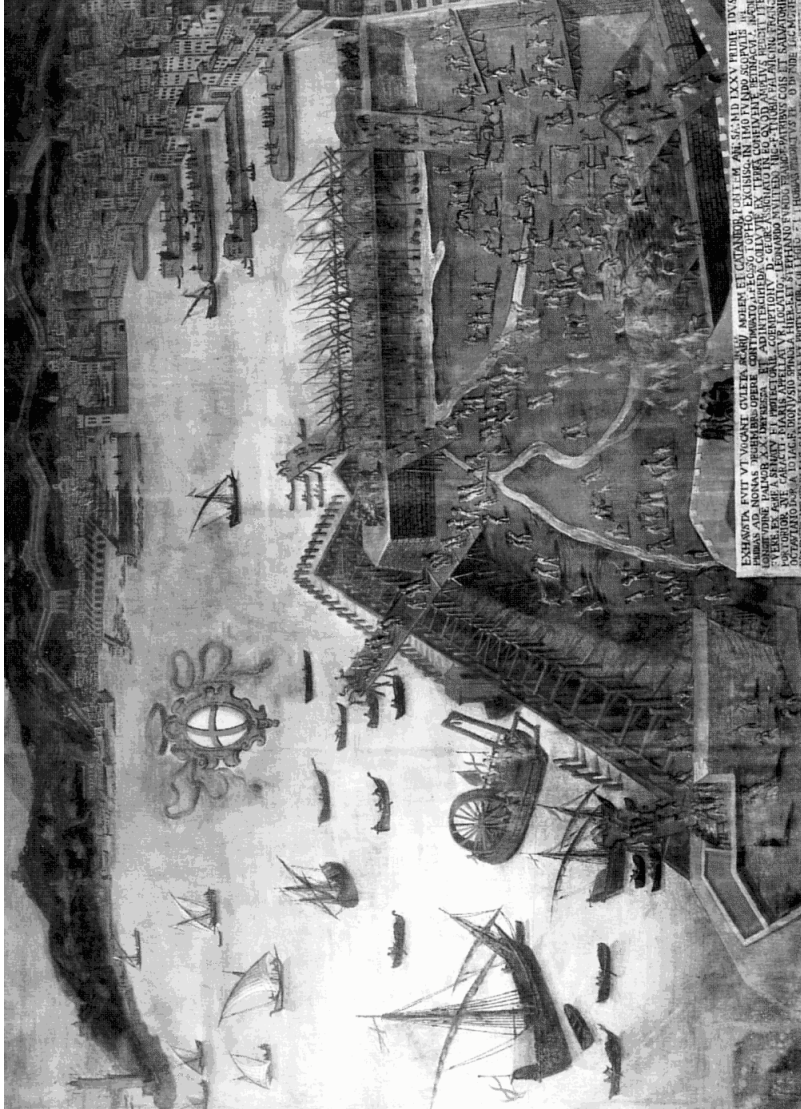
La ricchezza dal mare, investimenti e domanda di manodopera nelle città marittime

Il secondo approccio al mare che questa Settimana propone concerne prima di tutto le città portuali, e gli investimenti nelle infrastrutture degli approdi: il pensiero deve cioè andare a dighe, moli di attracco, torri di segnalazione, darsene per le riparazioni e per la sosta durante i mesi invernali, magazzini. Il riferimento è, di necessità, molto generale ed ha l'unico scopo di segnalare ancora una volta la diversità delle competenze della manodopera impiegata nella realizzazione di questi lavori, le particolari occasioni di lavoro offerte alla popolazione di queste città, e l'ampiezza degli investimenti finanziari richiesti.

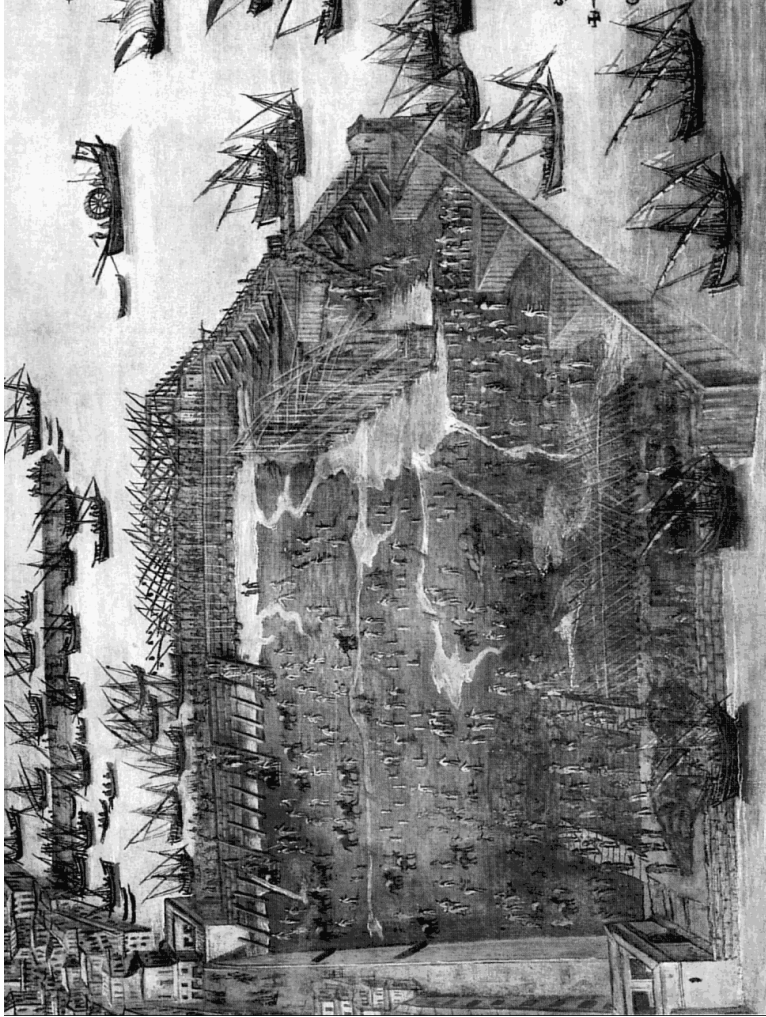
Vorrei però soffermarmi maggiormente su un aspetto non secondario di queste infrastrutture, cioè l'impiego di risorse finanziarie richiesto dalla loro manutenzione, dalle riparazioni, dal mantenimento della loro efficienza, che deve essere garantito, e presentare un caso particolare che riguarda il porto di Genova: una serie di complessi lavori che vengono compiuti durante il XV e il XVI secolo per il mantenimento della profondità dei fondali, con una tecnica assai efficiente, specialmente se paragonata ad altri sistemi più tradizionali (Tavola 17).

La tecnica usata e le varie operazioni compiute, con i particolari anche degli strumenti impiegati, sono chiaramente individuabili, grazie a delle grandi tele che rappresentano i lavori, conservate presso il nuovo Museo del Mare di Genova.

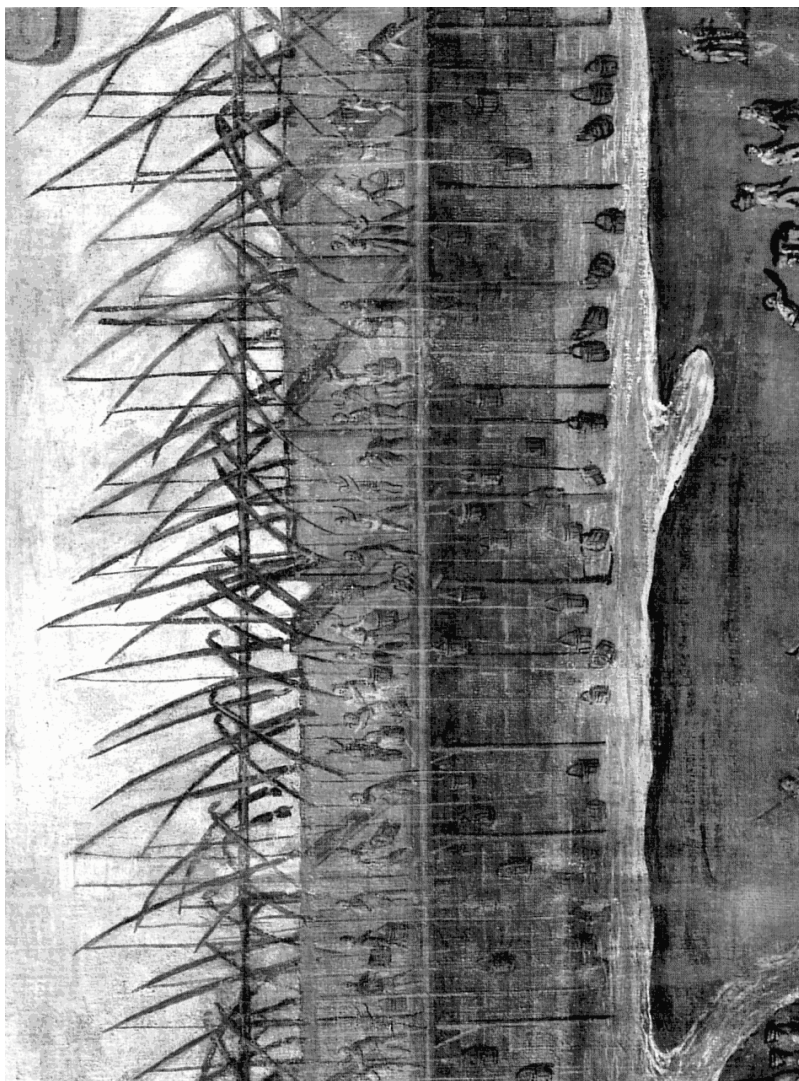
I lavori furono eseguiti nel 1445, nel 1575 e nel 1597, finalizzati a raggiungere e mantenere una profondità di m. 3,225. I primi interventi, a metà del Quattrocento, riguardarono la Darsena e rappresentano un caso emblematico, sia per l'ampiezza del progetto realizzato, sia per la raffigurazione particolarmente curata e ricca di particolari, sia perché ci è pervenuta tutta la documentazione amministrativa e contabile relativa all'intervento stesso (Tavola 18).



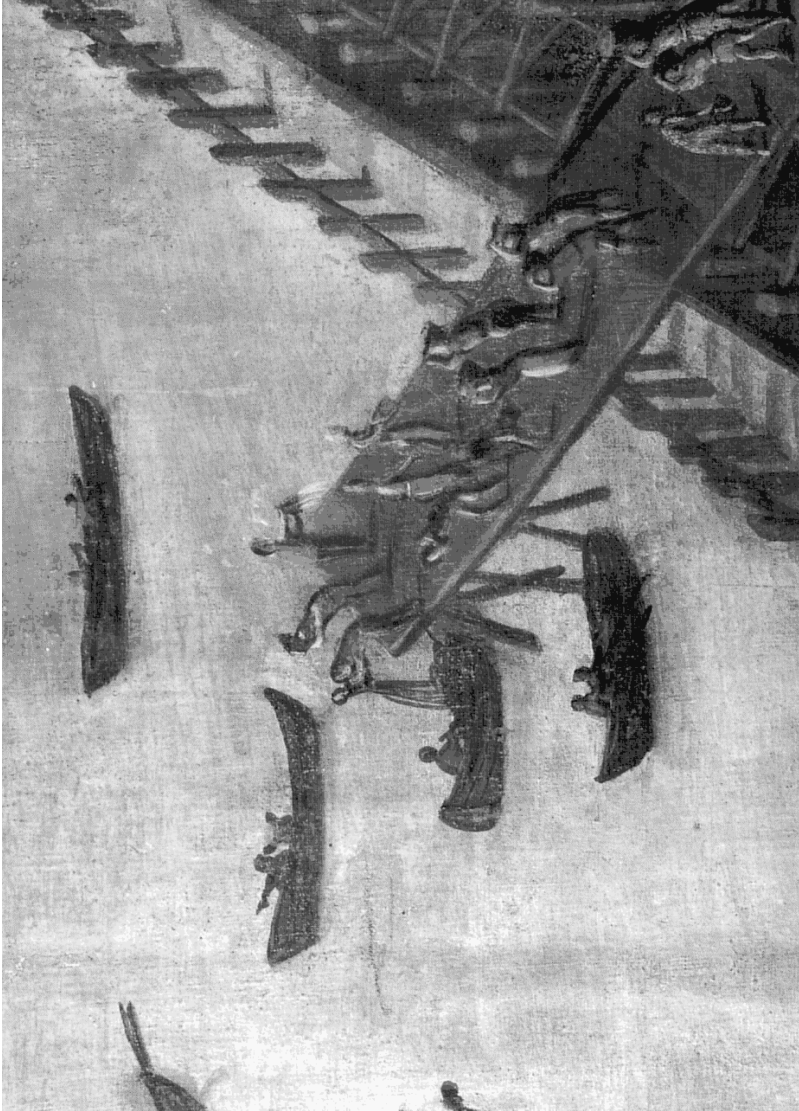
18. Dionisio di Martino, *Escavazione del fondo marino del Mandraccio nel 1575*, Genova, Museo Navale.



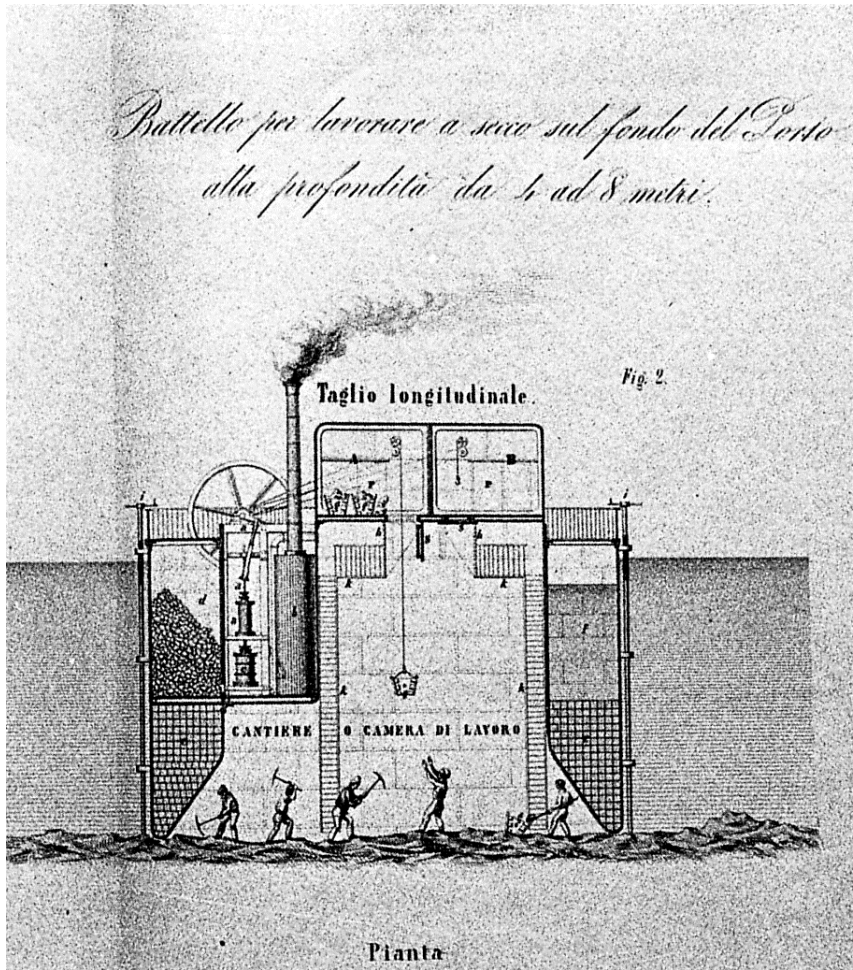
19. Cristoforo Grassi, *Escavazione del fondo marino fra i ponti Spinola e Calvi nel 1597*: particolare della palizzata tra i due ponti. Genova, Museo Navale.



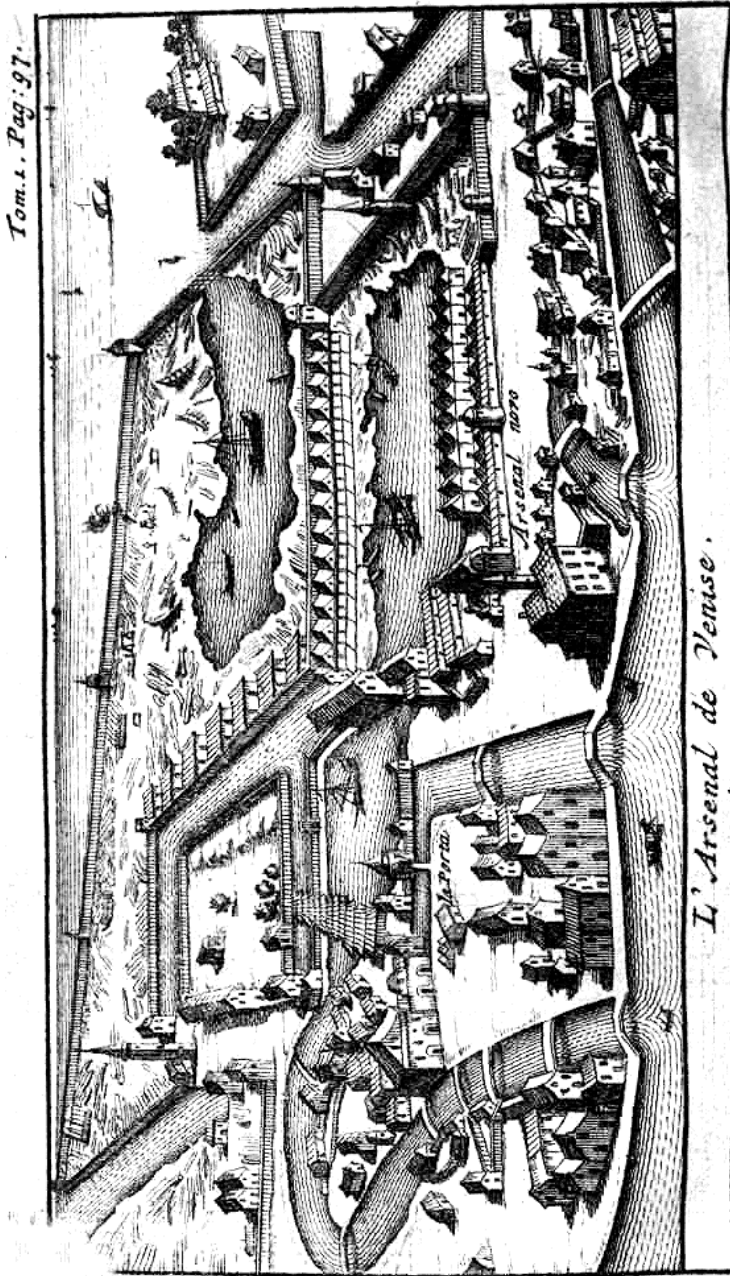
20. Genova: « Cicogne » usate per il prosciugamento (partic. della tavola 18).



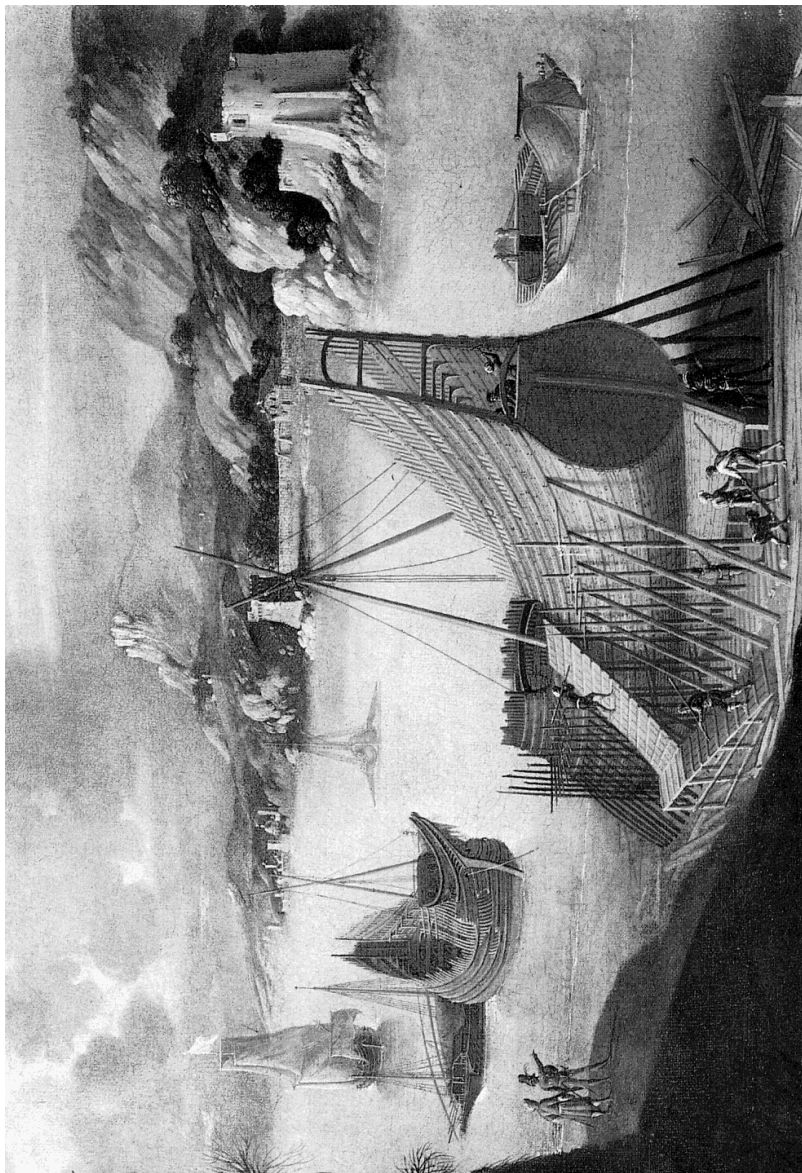
21. Genova: trasporto dello « zetto » (partic. della tavola 18).



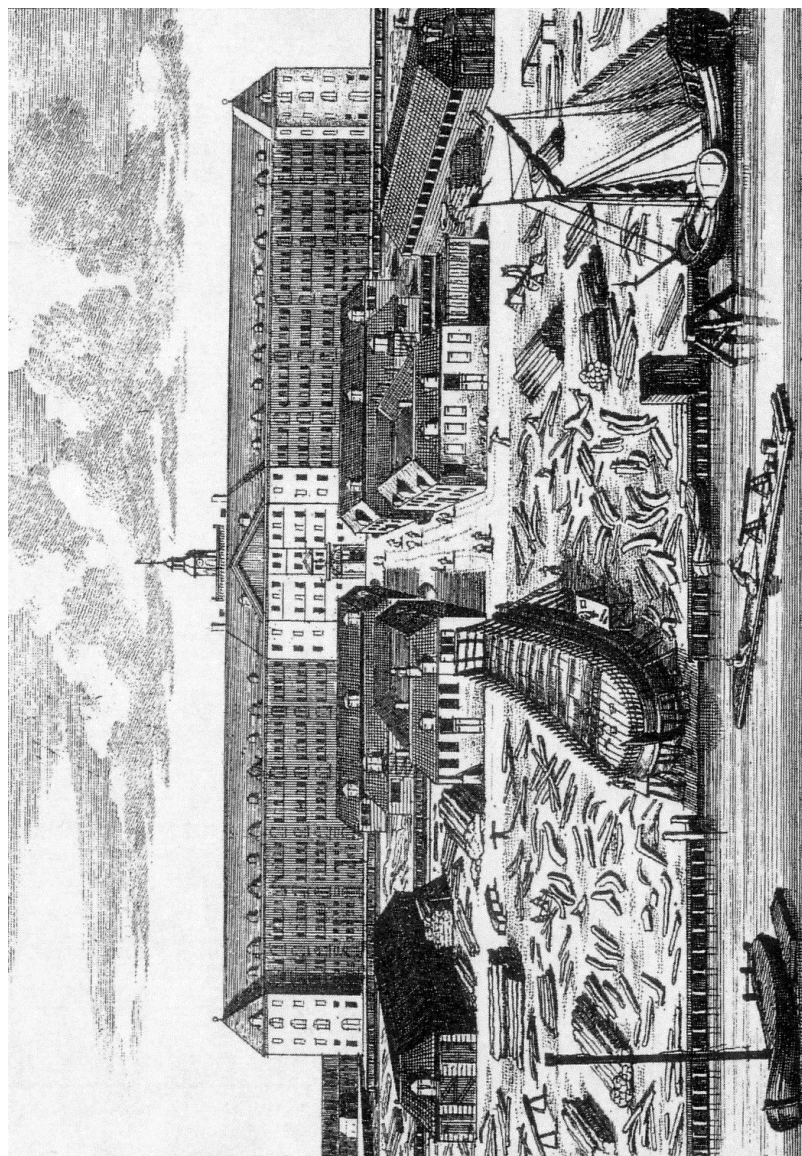
22. Genova: battello per lavorare a secco sul fondo del porto.



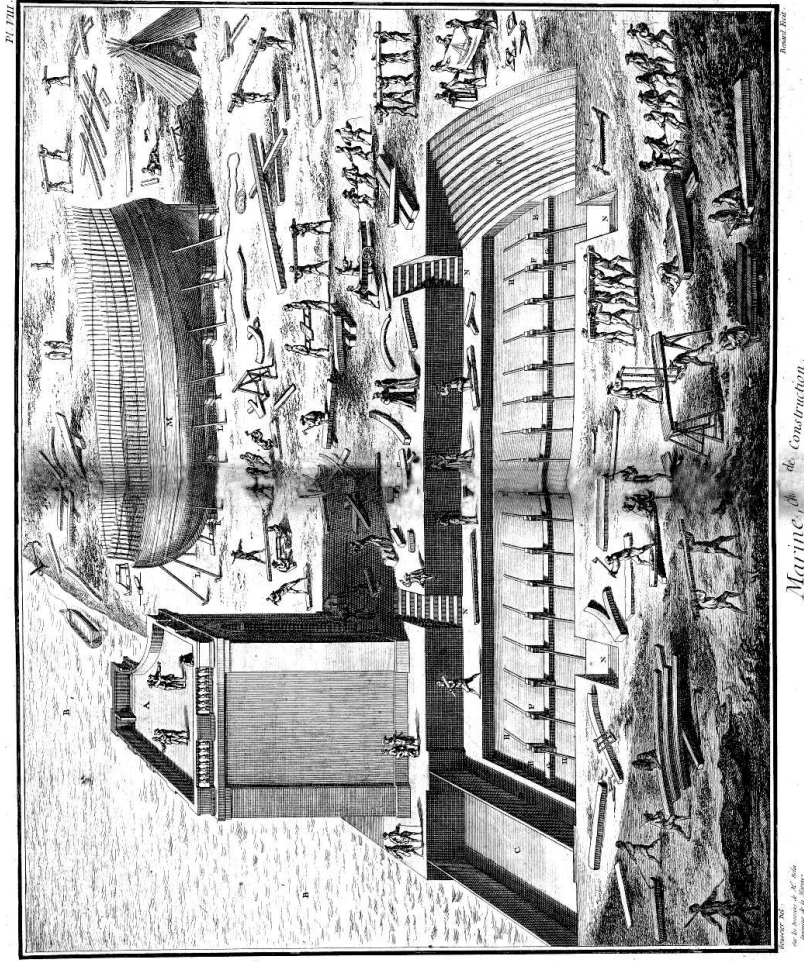
23. L'Arsenale di Venezia, in DE ROIGISSART 1709, p. 97:
<https://bildsuche.digitale-sammlungen.de/viewer/templates/viewimage.php?bandnummer=bsb11249712&pimage=00180&v=100>



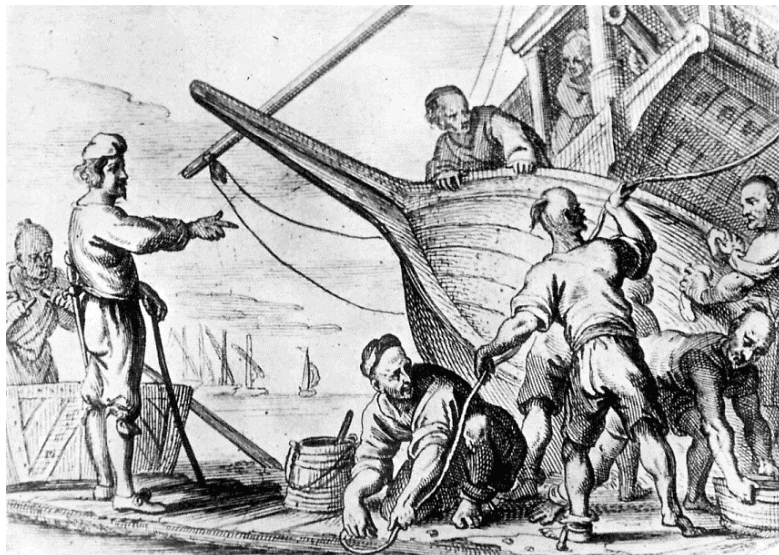
24. Anonimo, *Galeone sullo scalo di costruzione* (Genova, sec. XVII) Genova, Museo Navale.



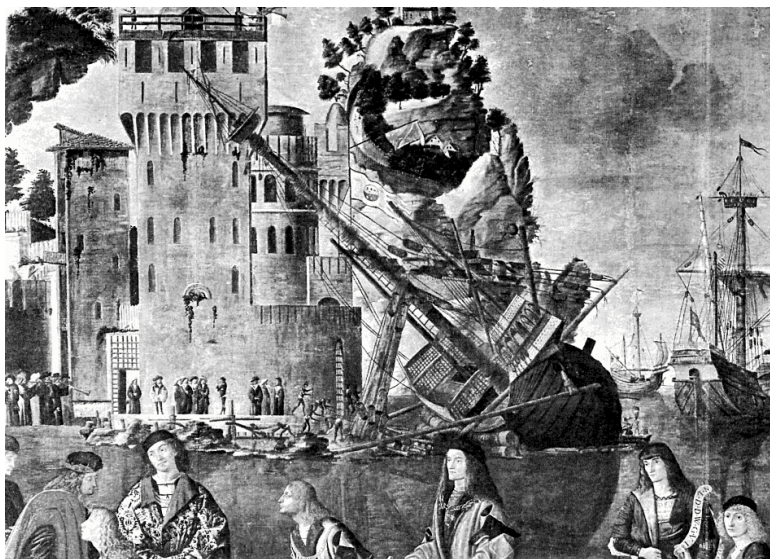
25a. Il cantiere navale della VOC agli inizi del XVIII secolo. Genova, Museo Navale.



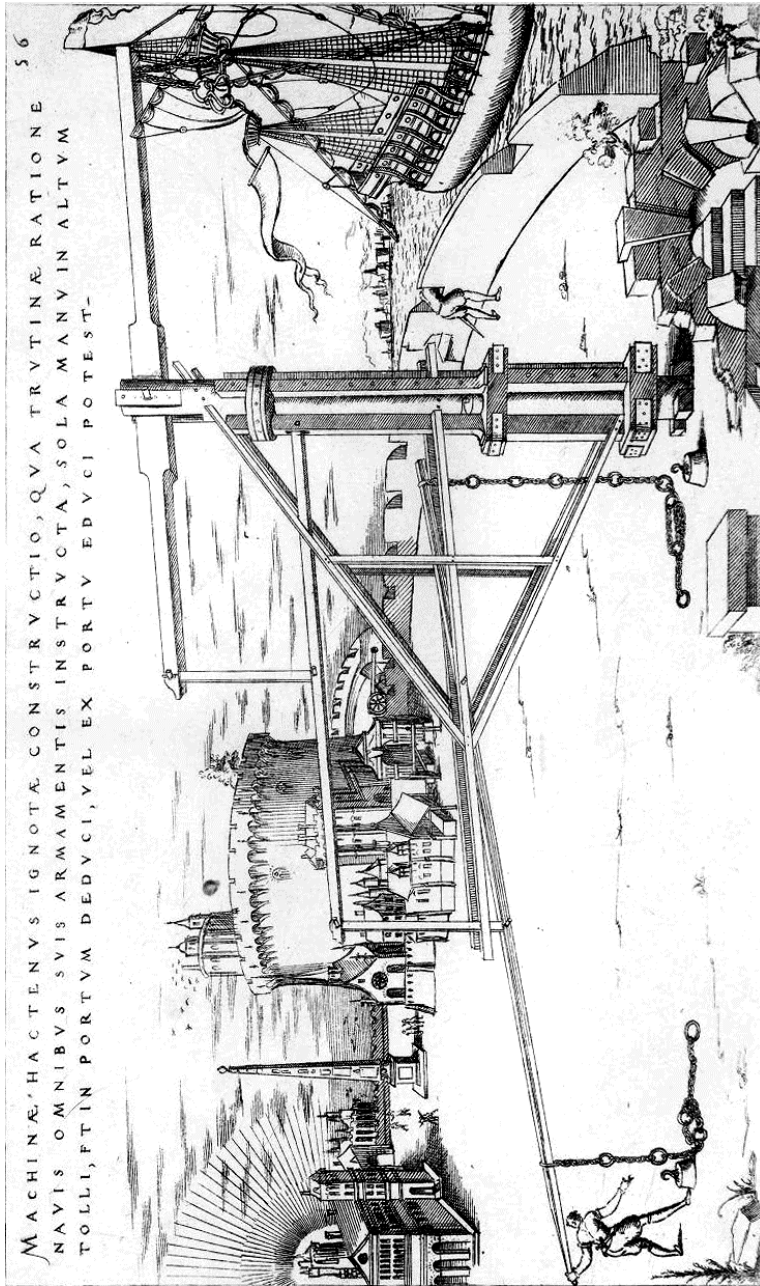
25b. Marina - Cantiere di costruzioni navali, in *Recueil de Planches* 1769.



26a. Riparazioni navali.



26b. Carenaggio con 'sbandata' partic, di V. Carpaccio, *Storie di Sant'Orsola*. Venezia, Musei Civici.



27. Macchina per portare una nave in porto, in BISSON 1578, fig. 56: <https://archive.org/details/Theatruminstrumentum00Bess/page/56/mode/1up>

Il lavoro consistette in:

- a) la costruzione di una palizzata impermeabile che facesse da diga al mare tra due moli (Tavola 19);
- b) l'estrazione dell'acqua con le «cicogne», cioè con grandi cucchiali con manico molto lungo, o pali con secchi, messi a bilanciere, ognuna delle quali richiedeva due uomini per essere manovrata (Tavola 20);
- c) una volta svuotato il bacino dall'acqua, il fondo era ripulito mettendo i detriti nelle «coffe» o ceste, che venivano rovesciate all'esterno della palizzata, sui pontoni o su barche (Tavola 21); i detriti erano poi trasportati fuori dal porto, al di là della Lanterna, o con le stesse barche, oppure, quando non ve ne erano a sufficienza, scaricando lo «zetto» a terra e trasportandolo poi con i carri;
- d) ne derivò una grande necessità di manodopera, specializzata durante la prima fase (maestri d'ascia, calafati, margoni, cioè palombari, etc.), ma anche una grande quantità di lavoratori generici.

Qualche dato per quanto concerne i lavori del 1545 nella Darsena, per raggiungere una profondità di metri 3,225:

- i lavori durarono 97 giorni, da inizio marzo a metà luglio, per non danneggiare la navigazione ed i traffici;
- l'esborso fu pari a circa 40.000 lire genovesi, cioè al costo di quasi quattro navi da cinquecento tonnellate di stazza ciascuna;
- il numero di giornate-uomo complessivamente utilizzate fu pari a 81.392, di cui 5000 di notte, alla luce delle torce;
- il numero di persone impiegate fu pari a 18.039, facendo lavorare ogni soggetto 4-5 giornate ciascuno;
- contemporaneamente lavorarono fino a 1000 persone, specialmente durante le fasi di svuotamento e di scavo.

Importante inoltre ricordare, ai nostri fini, come molti di questi lavori (ad esempio proprio nel caso di Genova) fossero predisposti in periodi di depressione economica, per impiegare la popolazione disoccupata. Altre volte si trattava invece di necessità effettive delle strutture ed in questo caso tutta la popolazione dello Stato veniva obbligata a prestazioni d'opera spesso gratuite. In alcuni casi, nuovamente con riferimento, al porto di Genova, venne pre-cettata la popolazione delle Comunità del Dominio e delle due Riviere.

Solo molto tempo dopo si comincerà ad usare dei battelli speciali, che permettevano di lavorare « a secco » sui fondali, ad una profondità dai quattro agli otto metri (Tavola 22).

I cantieri navali rappresentano un'altra opportunità imprenditoriale a disposizione dei territori e dei centri urbani sul o vicino al mare.

Le Tavole 23-25 rappresentano vari sistemi operativi e varie economie: l'Arsenale di Venezia è statale, accentrato, una vera e propria impresa economica, importante per la città, con una manodopera specializzata che, pur essendo raggruppata in corporazioni, è quasi salariata dallo Stato, che è « imprenditore navale ».

L'esempio opposto è dato dalla cantieristica genovese, sulle spiagge, vicino ai luoghi di rifornimento del legname: si tratta sempre di cantieri improvvisati, che scompaiono dopo il varo dello scafo, successivamente allestito e rifinito nel porto dall'armatore, quasi sempre un soggetto privato. L'economista Gerolamo Boccardo, nella seconda metà del XIX secolo, definisce infatti i cantieri navali genovesi come « la tenda dell'arabo », che viene trasferita secondo le necessità, in questo caso economiche, vicino alle risorse di materie prime, mentre normalmente la manodopera si sposta.

Specialmente nell'Europa settentrionale vi sono cantieri, non necessariamente statali, complessi e attrezzati e, nel XVII e XVIII secolo, anche tecnologicamente più avanzati. L'ultima esemplificazione riguarda i cantieri navali della VOC olandese, modernamente strutturati con a fianco un modello di cantiere del nord-Europa, così come è rappresentato all'interno della settecentesca Encyclopédie.

Di non minore importanza, rispetto alla cantieristica, si collocano le riparazioni navali, di cui gli scafi hanno continuamente bisogno. La fatica della manodopera in questa attività è l'elemento unificante, sia nei secoli più lontani, come nelle più comuni e tradizionali operazioni di carenaggio « con sbandata », cioè facendo inclinare la nave; o nella, forse immaginaria, macchina per portare la nave all'asciutto nel porto. Oltre all'impiego di manodopera ed alla necessità di investimenti si può sottolineare che anche la tecnologia riceve uno stimolo da queste opportunità di lavoro (Tavole 25-27).

Continuando l'esame delle opportunità economiche che il mare offre alle comunità ed ai territori che lo possono sfruttare, non possiamo dimenticare i prelievi fiscali di cui godono i centri che hanno il controllo di passaggi obbligati, come il Sund, tra il Mare Baltico ed il Mare del Nord. Ne sono testimonianza gli imponenti edifici delle Dogane, centro delle riscossioni, come

quelle di Venezia (Tavola 28). Così non sono da dimenticare i noli che arricchivano mercanti e armatori e quindi erano indirettamente un'entrata per l'economia delle città marittime.

Parlando di cantieristica ci si sarebbe dovuti forse soffermare più a lungo (ma altri ci penserà durante la Settimana), sopra l'importanza delle risorse di legname, che legano i boschi della terraferma con l'attività di costruzione dei vascelli destinati a solcare il mare. Molte volte si manifesta un collegamento territoriale tra la materia prima e la sua utilizzazione, nonostante la necessità di legnami di diverse qualità a seconda delle varie parti della nave cui sono destinati; più spesso occorre andare anche lontano alla ricerca del legname necessario, specialmente per le costruzioni navali del Mediterraneo, dove nel XVI secolo ormai molti boschi risultavano esauriti. Certo il legname è sempre stato una grande risorsa per i paesi nordici, e da essi arrivava nel Mediterraneo, anche se, peraltro, al momento della sua utilizzazione il costo del trasporto rappresentava anche il 95% del prezzo.

Non sempre esiste una sinergia tra il mare e le isole: non tutto è positivo infatti nei rapporti tra il mare e la terra che lambisce, cioè le coste (quelle che F. Braudel definisce « nastri di terra »), ma in particolare il mare condiziona la vita delle isole.

Piccole o grandi che siano, la loro importanza deriva di norma dal fatto che sono scali lungo le rotte commerciali e offrono spesso riparo in acque tranquille durante le difficoltà della navigazione. Hanno in comune, inoltre, un arcaismo che le condiziona, se pur in modo diverso: il mare da un lato le mette in comunicazione con gli altri, ma da un altro le avvolge e le separa dal resto del mondo.

Tre gli esempi relativi a realtà assai diverse:

- la *Corsica* (Tavola 29), colonia genovese fino alla fine del XVIII secolo: terra di agricoltori, allevatori e montanari, con borghi lungo la costa abitati da pochi pescatori che svolgono l'attività in modo individuale, per il proprio sostentamento; gli approdi servono per barche e navi di marinai genovesi o di altri paesi, perchè il corso rifugge dal mare e da ciò che può offrire; è stretto nella sua lingua, nelle sue usanze, nella sua economia arcaica di tipo pastorale. Persino all'interno le popolazioni delle varie vallate quasi non si frequentano. Certo il territorio montuoso non aiuta, ma la chiusura nell'autoconsumo è assai rigida.

- la *Sicilia* (Tavola 30), certamente terra di agricoltura (cereali e agrumi), ma ricca di porti con traffici importanti; di pescatori che si spingono coraggiosamente in mare aperto; dotata di tonnare e di saline. Rappresenta il rapporto più equilibrato con il mare; è più ricca, ma comunque senza strade al proprio interno. La salvano i suoi rapporti con il Mediterraneo.
- *Tabarca* (Tavola 31), terzo esempio, con caratteristiche così particolari da essere irripetibili. Per un lungo periodo in mano ai Genovesi, tra XVI e XVIII secolo, pur essendo davanti a Tunisi; punto di riferimento per la pesca del corallo (e di questa il monopolio è genovese), riesce a trasformarsi in un ‘emporio’, una zona franca, punto di collegamento con l’economia dell’Africa settentrionale. Deposito quindi assai importante di merci, anche se rimane, sempre, un «povero scoglio in mezzo al mare», come è definita da un Governatore genovese.

La pirateria e la guerra di corsa, le incursioni dei corsari e degli arabi sulle coste, obbligano le comunità a difendersi con opere particolari che richiedono investimenti anche di grande rilievo, la cui costruzione e manutenzione continua durano anni e impiegano costantemente manodopera. Esistono così comunità che cercano di difendersi lungo le coste; centri fortificati imponenti, specialmente nelle isole; città portuali fortificate verso il mare, ma anche verso il retroterra; coste poco abitate ma con importanti sistemi di avvistamento coordinati e costantemente controllati (le torri), che implicano anch’essi esborsi finanziari maggiori che in terraferma. Ogni opera è comunque occasione di lavoro specializzato agguintivo rispetto ad una normale comunità urbana.

L’ultimo tema, ma non certo per importanza, è quello dell’ampliamento delle conoscenze e dei rapporti culturali che il mare offre ai territori che lambisce.

È il tema più difficile da esemplificare specialmente con immagini. Si è scelto, quasi come un simbolo, la figura ‘immaginaria’ di Marco Polo (Tavola 32), che arriva ad Ormuz nel 1298, in una miniatura del Milione, simbolo (vedi ad esempio l’elefante) del concetto del nuovo. Anche i portolani, peraltro, testimoniano nelle loro raffigurazioni l’attenzione che veniva posta durante la navigazione, e poi riferita e riportata graficamente al ritorno, non solo a quanto poteva essere utile per viaggi successivi (approdi, secche, difficoltà di navigazione), ma anche a tutto quello che di nuovo, di inusuale o di spaventoso si incontrava: animali esotici, appunto, fogge di abiti, abita-

zioni con caratteristiche diverse, fermo restando che nei più antichi esempi si sottolineano maggiormente gli scambi di conoscenze tra il Mediterraneo orientale, quello occidentale e le coste dell'Africa; ma non certo meno importanti sono stati i rapporti culturali tra Nord e Sud Europa, per arrivare successivamente a quelli con il Nuovo Mondo. È solo il caso di accennare allo scambio ed all'utilizzazione di nuovi o poco conosciuti prodotti alimentari e di oggetti, come profumi e pietre preziose, o gli stessi occhiali.

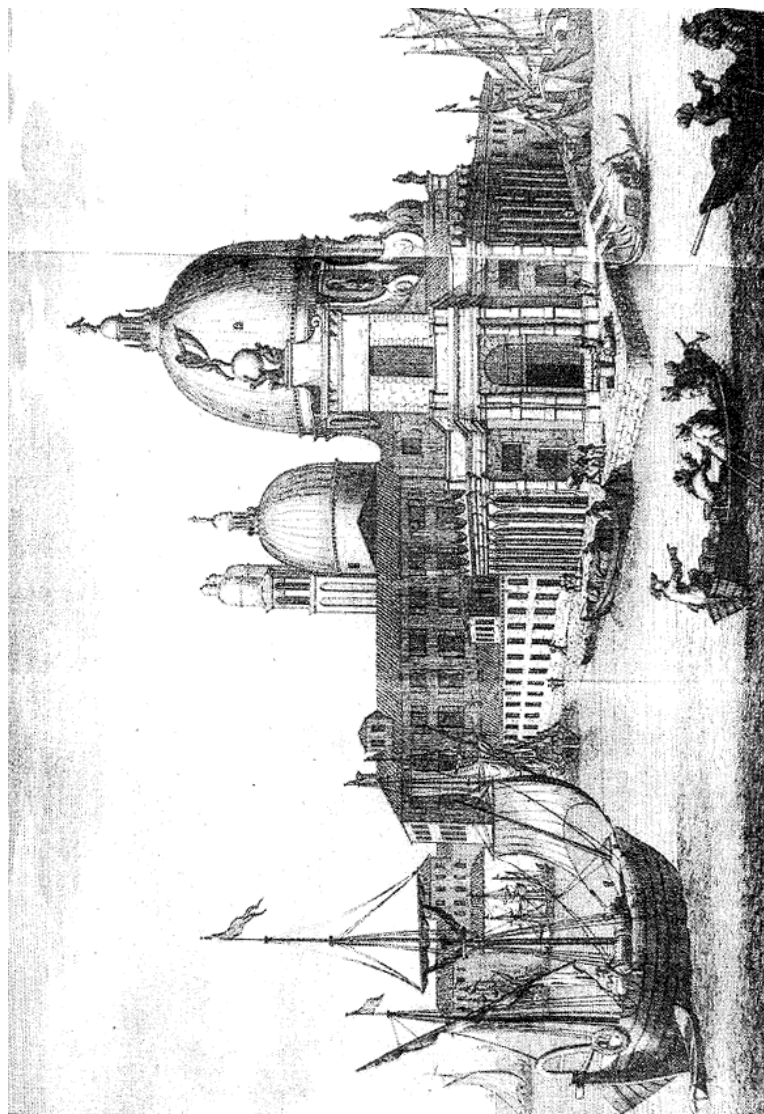
Ma la cultura è anche tecnica, ed è grazie al mare, ed ai contatti commerciali che esso consente in modo più agevole, che assai spesso si diffondono i vari tipi di contratti, le tecniche finanziarie, gli usi mercantili.

Il riferimento è al *Consolato del mare*, considerando il mare come elemento di unione anche dal punto di vista delle regole, nonostante le dispute che avvengono tra XVII e XVIII secolo a proposito di un importante concetto, che si diffonde lentamente, quello di mare territoriale. Si tratta del primo esempio di normativa commerciale e di diritto della navigazione che si diffonde e che lentamente, con vari aggiustamenti funzionali alle realtà locali, viene accettato in tutti i porti del Mediterraneo (Tavola 33).

Vorrei chiudere con alcune frasi già accennate, ma che credo ci dovranno accompagnare in questa Settimana di lavori che inizia oggi:

- l'Encyclopédie definisce il mare come «una grande distesa di acqua salata che avvolge la terra», ma
- la vita del mare è mescolata alla terra e la sua storia non può quindi essere separata dal mondo terrestre che avvolge;
- poiché l'uomo domina la terra, la storia di questa distesa di acqua salata è la storia dell'uomo nei suoi rapporti con il mare.
- Se dal mare risorse, novità, conoscenze, sviluppo economico, hanno come primo punto di arrivo le coste, da queste si incanalano poi necessariamente verso le zone continentali: il mare riesce così ad arrivare con la sua poliedrica influenza anche dove il mare non c'è. *

* La Bibliografia coincide con quella delle Relazioni che compaiono negli Atti della Settimana, dalla preventiva lettura delle quali si è tratto spunto per questo intervento.



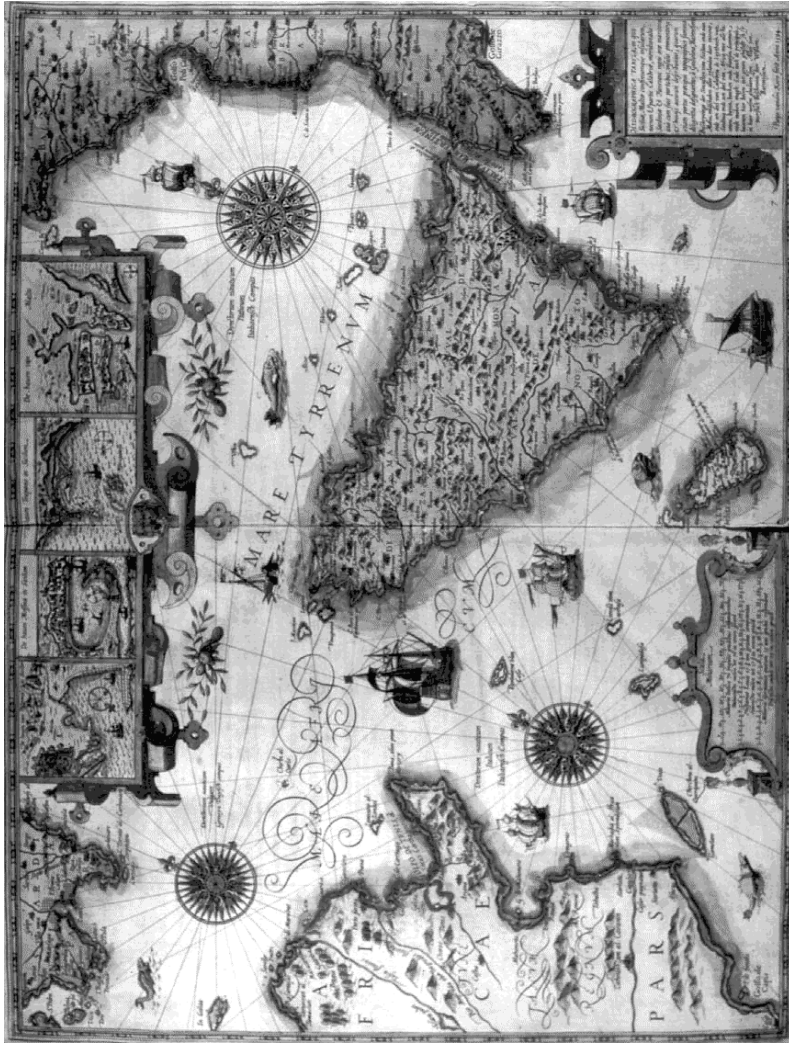
28. Dogana di Venezia, in *Gallerie agreeable* 1733. Su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, © Roma, Biblioteca Casanatense, N.IX.9-30, v. 11, tav. 64.



29a. Corsicae antiquae descriptio, *Galerie agreable* 1733. Su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, © Roma, Biblioteca Casanatense, N.IX.9-30, Vol. XIII, tomo 38, tav. [31s].



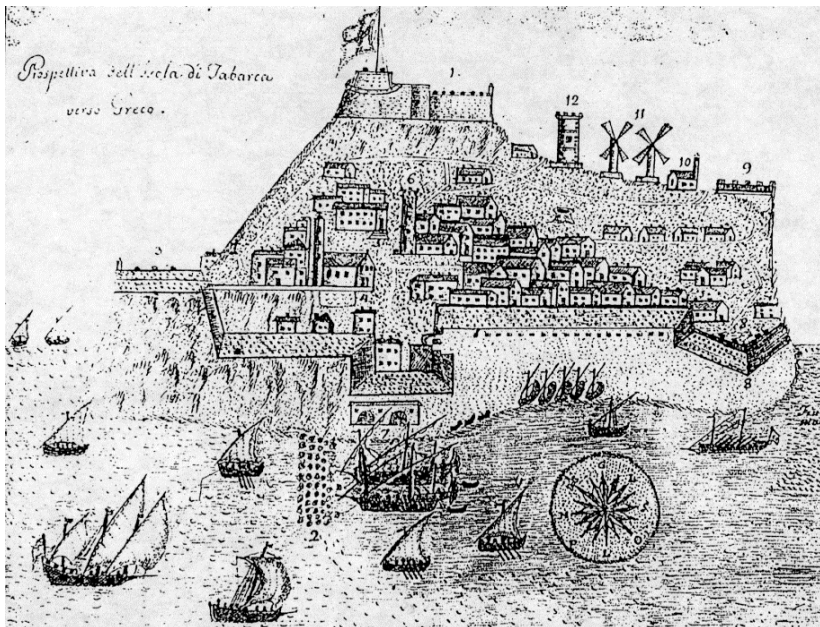
29b. Italia settentrionale e Corsica, in MÜNSTER 1552, p. 143:
<https://books.google.it/books?id=d95EAAAAcAAJ&hl=it&pg=PA143>



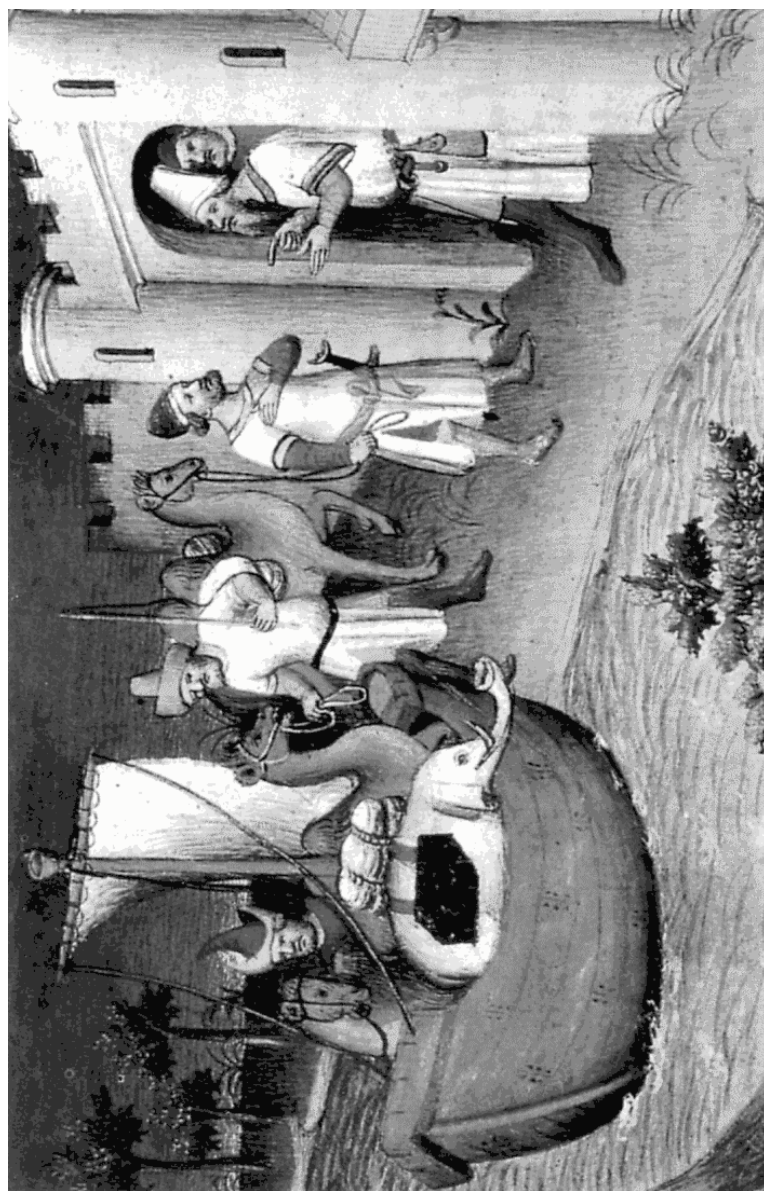
30. Sicilia e Napoli, in BARENTSZ 1595, The Hague, Algemene, Rijksarchief, section VEL F.



31a. Anonimo, L'isola di Tabarca. Seconda metà XVII secolo, Genova, Museo Navale di Pegli.

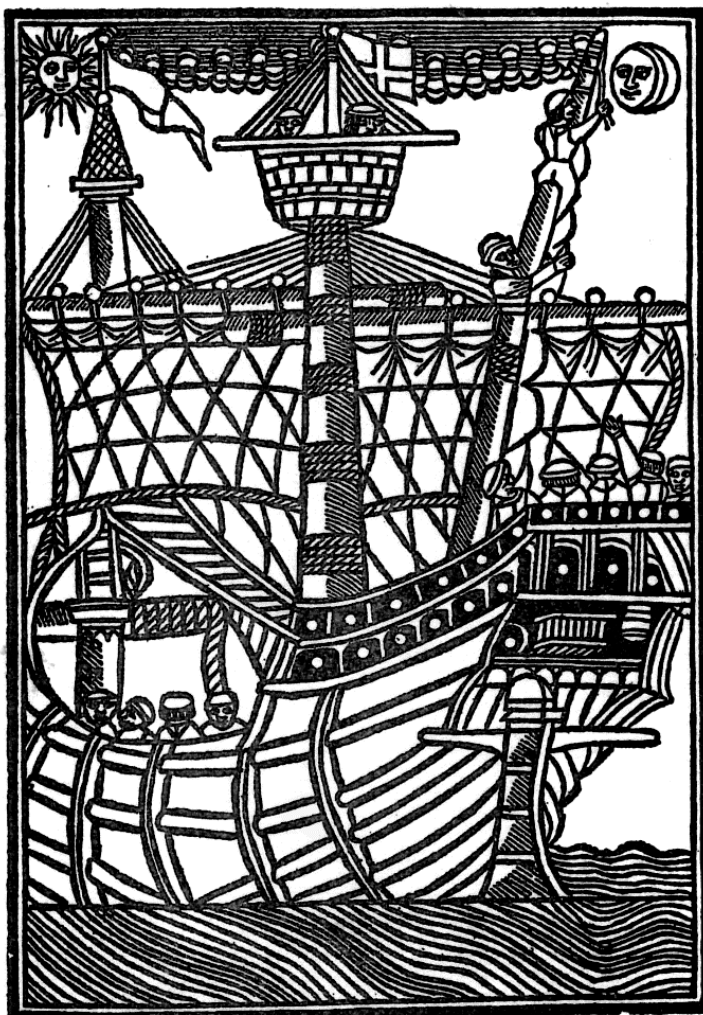


31b. Prospettiva dell'isola di Tabarca verso Greco, in *Memorie dell'isola di Tabarca raccolte e scritte da Stefano Vallacca*, Biblioteca Reale di Torino, *Manoscritti di Storia Patria, Miscellanea* 900 P.



32. Marco Polo approda a Ormuz, nel Golfo Persico, In MARCO POLO, *Le Livre des merveilles du monde*, 1410. Paris, Bibliothèque nationale de France, Ms. Fr 2810, c. 14v.: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b52000858n/f36.hgthres>

Libre de cōsolat tractat dels fets maritims 26



33a. Frontespizio del *Libro del Consolato del mare*, 1502, ed. Luschnier.

En qual manera los Consols son cascu any elects e lo jutge de les appellacions.

.c. i.



Eascu any la vespre de la festa de nra senyor los proms patrōs e mariners o partida daqls apple guē consell en la esglesia de sancta Tebea dela dita ciutat. E aqui per electio e no per redolus tots ē vna cōcordāts o la maior partida elegeixen dos bons homens dela art de mar en consols. E vn boim dela art dela dita mar e no de nenguna altra art offici o sciēcia en iutge de les appellacions: ques fan d les sentētes dels dits Consols. E les dites electiōs son fetes per priuilegi. que los dits promens d la art de la mar han del seyor Key e de los antecessors.

Del sacrament que fan.
los dits Consols.

.c. ii.



E dia de Nadal los dits cōsols elects iurē ē podr d iusticia ciuil de la dita ciutat dins lesglesia de nostra dona sca Maria dela seu apres q̄l dit iusticia ha iurat ē poder del senyor Key o d son batle: q̄ be e leal mēt se haurā en lo offici del dit consolat. q̄ darā dret axi al maior cō al menor. saluāt tota hora la secltat e le altat del senyor Key.

En qual manera lo iutge de les appellacions del consolat es presentat al portant veus de procurador e iura en son poder.

.c. iii.



E fada la dita festa d Nadal los dits cōsols ab alguns promens de mar presentē lo dit iutge elet al portant veus de procurador en lo regne de valētia o a son lochtinent e iura en podr de aquell que be e lealment se haura en lo dit offici e aquell qui per los dits Consols es al dit procurador preletat en iutge d dites appellatiōs e aixes acostumat de ser no contrestat q̄ ē lo priuilegi als dits proms d mar per lo seyor Key sobre la electio del dit iutge cascu any per lo dit senyor Key o per procura

Genova e il Mediterraneo occidentale

Per affrontare questo tema non si può non partire dalla citazione di alcune definizioni di Fernand Braudel, per il quale il Mediterraneo non è un mare, ma una successione di pianure liquide, comunicanti per mezzo di porte più o meno larghe, sottolineando inoltre, con particolare riferimento all'Italia, come in esse « la mer est le prolongement des terroirs ». La storia del Mediterraneo non è separabile dal mondo terrestre che l'avvolge: io aggiungerei che l'affermazione può anche essere ribaltata.

Sono questi spazi limitati, definiti sempre dallo stesso Autore *narrow seas* che, con proprie, speciali, caratteristiche, hanno sempre rivestito una notevole importanza sociale ed economica, in quanto, grazie alle rotte marittime che li congiungono, e all'alternarsi del predominio diversificato dei vari centri portuali, hanno favorito lo sviluppo di grandi commerci e di scambi di culture differenti.

In questo panorama, i Genovesi risultano ben consapevoli della propria posizione geografica: e quando parlo di 'Genovesi' la denominazione ha come riferimento tutti gli abitanti della Repubblica; uno Stato composito, unitario, ma non certo amalgamato e coeso politicamente, anche se gli interessi economici degli abitanti nei confronti del mondo esterno sono in larga parte coincidenti, nonostante l'incombente presenza della città Dominante.

La vocazione marittima internazionale della Repubblica con lo scalo principale e quelli delle due Riviere, è evidente fin dai tempi più antichi, e si relaziona alle difficoltà economiche del territorio e della popolazione, cui è necessario assicurare regolari rifornimenti delle derrate fondamentali, indispensabili anche per mantenere la pace sociale; occorre inoltre procurare materie prime per le importanti manifatture, da cui dipendono salari e reddito per la manodopera ampiamente disponibile.

Il presidio delle proprie coste mediterranee è costante, al punto che tutte le navi sono obbligate a sostare prioritariamente ed a scaricare le proprie mer-

* Presentato al Convegno Internazionale della Società degli Storici dell'economia su *L'economia italiana nel contesto mediterraneo in Età moderna e contemporanea*, Università degli Studi di Bari 'Aldo Moro', 12-13 novembre 2015.

canzie nella città capitale; solo successivamente, soddisfatti i diversificati sistemi di tassazione, queste possono raggiungere i porti minori o, per via di terra, i centri padani, nei confronti dei quali la Liguria rappresenta l'unico varco aperto verso il mare. Il cabotaggio è, quindi, una componente di notevole peso, indispensabile per la precarietà e la quasi inesistenza di comunicazioni lungo le coste terrestri: all'inizio del Cinquecento i vettori impiegati in questo settore rappresentano il 10-15% della portata complessiva delle navi maggiori, su una flotta che ammonta a circa quindicimila tonnellate di stazza, cifra prossima a quella della marina veneta e superiore a quella della marina ragusea la cui esplosione si sarebbe verificata solo successivamente. I Genovesi, inoltre, svolgono una parte cospicua dei propri trasporti per conto terzi, anticipando in questa direzione la successiva specializzazione olandese.

Proprio per queste caratteristiche di internazionalità, la Repubblica è molto attenta allo specifico controllo del mare prospiciente la propria costa: esso viene indicato come «Mare nostrum» o ancora più spesso come «Mare Ligusticum», ma in una accezione molto particolare, come risulta nelle mappe nautiche: esso comprende ampiamente l'alto bacino tirrenico, tra le isole di Capraia, l'Elba e la Corsica settentrionale, con una espansione occidentale che arriva fino a Marsiglia.

Le allegorie e i miti che, nel tempo, hanno voluto rappresentare Genova ed il progressivo espandersi del suo prestigio nell'ampio specchio del Mediterraneo, partendo da una stretta striscia di terra compresa fra montagna e acqua salata, sono una testimonianza di questa precisa realtà economica, anche se talora in forma un po' iperbolica. Una delle raffigurazioni più famose, quella del Ripa, nel 1603, rappresenta, ad esempio, la Liguria come una «Donna magra (ossuta verrà aggiunto in epoca successiva), di aspetto virile e feroce, sopra di un scoglio ... haverà una veste succinta con ricamo d'oro ...» e in testa un elmo. Magra, cioè con riferimento al territorio sterile che deve essere di stimolo agli abitanti nel cercare diverse opportunità di guadagno, mentre la veste aurea tende a denotare le ricchezze che questa popolazione riesce ad acquisire in tempi diversi. Certo più significativa ai nostri fini è senz'altro la seconda parte della descrizione, in cui si aggiunge «Terrà la destra mano aperta, in mezzo della quale vi sarà depinto un occhio ... e appresso al lato destro vi sarà un timone ...»; cioè da una parte l'industria «con la quale supplisce al mancanza naturale del paese, nel procacciarsi in varie arti tutte le cose che fanno al ben vivere. Ma queste arti sono soprattutto il maneggio della navigazione, che con singolare maestria si esercita». Unica concessione all'agricoltura, la palma nella mano sinistra, simbolo anche dell'azione e dell'attenzione del sol-

dato (pensiamo alle guerre con i Saraceni, su cui torneremo); secondo alcuni l'occhio è il simbolo del genovese che posa lo sguardo su tutto quanto gli è edificato intorno, lontano e vicino, ma specialmente verso il mare, rispetto alla vicina linea della montagna.



DONNA magra, di aspetto virile, & feroce sopra di vn scoglio, ò falso, hauerà vna veste fuccinta con ricamo d'oro, in dosso vn corfaletto, & in capo vn'elmo. Terrà la destra mano aperta in mezzo della quale vi farà depinto vn'occhio, & con la sinistra mano porgerà con bella gratia vn ramo di palma, & appresso al lato destro vi farà vn timone, &

Q 3

Liguria da RIPA 1603, p. 249: <https://archive.org/details/iconologiaouerod00ripa/page/249/mode/1up>

Altre raffigurazioni allegoriche, coeve e successive, peraltro numerose, sono molto più 'trionfanti' nella loro iconografia: particolarmente famosa è quella della Liguria trionfante sui mari e nel mondo finanziario, con molti orpelli; un'altra ancora prende già in considerazione i due emisferi, il *mundus antiquus* e quello *novus*, di cui si inizia ad avere coscienza; un'altra ancora, cronologicamente successiva, fa riferimento alla crisi seicentesca, ed al *Genio Ligure risvegliato*, nel momento in cui è ampio il dibattito politico interno alla Repubblica sulla necessità o meno di ridare vigore all'attività marittima nel Mediterraneo occidentale. Nessuna riassume, però, come la prima, nei singoli particolari, i problemi della Repubblica, la cui configurazione fisica porta a considerare l'acqua come uno spazio complementare rispetto al territorio, e quasi un fattore di produzione aggiuntivo.

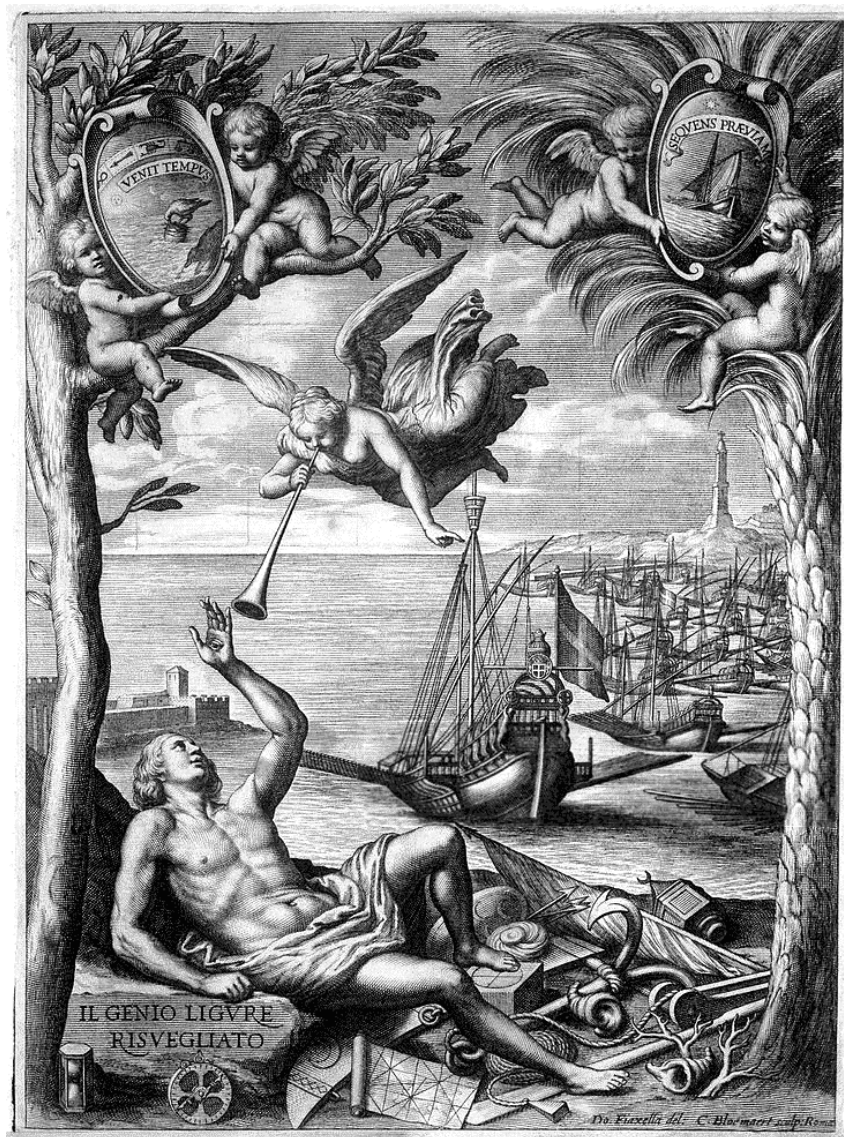
Rimanendo ancora brevemente sui concetti generali volevo più tecnicamente specificare, nel rapporto tra Genova e il mare, il significato di una espressione riportata ampiamente dalla storiografia, cioè il detto *Genuensis ergo mercator*, per sottolineare come non si tratti di un semplice luogo comune divenuto tradizionale. Non esiste, infatti a Genova (come in altri Comuni italiani) una corporazione di *mercatores*, con normativa e giurisdizione autonoma, ma il commercio permea tutta la società, anche se tradizionalmente sono per la maggior parte nobili coloro che ad esso si dedicano: per questa ragione, ad esempio, è sempre molto difficile trovare, tra gli aristocratici cui sono riservate, soggetti disponibili ad assumere cariche pubbliche, considerate onerose e di troppo lungo periodo, come ad esempio l'appartenenza al Senato, che finiscono per distogliere da lucrosi affari.

La definizione sopra riportata rappresenta, in realtà, qualcosa di ufficiale: essa appartiene, infatti, ad una sentenza emessa dalla Rota civile, nella quale si fa presente come a Genova tutti (ricchi, poveri, nobili, plebei, donne, uomini pubblici e privati cittadini) non lascino le loro risorse finanziarie infruttifere: per questo spetta loro di diritto, anche in giudizio, la qualifica di mercante, senza la necessità di alcuna testimonianza probatoria.

Da un punto di vista urbanistico Genova è una città congestionata dai traffici di merci e dallo spostamento, anche a lungo raggio, di persone. Si dice « ed erano levantini, greci, catalani, napoletani, veneti, schiavoni, turchi, tunisini ... », ai quali si univano le ciurme delle navi inglesi, olandesi, bretoni, per fare alcuni esempi; condizionata quindi nello sviluppo verticale della sua edilizia dalla mancanza di aree edificabili.



Real grandezza della serenissima Repubblica di Genova da DE GONGORA 1669.



Il Genio Ligure risvegliato da VENEROSO 1650.

Anche in funzione delle crociate, la prima espansione mediterranea della Repubblica è verso Oriente: già nel corso del XII secolo la costa siripalestinese è raggiunta da un flusso crescente di uomini e di merci. I Genovesi emigrano dapprima per limitati periodi di tempo; poi, sempre più spesso, con l'obiettivo di fermarsi in pianta stabile (almeno con una rappresentanza della famiglia) e di ritagliarsi un ruolo all'interno della giovane società d'Oltremare. Pochi i porti e non sempre rispondenti in modo efficiente alle esigenze dei mercati: Acri, Tiro, Beirut, Tripoli, Laodicea. Dal punto di vista commerciale è senz'altro l'Egitto che attira i maggiori interessi, con il grande porto di Alessandria, terminale di una serie di importanti piste caravaniere. Inseritasi poi all'interno del Mar Nero, Genova riesce a costituire in Oriente quasi un impero, un vero e proprio 'sistema portuale', come è stato definito, ampio e integrato, proiettando lo scalo della capitale in una visione quasi tolemaica. In realtà i porti orientali sono insieme empori e presidi commerciali, senza alcuna mirata espansione territoriale: Pera, Caffa, Chio costituiscono il fondamento della cosiddetta 'Romània genovese'.

Una volta perso definitivamente questo predominio, in conseguenza della conquista turca, (senza le lunghe guerre che invece sosterrà Venezia nel vano tentativo di salvare i propri possedimenti nell'Egeo), Genova si lancia con successo verso l'Occidente per cercare di creare un «secondo impero», con caratteristiche in buona parte nuove; un «impero del denaro», prima di tutto, grazie alle esigenze della Corona di Spagna. Parallelamente si cercano di sfruttare le nuove opportunità commerciali offerte dal versante marittimo occidentale, dalle Baleari all'Andalusia, fino alle coste nordafricane, ma anche da regioni limitrofe come la Provenza e la Borgogna.

Si afferma progressivamente la linea che vede i Genovesi sempre più 'padroni' del Mediterraneo occidentale, combattendo, appunto, e mercanteggiando, controllando parte delle isole, tenendo testa ai Pisani ed alle monarchie di Francia e di Aragona; avvalendosi, come in passato, dell'intesa di grandi gruppi familiari e mantenendo efficiente la ben nota «Repubblica internazionale del danaro». Sarebbe erroneo, tuttavia, ritenere questo fenomeno come esclusivamente finanziario, in quanto è in realtà il risultato di una attività economica plurisetoriale, realizzando un certo equilibrio anche tra armamento, commercio e manifatture.

«Mercanti e rentiers», non si spingono però con entusiasmo verso il nuovo continente; ai nuovi interessi economici fanno riscontro gli adeguamenti tecnici: alle «galee di mercato» si sostituiscono le «caracche» adatte

al trasporto di merci più pesanti; si modernizzano, ma anche si ridimensionano le infrastrutture portuali; ci si attrezza ad affrontare i nuovi concorrenti ormai presenti nell'area occidentale del Mediterraneo.

I brillanti risultati nuovamente conseguiti, sia in campo finanziario che commerciale, mettono, peraltro, in rilievo quella che è stata definita da Giorgio Doria la « diaspora dei Genovesi »: l'attività di un numero ristretto di imprenditori residenti a Genova, operanti come capifila nei confronti di una costellazione di imprese sparse per il mondo (in Spagna in particolare, ma anche nelle Fiandre), con i cui titolari sussistono collegamenti societari, affinità parentali, solidarietà di casta; un sistema di aziende economicamente integrate presenti sulla scacchiera internazionale. Ancora una volta il gruppo familiare si dimostra come il nucleo di origine della prima forma associativa, con la formulazione di precise analisi dei singoli settori economici, della concorrenza, dell'ambiente, e di conseguenza la presenza di una forte capacità di effettuare scelte strategicamente vincenti.

Dopo l'inizio del XVI secolo, il Mediterraneo occidentale attraversa certamente uno dei momenti più importanti della sua storia: non solo i Genovesi ma tutte le marinerie hanno ormai rafforzato la loro operatività in questa area, a partire dai Ragusei che ne diventano grandi protagonisti. La loro partecipazione al traffico del porto della Dominante ligure passa, infatti, dal 10% del tonnellaggio, negli Anni Trenta, al 40% nel periodo tra il 1563 e il 1573, quando il declino della marineria ligure è ormai evidente. Ma consistente è soprattutto la nuova forte presenza dei nordici, su cui non mi soffermo però in maniera specifica, se non per ricordare la loro vera e propria calata in massa, tra il 1591 e il 1592, con le navi cariche di granaglie, sconvolgendo la normalità già in crisi: nel giro di pochi mesi entrano nel porto di Genova circa duecento navi con un carico di circa 36.000 tonnellate di cereali. Le infrastrutture del porto della Dominante, faticosamente tenute in efficienza dalla Repubblica con il supporto finanziario del Banco di San Giorgio, e soprattutto il Porto franco, subiscono un impatto pesante.

Su queste vicende occorre fare una ulteriore considerazione: la reazione genovese non fa capo ad una unitaria politica navale dello Stato, incapace di scegliere tra l'incentivazione delle manifatture, il supporto ad un maggiore sviluppo della navigazione e dei traffici, o il potenziamento di una flotta militare quasi inesistente. Mentre all'interno del Senato le varie fazioni propongono « un ritorno all'antico », altri sottolineano come « son perduti gli empori, son variate le navigazioni, son distrutte le amicitie, tolte via le confidenze, scordata l'arte ». Alla fine i diritti della Repubblica sul mare vengono,

però, ribaditi con forza, e la frontiera marittima più accattivante tende a spostarsi sempre più verso la zona sud-occidentale, quasi un Mediterraneo atlantico, nel quale, tuttavia, lo stretto di Gibilterra è tendenzialmente visto ancora come una strozzatura non da tutti affrontabile: i Genovesi, per quanto presenti con le loro navi, in varie occasioni, nel Nord Europa, non avevano avuto mai, con questa rotta, la tradizionale confidenza dei Veneziani.

L'espansione islamica aveva reso le coste del Mediterraneo occidentale, e appunto la vicina area atlantica, una zona 'calda', nella quale operazioni di guerra e di mercato si alternavano ormai da tempo, senza per questo rinunciare al recupero delle ricchezze asiatiche. Non si devono, tuttavia, dimenticare sia il secolare inserimento dei Genovesi nel mondo iberico, sia alcuni avvenimenti entrati a fare parte del patrimonio simbolico europeo o, come è stato scritto, «del canone occidentale»: il primo viaggio verso le Fiandre compiuto dalle galee del genovese Benedetto Zaccaria già nel 1278, o il viaggio «ad partes Indie» tentato dai genovesi Ugolino e Vadino Vivaldi nel 1291. Ad essi, peraltro, si deve accompagnare la serie dei nomi degli Ammiragli genovesi attivi con le loro flotte presso la corona portoghese e quella castigliana, anche nei secoli successivi.

Si è detto della politica mirante al controllo delle isole tirreniche, della Sardegna e della Corsica in particolare (si pensi agli insediamenti edificati in queste isole, anche se spesso esclusivamente a scopo difensivo): potenziali mercati, ma anche importanti fonti di materie prime (prezioso, ad esempio il legname della Corsica). Occorre inquadrare questi territori, però, anche come teste di ponte per la politica genovese mirante ad estendere progressivamente la propria area di influenza non solo verso le terre dell'Occitania (utile fornitrice di granaglie) e della costa della penisola iberica: al di là di questi possedimenti si è più vicini, infatti, ai porti islamici della costa settentrionale africana che – tra l'altro – attraverso la distesa sahariana assicurano gran parte del rifornimento dell'oro, il cui fabbisogno è costante nel mondo mediterraneo.

Vi è un'isola, in particolare, Tabarca, situata a poche miglia da Tunisi, la cui funzione, fino ad alcuni recenti studi, non era mai stata inserita nella sua giusta prospettiva economica. La pesca del corallo è sembrata per lungo tempo l'unica motivazione che avesse spinto alcune nobili famiglie, a partire dal tardo Medioevo (la famiglia dei Lomellini a Tabarca, ad esempio, e i loro corrispondenti Lomellini a Genova) a frequentare questa porzione di costa nordafricana ed instaurarvi un dominio duraturo e particolarmente proficuo: in effetti ancora a metà Cinquecento la quantità di corallo pescato si

aggirava sulle undici tonnellate all'anno, anche se il 2% di esso era dovuto al Re di Spagna, come canone per la concessione dell'appalto.

L'aspetto che, nella nostra ottica, va particolarmente valutato, riguarda il valore aggiunto che i Genovesi riescono a ricavare dalla posizione strategica di questo «scoglio in mezzo al mare», come è stato definito, trasformandolo in uno straordinario «ponte sul Mediterraneo». I Genovesi approfittano della posizione strategica dell'isola, in primo luogo per instaurare proficui commerci con i territori barbareschi, dove si producono in grande abbondanza grano, orzo, fave, olio, cera, lana, carne bovina salata, muovendo interessi enormi: è stato calcolato come, per questi ed altri generi alimentari, si riuscisse ad ottenere dalle popolazioni arabe un prezzo che, se pur condizionato dalla abbondanza o meno dei raccolti, era generalmente la metà rispetto a quello che si riusciva a realizzare in patria o su altri mercati mediterranei. Da centro di pesca specializzata, l'isola si trasforma così rapidamente in un importante emporio commerciale: sulla base delle precise informazioni ricevute venivano, infatti, inviate, ogni anno, da Genova ingenti somme di danaro da investire nell'acquisto dei generi ritenuti più a buon mercato (custoditi in appositi magazzini) e per i quali si intravedevano le migliori occasioni di profitto. Non si trattava, inoltre, di scambi a senso unico, in quanto venivano contemporaneamente soddisfatte le richieste di beni diversi (ad esempio lane spagnole e altri tessuti) richiesti dalle piazze di Tunisi ed Algeri. La costituzione di questo atipico magazzino di beni (quasi una zona franca in mezzo al mare) induceva altresì alla presenza non indifferente negli scali tabarchini (e non certo interessate in maniera particolare al commercio corallifero) di navi inglesi, francesi, olandesi, spagnole, cui venivano esitati direttamente i carichi, evitando ulteriori costi di trasporto.

Anche da un ulteriore punto di vista si può, però, sottolineare l'esistenza, almeno fino a metà Seicento, di un contatto tra Cristianità e Islam di cui i Genovesi sono i maggiori protagonisti.

È nota la continua difesa delle proprie coste e dei carichi delle proprie navi mercantili che i Genovesi, sono costretti, dispendiosamente, a condurre contro la pirateria saracena nel Mediterraneo occidentale: il rischio di diventare un 'bottino umano' era molto forte, specialmente nel Ponente Ligure e lungo le coste della Corsica, dove i corsari barbareschi imperversavano, dotati di parecchie decine di navi, con a bordo un grande numero di armati e di «bocche di fuoco». Una vera calamità nei confronti della quale poco riusciva a reagire il sistema difensivo della Repubblica, se pur capillare, ma

non certo molto efficiente, limitato a torri di avvistamento e al pattugliamento delle coste e della acque tirreniche con alcune galee. Al di là del notevole numero di giovani, donne e bambini (anche centinaia in alcuni casi), che venivano catturati per essere, poi, rivenduti nell'importante mercato di Algeri, accadeva addirittura, nei centri costieri più indifesi, che i prigionieri venissero ammassati sulle spiagge e se ne trattasse immediatamente il riscatto con le Autorità, le famiglie e i numerosi Monti che cercavano di raccogliere fondi a questo scopo in ausilio dei propri concittadini.

Il complesso problema del « riscatto degli schiavi », ricco di sfaccettature religiose ed economiche, funzionava grazie a intermediari, assai spesso religiosi: se seguito attentamente per il caso ligure (ancora nel 1705 risultano elencati i nomi di 224 persone detenute) finisce in molti casi per trasformarsi in un lucroso commercio (il costo medio unitario di un riscatto variava tra mille e millecinquecento lire genovesi).

Tabarca, tra il XVI ed il XVII secolo, diventa quasi un tramite necessario, se non obbligatorio, per questo tipo di operazioni. Il possedimento è considerato un territorio in cui la contrapposizione tra Islam e mondo occidentale ha un ruolo assolutamente secondario: l'isola diviene, sotto la regia dei Lomellini e con il consenso della Repubblica, una sorta di punto di contatto tra Cristiani e Mussulmani, quasi una zona franca, in cui possono operare efficacemente i Genovesi, coinvolti in quello che era divenuto un vero e proprio « commercio di esseri umani » e i vantaggi sono molteplici: maggiore movimento di navi, di mercanti, di intermediari, come attestano non gli Atti notarili genovesi (nei quali non risulta alcun documento di queste transazioni, in qualche modo liberatorie, ma che richiedevano la redazione di un preciso atto notarile), ma l'Archivio del Consolato di Tunisi dei Francesi, che avevano migliori rapporti con il Bay.

Se il problema del riscatto dei « captivi » nei secoli dell'età di mezzo si presenta con importanti aspetti giuridici e sociali, non bisogna sottovalutare quindi le cospicue risorse finanziarie che si spostano tra le due sponde del Mediterraneo: viene attuata, in molti casi, una importante triangolazione tra Genova, la comunità ebraica di Livorno e i loro rappresentanti, assai presenti nei porti della Barberia e dotati di disponibilità liquide non indifferenti. Di norma viene da questi anticipata una parte del riscatto in contanti, rimborsato solo dopo l'arrivo a Genova del soggetto liberato; nel frattempo si fa pervenire a destinazione la quota residua del pagamento. D'altra parte, *Ciro Manca*, parecchi anni fa, non ha esitato a interpretare il sistema corsaro

barbaresco come uno « strumento di espropriazione dei redditi tra le opposte sponde del Mediterraneo, in un quadro di rapporti concorrenziali tra comunità diverse ».

Per arrivare alla conclusione, non si può non osservare che la presenza ligure nel Mediterraneo, non solo occidentale, non è stata qualcosa di statico, ma la natura e la forza mercantile dei Genovesi nei secoli di mezzo abbia saputo adattarsi, con rapidità, alle necessità dei mutamenti internazionali.

Il quadro che si è cercato di offrire, anche se in modo molto sintetico, è peraltro valido fino al crollo della Repubblica aristocratica. Con l'unificazione nazionale, per fare un rapido salto cronologico in avanti, il porto di Genova mantiene ancora una posizione di prestigio: a metà Ottocento il 20% della navigazione internazionale italiana (espressa in tonnellate di stazza) vi fa capo, e dalle sue dogane proviene un terzo di tutti gli introiti doganali del paese.

Non ci si è soffermati sulle infrastrutture portuali della Repubblica e la loro evoluzione, nonostante la loro grande rilevanza e gli importanti investimenti che erano, spesso invano, ma costantemente richiesti per il loro mantenimento e aggiornamento tecnico. Non si può non sottolineare però, a questo proposito, come il porto di Genova, nonostante gli sforzi della Repubblica e i lucrosi traffici dei privati negli ampi spazi lungo le varie sponde del Mediterraneo, sia rimasto nei secoli un porto strutturalmente 'vecchio' da questo punto di vista, incapace di adeguarsi con efficienza ai cambiamenti dell'economia internazionale.

Un porto sul quale, ancora nel 1877, un osservatore straniero non mancava di sottolineare: « i Genovesi fanno miracoli: hanno un porto medievale e mantengono un commercio vivo e fruttuoso ».

Bibliografia specifica di riferimento

- D. ABULAFIA, *I regni del Mediterraneo occidentale dal 1200 al 1500. La lotta per il dominio*, Roma-Bari 1999.
- T. ALLISON KIRK, *Genoa and the Sea. Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*, Baltimore 2005.
- C. ÁLVAREZ NOGAL, *I genovesi e la monarchia spagnola tra Cinquecento e Seicento*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLI/II (2001).
Andar per mare, Atti del Convegno di Studi « Andar per mare. Il viaggio per mare nella storia. Dimensioni economiche e sociali », Genova 2004, a cura di P. MASSA, Genova 2009.
- E. BASSO, *Insiediamenti e commercio nel Mediterraneo basso medievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, Torino 2008.
- C.E. BENES, *A Companion to Medieval Genoa*, Leiden-Boston 2018.
- F. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1953.
- H. CASADO ALONSO, *Circuitos comerciales y flujos financieros en Castilla a fines de la Edad Media e inicios de la modernidad*, in *Estados y mercados financieros en el Occidente cristiano (siglos XIII-XVI)*, Actas XLI Semana De Estudios Medievales, 2014.
- C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, in *Storia d'Italia*, diretta da G. GALASSO, IX, Torino 1978.
- G. DORIA, *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova 1995.
Il patrimonio industriale marittimo in Italia e Spagna. Strutture e territorio, a cura di A. DI VITTORIO, C. BARCIELA LOPEZ, P. MASSA, Genova 2009.
- Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, a cura di G. DORIA e P. MASSA PIERGIOVANNI, Genova 1988 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/I; Università degli Studi di Genova, Istituto di storia economica, 8).
- G. JEHEL, *Les Génois en Méditerranée Occidentale*, Paris 1933.
- P. MASSA, *Lineamenti di organizzazione economica in uno Stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Genova 1995.
- P. MASSA, *Genova in Età moderna: un modello di organizzazione mercantile e finanziaria*, in « Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere », s. VI, X (2007), pp. 15-31.
- P. MASSA, *Il riscatto dei "cattivi". Temi sociali e problematiche finanziarie*, in *Corsari e riscatto dei cattivi. Garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo*, Atti del Convegno di Studi Storici (Marsala, 4 ottobre 2008), a cura di V. PIERGIOVANNI, Milano 2010 (Studi Storici sul Notariato Italiano, XIV).
- P. MASSA - V. PIERGIOVANNI, *Est Genuensis ergo mercator*, Genova 2004.
- H.A. MISKIMIN, *The Economy of Early Renaissance Europe, 1300-1460*, Cambridge University Press 1975.
- L. PICCINNO, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, sec. XVII-XIX*, Genova 2000 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XL/I).

- L. PICCINNO, *Un'impresa tra terra e mare. Giacomo Filippo Durazzo e soci a Tabarca (1719-1729)*, Milano 2008.
- L. PICCINNO, *I trasporti in Liguria all'inizio dell'Ottocento. Nuove dimensioni e modelli operativi*, Milano 2013.
- G. PISTARINO, *I Signori del Mare*, Genova 1992 (Studi e testi del Civico istituto colombiano. Serie storica, 15).
- Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare, sec. XIII-XVIII*, Atti della "Trentasettesima Settimana di studi, 11-15 aprile 2005", a cura di S. CAVACIOCCHI, Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" di Prato, Firenze 2006.
- Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2003.
- M. TANGHERONI - L. DI NERO, *Commercio e navigazione nel Mediterraneo medievale*, Roma 1978.
- The Mediterranean in History*, a cura di A. ABULAFIA, London 2003.
- Tutti i Genovesi del mondo. La grande espansione commerciale (secoli XI-XVI)*, a cura di G. OLGIATI, Genova 2015.

Fonti delle riproduzioni

- C. RIPA, *Iconologia ovvero Descrizione di diverse Immagini cavate dall'antichità e di propria invenzione trovate & dichiarate da Cesare Ripa perugino*, In Roma, appresso Lepido Facij, MDCIII.
- D.L. DE GONGORA, *Real grandezza della serenissima Repubblica di Genova...*, In Genova, per Gio. Battista Tiboldi, MDCLXIX.
- G.B. VENEROSO, *Genio Ligure risvegliato*, discorso di Gio. Bernardo Veneroso nobile genovese, In Genova, sotto la direzione di Gio. Domenico Peri, 1650.

Il riscatto dei “cattivi”. Temi sociali e problematiche finanziarie

Secondo Fernand Braudel la guerra di corsa può essere considerata come un fenomeno generalizzato, quasi strutturale, del Mediterraneo in Età moderna, con una particolare recrudescenza dopo la battaglia di Lepanto: il rischio di diventare un «bottino umano» è presente dappertutto. Non a caso, quindi, lo stesso Autore arriva a definire proprio il Mediterraneo, tra il 1516 e il 1565, un «lago turco». La corsa barbaresca terminerà solo nel periodo della Restaurazione, dopo che le principali Reggenze nordafricane vengono conquistate dalle potenze europee.

Si tratta di un sistema che vede riaffermarsi, attraverso l'operazione di riscatto dei prigionieri (non sempre fatti schiavi, ma per i quali occorre comunque pagare la liberazione) l'importanza di varie categorie di soggetti.

Il riscatto dei «cattivi», infatti, oltre ad aver sempre avuto importanti risvolti economici, richiedeva grandi capacità di negoziazione e di mediazione, che hanno visto, come attori, soggetti laici, figure istituzionali e esponenti del mondo ecclesiastico, talora, peraltro più attenti alla salvezza spirituale e alla conservazione della fede dei rapiti, che alla loro incolumità fisica. Prima di tutti erano protagonisti di questo gioco politico-finanziario complesso e multiforme i mercanti che commerciavano con gli infedeli: essi riuscivano a superare molti ostacoli grazie alle proprie entrate, ma anche ad aumentare i guadagni; poi, come si è detto, alcuni ordini religiosi (come, ad esempio, i Trinitari) che avevano questa finalità nella loro Regola (ma anche Francescani e Gesuiti).

Sia i laici che i religiosi risultavano titolari di un vero e proprio contratto di incarico ed erano definiti «redentori». La loro azione veniva normalmente retribuita con un 15-20% sul contante che erano obbligati a procurarsi in prima persona, molto spesso attraverso l'ulteriore intermediazione dei mercanti

* Pubblicato in: *Corsari e riscatto dei cattivi. Garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo*, Atti del Convegno di studi storici, Marsala, 4 ottobre 2008, a cura di V. PIERGIOVANNI, Milano 2010, pp. 135-149 (Studi Storici sul Notariato, XIV).

ebrei, fortemente radicati a Livorno (ma attivi anche a Venezia), attraverso un giro di scritture contabili e di compensazioni che permetteva loro anche di trasferire verso l'Europa proprie risorse disponibili in loco. Le trattative non erano mai semplici, in quanto i Barbareschi, anche dopo aver accettato lo scambio, erano soliti frapporre ulteriori pretese e chiedere spesso rimborsi aggiuntivi (come la tariffa per il console che doveva rilasciare la patente di sanità, i diritti da pagare ai guardiani e all'amministrazione del Bey, i diritti di dogana, l'eventuale trasporto e il mantenimento del prigioniero fino all'imbarco): in pratica occorreva sostenere una serie di costi accessori che spesso raggiungevano anche il 26% della somma pattuita inizialmente¹.

Chiunque fosse l'intermediario, peraltro, il riscatto dava sempre luogo ad un documento scritto: contratto, protocollo diplomatico, o altro atto giuridico, sanzionavano lo scambio e costituivano prova dell'accordo di liberazione del soggetto. Indispensabile quindi l'intervento di un notaio: i loro atti costituiscono pertanto una fonte basilare per questo tipo di ricerche, anche se tuttavia assai difficilmente permettono una visione complessiva del fenomeno, proprio a causa della frammentarietà della documentazione, sia dal punto di vista temporale che geografico.

Sono queste le tematiche su cui vorrei soffermarmi brevemente, avendo come riferimento territoriale la Liguria, cioè il prevalente dominio, durante l'ancien régime, della Repubblica di Genova.

Sebbene più a nord di quelle siciliane, le coste liguri, e specialmente quelle occidentali, furono sovente, e per più secoli, oggetto di incursioni di orde musulmane (i corsari, appunto, cosiddetti «barbareschi» o «turcheschi»), provenienti di norma da Algeri e da Tunisi. Dotati di flotte composte anche da parecchie decine di navi, con a bordo un grande numero di armati e di «bocche da fuoco», rappresentavano una vera calamità per le comunità rivierasche, nonostante il capillare sistema difensivo messo in atto dalla Re-

¹ Particolare sul problema il comportamento della Corona di Spagna, che interviene spesso in prima persona a favore dei propri sudditi (in quanto «baluardo della cristianità») e che tende a pagare il riscatto pattuito per non più di un quarto in contanti e per il resto in merci. Anche per il Portogallo il riscatto è quasi sempre una scelta politica del Sovrano. La Spagna, del resto, si trovava particolarmente sotto tiro da parte dei Barbareschi che cercavano di attaccare i battelli dei «moriscos», cioè degli arabi che avevano accettato di essere battezzati pur di poter continuare ad operare nella penisola iberica. I carichi di merci, sempre di notevole valore, venivano confiscati, e gli uomini di equipaggio fatti prigionieri.

pubblica. Questo era basato principalmente, come in quasi tutto il Mediterraneo, su torri di avvistamento (dalle quali si « faceva la guardia ai turchi » in quanto i « torreggiani » dovevano prestare diligente vigilanza, dando immediato allarme alle proprie comunità con « segnali di fumo e di fuoco ») e di difesa, oltre che su cinte murarie e fortificazioni. Lo Stato genovese aveva, inoltre, armato da sempre alcune galere per il pattugliamento delle acque tirreniche e delle coste, al cui finanziamento però le comunità rivierasche erano chiamate a concorrere: l'estensione e la morfologia delle coste liguri e di quelle dell'isola di Corsica rendevano comunque questa protezione molto difficile.

Durante le scorrerie le abitazioni venivano depredate e incendiate ma, soprattutto, giovani, donne e bambini venivano catturati per essere poi rivenduti, spesso come schiavi, nell'importante mercato di Algeri. Si trattava di centinaia di persone: ad Andora, ad esempio, nel 1531, sono 130 gli abitanti presi prigionieri dai cosiddetti « Turchi » (cioè Algerini) durante una scorreria; nel 1546, a Laigueglia, vengono catturati i tre quarti della popolazione (circa 250 persone); nel 1563, tra le varie località depredate, i prigionieri ammontano a 270; nel 1637, a Ceriale, 305 persone sono caricate sulle navi barbaresche.

Non bisogna inoltre dimenticare chi veniva catturato in mare, come preda di guerra in uno scontro armato, ma anche navigando sottocosta, specialmente tra le Riviere e la Provenza o verso la Toscana e la Sardegna, mentre trasportava mercanzie o lavorava su una nave, cioè mercanti e marinai, assai numerosi su queste rotte e verso la Spagna².

Nel XVII e nel XVIII secolo, in particolare, il pesante onere che molte famiglie dovettero sostenere per liberare i propri congiunti è spesso ricordato dalle cronache locali, che sottolineano come interi patrimoni (composti per la maggior parte da beni fondiari e immobiliari) dovettero essere alienati, al punto che casate, anche illustri, finirono per ridursi in povertà. Così, ad

² Così si esprime a metà XVI secolo, in un verbale processuale il patrono Giovanni Montone: « ... Partito da Porto Torres con altri quattro marinai e un garzone con la sagittea 'Santa Maria', la mattina del 16 luglio 1577, di poco al largo di Ventimiglia, fummo sorpresi da due galeotte turche. Montati essi sulla nostra barca presero tutte le robbe del mio vestire e quelle degli altri, poi si presero le lane e i formaggi del carico. I turchi cominciarono a percuoterci con bastonate chiedendo dove avevamo nascosto i denari. Alle nostre risposte che non ne avevamo minacciarono di tagliarci la testa. Per nostra fortuna apparve sull'orizzonte una nave di vele quadre e i barbareschi decisero di ritornare alle galeotte; nel trambusto che ne seguì ci buttammo in mare e salvammo così le nostre vite, tranne però quella di certo Francesco che restò morto per una archibugiata ... ».

esempio, a metà del Seicento, si calcola che la sola famiglia Lamberti, una delle più facoltose di Ceriale, dovette vendere beni per oltre cinquantamila lire genovesi, per riscattare una trentina dei suoi membri; un altro componente del clan familiare riesce invece ad essere scambiato con uno schiavo barbaresco in cattività a Genova; una componente femminile, poi, abiura la religione cattolica e si fa musulmana, rifiutando di rientrare in patria.

Questo ultimo fatto, occorre sottolinearlo, non deve stupire: non riguardava soltanto le donne, e merita una piccola digressione. La storiografia presenta, infatti, non rari casi in cui i prigionieri cristiani, una volta intravista la possibilità di guadagnare di più e di condurre una vita più agiata che in patria, riuscivano a superare ogni remora di natura religiosa e ad inserirsi nel mondo barbaresco, fornendo, addirittura, talora, importanti informazioni ai nuovi alleati sui momenti di maggiore debolezza (e quindi di più facile aggressione) delle comunità rivierasche³; le indicazioni riguardavano, ad esempio, i periodi in cui di norma gli uomini più attivi erano lontano, sul mare, lasciando le località più indifese. Altrettanto frequenti erano i casi di cristiani che, una volta liberati, restavano in territorio barbaresco facendo il doppio gioco, ossia professandosi di una fede piuttosto che dell'altra a seconda delle circostanze.

Su questo tema è emblematica la figura – ritenuta storica – di Benedetto Ri, ligure di Levanto, conosciuto in Tunisia come Ustadh Murad, armatore, commerciante, consigliere del Bey, divenuto addirittura reggente di Tunisi nel 1637 fino al 1640, anno della sua morte.

Il secondo soggetto che, dopo la famiglia, prendeva a cuore il destino dei prigionieri liguri erano le Comunità stesse che, oltre ad effettuare questue e raccolte di elemosine, o ricevere lasciti testamentari dedicati, si tassavano o chiedevano prestiti alla città Dominante per potersi subito impegnare per il riscatto dei concittadini caduti nelle mani degli infedeli. E questo, ad esempio, il caso di Laigueglia, dopo una terribile incursione avvenuta nel 1546: ma, nel chiedere a Genova il prestito di mille scudi, i rappresentanti della città non si dimenticano di sottolineare come sia loro intenzione, mano a mano che i prigionieri riscattati facciano ritorno a casa, di chiedere ad

³ Così una testimonianza: « ... Ameth (Antonio Pisano, rinnegato di Pietra Ligure) diceva a tutti che da marzo a ottobre Alassio e Laigueglia restano sguarnite di uomini validi perché molti di essi vanno in Sardegna alla pesca dei tonni e del corallo ... e che alla Torre del Ciglione, senza sorveglianza, ci si può rifornire di abbondante acqua e, per via di terra, non visti, si può raggiungere Andora ... ».

essi e alle loro famiglie il rimborso della somma spesa, almeno per quelli che avessero redditi sufficienti; ai meno abbienti si sarebbe chiesto di contribuire in funzione delle rispettive possibilità economiche.

Anche in Liguria il compito di recarsi in Barberia per condurre direttamente le trattative era di norma affidato a intermediari che, partiti per una missione caritatevole, cercavano contemporaneamente di approfittare delle sventure degli altri per ottenere anche facili guadagni; così era quasi normale che i «patroni» di navi ne approfittassero per compiere anche lucrosi commerci. Non bisogna dimenticare, poi, che sulle navi che partivano per la Barberia si trovavano talora imbarcati, come si è già ricordato, «schiavi e schiave di progenie moresca e turchesca», oggetto di scambio/riscatto da parte dei Sultani⁴.

L'ufficio umanitario del riscatto degli schiavi assume quindi sempre più, nel tempo, quasi gli aspetti di un puro commercio. Se è vero che la gestione delle somme necessarie era spesso anche affidata ai vescovi o ai loro delegati, è in questo contesto che nascono e si sviluppano i Monti (detti anche Monti pii o Monti di pietà, al punto da essere spesso confusi con i Monti che esercitano il prestito su pegno), fondati da benemeriti cittadini o da confraternite, il cui scopo era quello della raccolta di fondi destinati al riscatto dei prigionieri. Avere a disposizione somme facilmente gestibili, cioè in contanti, poteva infatti essere utile, poiché accadeva che talora, dopo una incursione, i prigionieri venissero raccolti sulle spiagge e i barbareschi offrissero ai familiari ed ai concittadini di pagarne immediatamente il riscatto.

L'azione dei Monti era comunque rivolta ad aiutare (e in questo senso venivano definiti 'di Pietà') anche i poveri in generale e, solo se necessario, chi non avesse i mezzi disponibili per riscattare i propri familiari prigionieri (si veda, ad esempio, il caso del Monte di Pietà di Sanremo, che esercitava appunto le due funzioni, ma che non si preoccupò mai di agire con operazioni di prestito su pegno).

Confraternite con queste finalità sono presenti a Sanremo, a Taggia, a Porto Maurizio, a Savona e in altri centri minori. Come già accennato, l'intento era quello di «cooperare con orazioni e limosine alla redenzione dé

⁴ È stato calcolato che a metà Cinquecento, nella sola Napoli, vi fossero più di dodicimila schiavi berberi, e che nella penisola iberica se ne potessero contare oltre cinquantamila. I Bey erano però assai poco propensi ad effettuare operazioni di riscatto nei loro confronti e si limitavano ad acconsentire talora allo scambio di prigionieri.

poveri schiavi», ma, si sottolineava, «non si deve estendere solamente in quanto al corpo, ma in quanto all'anima, perché si levano dal pericolo di perdere la fede».

Occorre arrivare all'inizio del Seicento per avere nella Repubblica di Genova, primo Stato nella penisola, una istituzione governativa stabile e appositamente costituita per studiare una soluzione adeguata all'entità del problema dei «cattivi»: il «Magistrato per il riscatto degli schiavi», istituito nel 1597 e destinato ad espletare le proprie funzioni nell'arco di due secoli, fino alla caduta della Repubblica aristocratica, quando l'onere della redenzione passa alla «Pia opera del riscatto degli schiavi». Tra le città marittime italiane, durante l'Ancien Regime, possiamo comunque ricordare che Napoli, Roma e Palermo si affidavano prevalentemente a opere pie e confraternite; a Venezia si occupava del problema la Magistratura sopra gli Ospedali e i Luoghi Pii; in altre parti d'Italia, come si è detto, sorsero nel tempo compagnie o istituzioni specifiche.

Alla gestione economica dell'istituzione ligure continuano peraltro a concorrere, oltre allo Stato, anche i cespiti tradizionali, ma la finalità principale dell'Ufficio è quella di meglio coordinare la folta schiera di iniziative slegate e non sempre efficaci, a fronte di una emergenza umana, divenuta ormai 'statale' nelle dimensioni.

Si può dire che questa fase contempra anche una cesura oggettiva: mentre nel secolo precedente tra i prigionieri da riscattare, come si è detto, erano numerosissime le donne e i bambini rapiti nei paesi costieri durante gli sbarchi pirateschi (ai giovani veniva data una specie di priorità), dall'inizio del XVII secolo si trattò invece, prevalentemente, di uomini adulti, cioè marinai catturati negli scontri navali, anche lontano dalle coste, fuori dal mare ligure. Può essere interessante, a questo proposito, ricordare, essendo i marinai ponentini dediti in gran parte alla pesca del corallo, un accordo assai diffuso fra i «patroni delle coralline»: «... che essendo preso alcuno di essi da Turchi, dovessero l'altri pagare lire 200 per ogni uno, acciò servissero al riscatto de' presi».

Nel 1705 viene emanato dal Magistrato genovese per il riscatto degli schiavi un «manifesto» (cioè un «Catalogo dé schiavi genovesi esistenti in mano dé Turchi nel 1705, secondo le notizie avute», con i nomi di 224 persone, la loro provenienza e il luogo in cui in quel momento si trovavano: 101 ad Algeri; 65 a Tunisi; 16 a Tripoli; 32 (genericamente) in Marocco; 4 a Costantinopoli; altri sparsi in singole località. Tra questi, 26 sono di Alas-

sio, 17 di Sanremo e gli altri di varie comunità, quasi tutte del ponente ligure (circa il 47%; numerose sono anche le prede catturate lungo le coste della Corsica, allora genovese: il 24%).

Il documento termina con una frase che indica in pratica ufficialmente, per la prima volta, la priorità generale negli interventi: «le elemosine che si ricaveranno ... saranno assegnate a quello, o quelli che son ... fatti schiavi prelativamente a tutti gli altri». Il costo medio del riscatto è calcolato tra le mille e le millecinquecento lire genovesi per ciascuno.

Dalla stessa documentazione della Magistratura, risulta che tra il 1709 e il 1712 vengono riscattate 91 persone: i ponentini sono nuovamente presenti per oltre il 50%, equamente divisi tra Algeri e Tunisi come sede della prigionia; nel 1721 si sottolinea che «più di seicento schiavi liguri sono in mano ai turchi»; nel 1725 si fa riferimento a numerose centinaia.

Per svolgere i propri compiti anche questa Magistratura si avvale – come è ormai indispensabile e comune a tutti i paesi – di intermediari: in particolare, per la prima parte della trattativa, che potremmo definire ‘politica’, operano solitamente dei religiosi; la seconda fase dell’intermediazione, da definirsi ‘economica’, risulta prevalentemente svolta da mercanti ebrei, assai presenti nei porti della Barberia, gli unici, come si è già sottolineato, in grado di anticipare una parte del riscatto, che veniva rimborsata solo dopo l’arrivo del soggetto liberato a Genova; nel frattempo si faceva pervenire a destinazione la quota residua del pagamento, attraverso l’utilizzazione di tecniche finanziarie o con un trasporto diretto del contante.

Dalla documentazione disponibile risulta quindi che le linee di condotta per il riscatto sono fondamentalmente tre: una privata, una legata alla solidarietà del volontariato, ed una pubblica. Tutte le procedure erano comunque assai lente e le singole trattative potevano durare anche un anno, se non di più.

Uno degli elementi essenziali nella storia del riscatto degli schiavi liguri è rappresentato dall’insediamento genovese (della famiglia Lomellini fondamentalmente), nell’isola di Tabarca, famosa per la pesca del corallo, situata quasi di fronte a Tunisi, divenuta in pratica un tramite necessario, anche se non obbligatorio, per questo tipo di operazioni⁵ (non si deve tuttavia dimenticare il ruolo e la posizione strategica anche di Malta).

⁵ « ... L’isola di Tabarca, castello di Genovesi ... s’impiega in soccorso di schiavi, e non piglia cambio el denaro che fa esborsar in Barbaria, depositato prima né banchi di Genova, ri-

Il possedimento è considerato un territorio in cui la contrapposizione tra Islam e Mondo occidentale ha un ruolo assolutamente secondario: l'isola diviene infatti una sorta di punto di contatto tra Cristiani e Musulmani, una zona franca, dove le transazioni commerciali hanno il sopravvento su qualsiasi altra questione, sia politica che religiosa. Una specie di territorio neutrale, che viene fortemente impiegato, oltre che per i traffici mercantili, come base per lo scambio e il riscatto degli schiavi, operazioni realizzate sovente proprio grazie alla preziosa intermediazione del Governatore tabarchino, coadiuvato dal notaio residente sull'isola in maniera stabile⁶. Accanto a queste figure istituzionali, della fine del XVI secolo, risultano presenti sul territorio frati Agostiniani e Cappuccini, alcuni dei quali inviati dal Papa Gregorio XIII anche con lo scopo di evangelizzare la Tunisia.

Così, nel periodo 1591-1706, in pratica un secolo, si registra l'avvenuta liberazione su 'richiesta' del Governatore dell'isola, che costituiva in realtà, per tutti, quasi un primo soggiorno obbligato, prima del rientro in patria, di circa seicento prigionieri, il 57% dei quali liguri, ai quali si deve aggiungere un 12% di Corsi. Per dare un'idea di come si svolgessero queste operazioni si può ricordare che, nel 1641, il Governatore dell'isola riceve direttamente dalla Repubblica di Genova una precisa lista di 61 nominativi di cui interessarsi per la liberazione.

I vantaggi di cui potevano godere i Genovesi coinvolti in questa sorta di « commercio di esseri umani » erano del resto molteplici, e possono essere innanzi tutto individuati nell'incremento dei movimenti di navi, di mercanti e di intermediari che in queste circostanze transitavano per l'isola, fatto che certamente accresceva le occasioni di compiere proficui affari, che si aggiungevano a quelli per i quali Tabarca era un punto di riferimento ormai strategico nel Mediterraneo sud occidentale. Che poi anche il Governatore, che aveva, sia a Tunisi, sia ad Algeri, propri agenti deputati ad occuparsi esclusivamente di questo tipo di 'affari', ne traesse un vantaggio finanziario personale, è tramandato non da una fonte genovese, ma dalla documenta-

scattando gratis et per amore Dei fanciulli e fanciulle ... » Relazione di Gio. Batta Salvago al Doge di Venezia, 1625.

⁶ Quasi mai, peraltro, questa problematica è affrontata dai Governatori nella loro quotidiana corrispondenza con i propri referenti genovesi. Occorre sottolineare l'importanza dell'attività del Governatore di Tabarca anche in funzione del fatto che nel XVI secolo i Genovesi non hanno un proprio consolato né a Tunisi, né ad Algeri.

zione dell'*Archivio dell'Opera della redenzione dei captivi nella Chiesa di Santa Maria la Nova di Palermo*, che attesta come, anche per questa istituzione, così come per molte altre, specialmente nelle località lungo le coste meridionali, il riferimento fosse l'intermediazione offerta dai tabarchini. Così infatti vengono definite le varie procedure per ottenere un risultato positivo nello svolgimento della propria missione:

1. Mandare il danaro in Tabarca per via di Genova agli signori Lomellini padroni di Tabarca, ove lo trasferissero; i quali poi lo commettersero al Governatore di detta fortezza, che egli andasse riscattando li captivi che dall'Arciconfraternita gli saranno dati in lista. Al detto Governatore sarà necessario dare le sue ragioni e le sue provvisioni al modo mercantile del tre per cento. Lo stesso deve rimandare a noi li captivi, con barca sicura o salvacondotto, in modo che non patiscano pericolo alcuno dai corsari.
2. Che l'Arciconfraternita tenga in Tabarca a sue spese una persona per questo negozio di redenzione, dandogli o le spese oneste se fosse un religioso, o anche qualche competente salario, se fosse persona che lo volesse; e che questa persona facci tutto quello che si è detto del Governatore di Tabarca, mandandogli a suo tempo il danaro.
3. Mandare appositamente persona con vascello⁷ e con i cristiani riscattati.
4. Operare uno scambio con un captivo turchesco.

È comunque da sottolineare il fatto che di tutta questa attività tra Tabarca e Tunisi, nel XVI e XVII secolo, non esistono che pochissime tracce nella documentazione notarile genovese e in quella delle famiglie nobili di cui il Governatore era referente, e in particolare dei Lomellini, ma la maggior parte delle informazioni provengano da materiale documentario notarile, conservato presso l'Archivio del Consolato di Tunisi dei Francesi, i cui rapporti con il Bey sono per lungo tempo meno conflittuali di quelli intrattenuti con i Genovesi, al punto che il Console compare molto spesso come garante per il riscatto di prigionieri anche di altra nazionalità: i Francesi riescono, ad esempio, in un anno, a metà del Seicento, a riscattare addirittura ottocento schiavi in una volta, di nazionalità di tutti i paesi del Mediterraneo e, tra il 1600 ed il 1690 liberano 1.202 connazionali prigionieri a Tunisi.

Il problema del riscatto dei « captivi », nei secoli dell'Età moderna, si evidenzia quindi come una realtà complessa, con importanti aspetti giuridici e sociali, ma capace di coinvolgere cospicue risorse finanziarie che si spostano tra le due sponde del Mediterraneo.

⁷ Più precisamente « ... con merci e contante, che rientri con lo stesso vascello ... ».

Tra il 1530 ed il 1780 si ipotizza infatti un numero di soggetti presi prigionieri dai Barbareschi, nelle loro scorrerie lungo le coste dei vari paesi del Mediterraneo, compreso tra un milione e un milione e duecentomila persone. Molto più difficile quantificare il movimento finanziario complessivo: il « prezzo dell'uomo » variava infatti in funzione dell'età (i troppo giovani, ad esempio, erano considerati eccessivamente costosi da allevare), del sesso, della costituzione fisica, ma anche delle capacità lavorative. In quest'ottica erano particolarmente apprezzati, ad esempio, gli esperti in costruzioni navali e gli orafi. Inoltre i riscatti ufficiali non rappresentano che una piccola parte di un immenso traffico.

Si può essere quindi d'accordo con Ciro Manca quando interpreta « il sistema corsaro-barbaresco » come uno strumento di espropriazione dei redditi tra le opposte sponde del Mediterraneo, in un quadro di rapporti concorrenziali fra comunità diverse e fra classi diverse di ciascuna comunità.

Bibliografia

- S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo: cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Torino 1993.
- S. BONO, *I Corsari Barbareschi*, Torino 1964.
- S. BOUBAKER, *Réseaux et techniques de rachat des captifs de la course à Tunis au XVII^e siècle*, in *Le commerce des captifs* cit.
- BRAUDEL 1953 = F. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1953.
- Corsari turchi e barbareschi in Liguria*, Atti del primo Convegno di Studi, Ceriale, 7-8 giugno 1986, Albenga 1987.
- Corsari turchi e barbareschi: prigionieri, schiavi, riscatti*, Atti del secondo Convegno di Studi, Ceriale, 3 giugno 1989, Albenga 1992.
- Corsari, schiavi, riscatti tra Liguria e Nord Africa nei secoli XVI e XVII*, Atti del Convegno Storico Internazionale, Ceriale, 7-8 febbraio 2004, Albenga 2005.
- G. FEDOZZI, *Corsari e pirati in Liguria: le scorrerie dei predoni turchi e barbareschi, i saccheggi e le deportazioni*, Imperia 1998.
- G. FEDOZZI, *La pirateria in Liguria. I corsari turchi e barbareschi*, Imperia 1988.
- M. FONTENAY, *Esclaves et/ou captifs: préciser les concepts*, in *Le commerce des captifs* cit.
- M. FONTENAY, *La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques*, in Atti della XIX Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini" di Prato, *I porti come impresa economica*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1988.

- G. GIACCHERO, *Pirati barbareschi, schiavi e galeotti nella storia e nella leggenda ligure*, Genova 1970.
- PH. GOURDIN, *Tabarka: histoire et archéologie d'un préside espagnol et d'un comptoir génois en terre africaine (XV^e-XVIII^e siècle)*, Roma 2008.
- R. GUEMARA, *Il riscatto degli schiavi genovesi a Tunisi nella seconda metà del Seicento*, in *Genova, Mediterraneo, Atlantico nell'Età moderna*, Atti del Convegno, a cura di R. BELVEDERI, Genova 1990.
- J. HEERS, *I barbareschi. Corsari del Mediterraneo*, Roma 2003.
- J. HEERS, *L'esclavage en Méditerranée à l'Époque moderne*, in « Cahiers de la Méditerranée », 65 (2002).
- La schiavitù nel Mediterraneo*, Atti del Convegno-Palermo, in « Quaderni Storici », 107 (2001).
- Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XV^e-XVIII^e siècle*, ed. W. KAISER, Roma 2008.
- L. LO BASSO, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secoli XVI-XVIII)*, Ventimiglia 2004.
- E. LUCCHINI, *La merce umana. Schiavitù e riscatto dei Liguri nel Seicento*, Roma 1990.
- E. LUCCHINI, *L'istituzione del Magistrato per il Riscatto degli Schiavi nella Repubblica di Genova*, in « Critica Storica », XXIII/3 (1986).
- C. MANCA, *Il modello di sviluppo delle città marittime barbaresche dopo Lepanto*, Napoli 1982.
- J.A. MARTINEZ TORRES, *Corso turco-berberisco y redenciones de captivos en el Mediterraneo Occidental (siglos XVI-XVII)*, in *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XV^e-XVIII^e siècle*, ed. W. KAISER, Roma 2008.
- MASSA PIERGIOVANNI, *Assistenza e credito alle origini dell'esperienza ligure dei Monti di Pietà*, in *Banchi pubblici, banchi privati e monti di pietà nell'Europa preindustriale. Amministrazione, tecniche operative e ruoli economici*, Atti del Convegno. Genova, 1-6 ottobre 1990 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXI/II, 1991), pp. 591-616.
- S. PELLEGRINI, *Le lettere di Aurelio Spinola, Governatore di Tabarca (anni 1683-1687)*, Recco 2004.
- L. PICCINNO, *Una impresa tra terra e mare. Giacomo Filippo Durazzo e Soci a Tabarca (1719-1729)*, Milano 2008.
- D. PRESOTTO, *Barbareschi e Liguri nei secoli XVI-XVIII*, in « A Campanassa », Savona, 2008-2009.
- A. RIGGIO, *Tabarca e il riscatto degli schiavi in Tunisia. Da Kara-Othman Dey a Kara Mustafà Dey, 1593-1702*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », LXVIII (1938).
- A. TARENZONI, *Dalla schiavitù alla reggenza di Tunisia. Benedetto D'Arri, ligure di Levanto (1574-1640)*, Genova 2003.

Lo sviluppo economico della Corsica tra Età moderna e contemporanea (XV secolo - 1930)

1. Introduzione

Il periodo che viene preso in considerazione per cercare di definire i caratteri peculiari dello sviluppo economico della Corsica, inizia dalla dominazione genovese (circa il XIII secolo) e termina con il 1930. La cesura non è quindi politica, poiché l'isola diventa francese a partire dal 1768, con il Trattato di Versailles. Può essere considerata una cesura economica? È indubbio che dopo la fase di economia arcaica, che caratterizza la secolare presenza di Genova, con rari momenti di vero interesse, ed alcuni tentativi di miglioramento che richiedono non solo cospicue risorse, ma anche un attento monitoraggio del loro impiego e dei risultati, il cambiamento di leadership rappresenta un punto di rottura. Nonostante gli investimenti e l'impegno dei Francesi, però, si può dire che tutto il XIX secolo rappresenta per l'economia di questo territorio ancora un lungo periodo di transizione.

È vero che dopo il 1768 emerge chiaramente che gli stimoli sono maggiori; l'ambiente economico più vivace; l'impegno francese per favorire nell'isola lo sviluppo delle infrastrutture e un miglioramento delle relazioni con l'esterno assai cospicuo e bene organizzato; ma l'evoluzione positiva è assai lenta e paga la lunga inerzia del passato. Se con tale politica vengono poste le basi per un successivo sviluppo, questo non arriva in realtà se non alla metà del Novecento, quando cambia il rapporto tra popolazione e territorio; si intensificano i flussi migratori in arrivo; gli investimenti vengono programmati e mirati verso nuovi settori in grande crescita, come il turismo, che dal cosiddetto 'turismo ambulante' si trasforma in 'turismo residenziale'; si evolvono in modo decisamente favorevole i mezzi di trasporto. Il processo è comune a quello di altre isole, mediterranee ed atlantiche.

* Pubblicato in: *Economía e insularidad (siglos XIV-XX)*, Atti del Convegno Internazionale di Studi, Università di La Laguna (Santa Cruz di Tenerife), 17, 18 e 19 ottobre 2005, a cura di A.M. MACÍAS HERNÁNDEZ - C. BARCIELA LÓPEZ - A. DI VITTORIO, La Laguna 2007, II, pp. 533-578.

Che cosa rappresenta quindi il 1930? Direi il faticoso punto di arrivo di un lungo e paziente, oltre che assai ritardato, cambiamento. Nel periodo successivo, inoltre, si può dire che l'integrazione all'interno dello Stato francese di questo particolare Dipartimento, diviene molto più evidente: cambia, quindi, anche il tipo di approccio per una valutazione del sistema economico dell'isola, ormai integrato all'interno di uno Stato. Da italiana e ligure ho ritenuto quindi che, almeno in questa sede, le valutazioni degli Anni Sessanta-Novanta, anche se ricche di importanti scelte, non siano più di mia competenza.

In un quadro così strutturato, si può pensare di evidenziare un modello di sviluppo coerente con le scelte effettuate? Anche riuscendoci, credo comunque che non si tratterebbe di un modello facilmente esportabile o comparabile con altre realtà insulari. Esso risulta, infatti, condizionato pesantemente dalla politica coloniale e di sfruttamento da parte di ambedue i successivi dominanti, che hanno come denominatore comune, nel tempo, il mancato coinvolgimento della popolazione locale, privata di scelte autonome, e condizionata (come forse ancora adesso) da quella che può essere quasi definita una 'offensiva dello Stato': a favore dell'isola, certo, ma che non ha risolto, per i criteri con cui è stata gestita, neppure i contrasti con la Francia.

Ci si può quindi ancora oggi domandare se non si debba condividere l'osservazione Giuseppe Gorani, estendendola anche al periodo della dominazione francese, quando scrive che

... l'isola di Corsica [è uno dei] focolai che i nemici della Repubblica di Genova alimentano continuamente per fomentare le proprie pretese contro il suo governo. Si sa bene cosa sia capace l'odio nazionale; e tutti sanno che i Corsi sono i più adirati e i più vendicativi. Sarebbe dunque ingiusto giudicare il governo di Genova per i lamenti esagerati che quelli si sono premurati di avanzare ...

Tutti concordano che alla fine, la cessione dell'isola alla Francia sia stata molto vantaggiosa per la Repubblica, in quanto le fece risparmiare una spesa annuale molto pesante, ma d'altronde indispensabile per mantenere un presidio nell'isola; nonché le spese straordinarie necessarie spesso per tenere a bada i Corsi che, pur vinti, non sono mai stati sottomessi. L'Autore continua sottolineando però, nello stesso tempo, che

Tuttavia il possesso di questa isola avrebbe potuto divenire interessante per la Repubblica se, meno fiera, si fosse impegnata a formare e a educare il popolo corso, a ispirargli l'amore delle leggi. Ma per ottenere questo sarebbe stato necessario fare una sola nazione dei due popoli; sarebbe stato necessario incoraggiare l'attività commerciale, e consentire

agli abitanti della capitale come a quelli delle altre città, una libertà uguale a quella dei loro dominatori; sarebbe stato necessario che una politica comprensiva, umana e paterna avesse sostituito la severità più ostinata.

L'A. conclude quindi che

è giusto ... rimproverare al governo genovese, in tutti i tempi, di essersi allontanato da criteri di giustizia e di equità riguardo ... agli abitanti della Corsica.

Fernand Braudel non condivide però questo atteggiamento, sostenendo che il fatto che i Corsi giudicassero male nel XVI secolo il governo di Genova, può essere capito anche alla luce delle vicende internazionali, che vedono costantemente la Francia finanziare le rivolte con danaro, navi, munizioni. Egli ritiene, inoltre, che sia non corretto e anche anacronistico, oltre che scientificamente opinabile, cercare di giudicare certi comportamenti del passato con un modo di vedere tutto attuale. Così non gli appare opportuno paragonare il diverso atteggiamento di Genova e della Francia nei confronti dell'isola, sottolineando come i due paesi siano partiti da presupposti completamente diversi, strettamente dipendenti dalle diverse condizioni strutturali delle loro economie: Genova (e in fondo tutta l'Italia) era un paese troppo popolato, che faceva assegnamento sulla Corsica come su una terra da colonizzare a proprio uso; la Francia, ricca di spazio, era invece aperta all'emigrazione della popolazione da quella che era definita «un'isola troppo ricca di uomini», considerata come un proficuo campo cui ricorrere per la propria espansione (si pensi, ad esempio a Marsiglia, considerata sempre «città semicorsa».

Nel complesso, tuttavia, gli storici sono generalmente concordi nel fatto che il difetto principale, cioè la mancanza di simbiosi tra mondo rurale e mondo urbano, hanno fatto da sempre della Corsica un mondo a sé, differente non solo dalle regioni continentali, ma anche, in certa misura, da quello di molte altre isole. Se il mondo rurale era corso, quello urbano era al contrario genovese: non soltanto perché genovese e ligure era buona parte della popolazione, ma anche e soprattutto per gli stretti legami di carattere economico che intercorrevano tra le città isolate e Genova.

Da sempre, del resto, nel loro sistema coloniale-commerciale, per i mercati genovesi «le colonie più attraenti erano quelle che consistevano in case o gruppi di case in mezzo ad una metropoli straniera». Ma in Corsica, dove non esistevano metropoli e dove le risorse economiche di una certa importanza erano assai rare, è l'interesse militare a guidare la presenza genovese nell'isola, della quale occorreva mantenere ad ogni costo il possesso

poiché controllava le vie di accesso al porto di Genova (per questa ragione i primi insediamenti genovesi hanno il carattere di cittadelle: Bonifacio, Calvi, Aiaccio, San Fiorenzo, Corte, Bastia, residenza del Governatore).

È indubbio che la sostanziale povertà delle città corse, la cui sopravvivenza è stata determinata (in realtà fino ad un passato assai recente) solo dai legami con Genova prima e con la Francia poi, è la causa principale di quella mancanza di simbiosi tra città e campagna, frequente e vivificante in altre zone dell'Europa. Non si può comunque non tenere conto della particolarità di questo, come di altri territori di essere 'isola' (è in parte l'oggetto di questo Seminario): pesano sulla Corsica quelle 'strettezze insulari' che la accomuna ad altre isole, anche caratterizzate da condizioni diverse. Si tratta, dice F. Braudel, di

strettezze che le collocano [cioè le isole] in pari tempo molto indietro e molto avanti rispetto alla storia generale del mare; che le dividono sempre con brutalità tra due poli opposti: arcaismo e novità.

2. L'isola' Corsica nel Mediterraneo

Definita da alcuni autori una « montagna nel mare », denominata così dai Romani, dopo la Sicilia e la Sardegna è la più grande isola del Mediterraneo. « L'isola ha la forma di un guscio di tartaruga tagliato in due per la sua lunghezza », sottolineano alcuni commentatori ricordando altresì alcuni dati che può essere importante tenere presenti:

- superficie 8.861 Km²
- larghezza 84 Km
- lunghezza 183 Km
- ha 1.047 Km di coste, di cui il 71% è roccioso
- ha circa 160.000 abitanti all'inizio del XV secolo, circa 20 per Km², e tale rimane per oltre tre secoli
- ha 6 picchi montagnosi superiori ai 2.400 metri, con il Monte Cinto che raggiunge 2.714 metri ed è una delle vette più alte del Mediterraneo
- è ricca di lagune e/o stagni salati, assai spesso centri di affezioni malariche.

Anche se l'isolamento sembra essere stato uno dei caratteri che ha sempre pesato di più sullo sviluppo economico dell'isola, può comunque essere importante notare che:

- Aiaccio dista da Marsiglia 320 Km e da Nizza 230

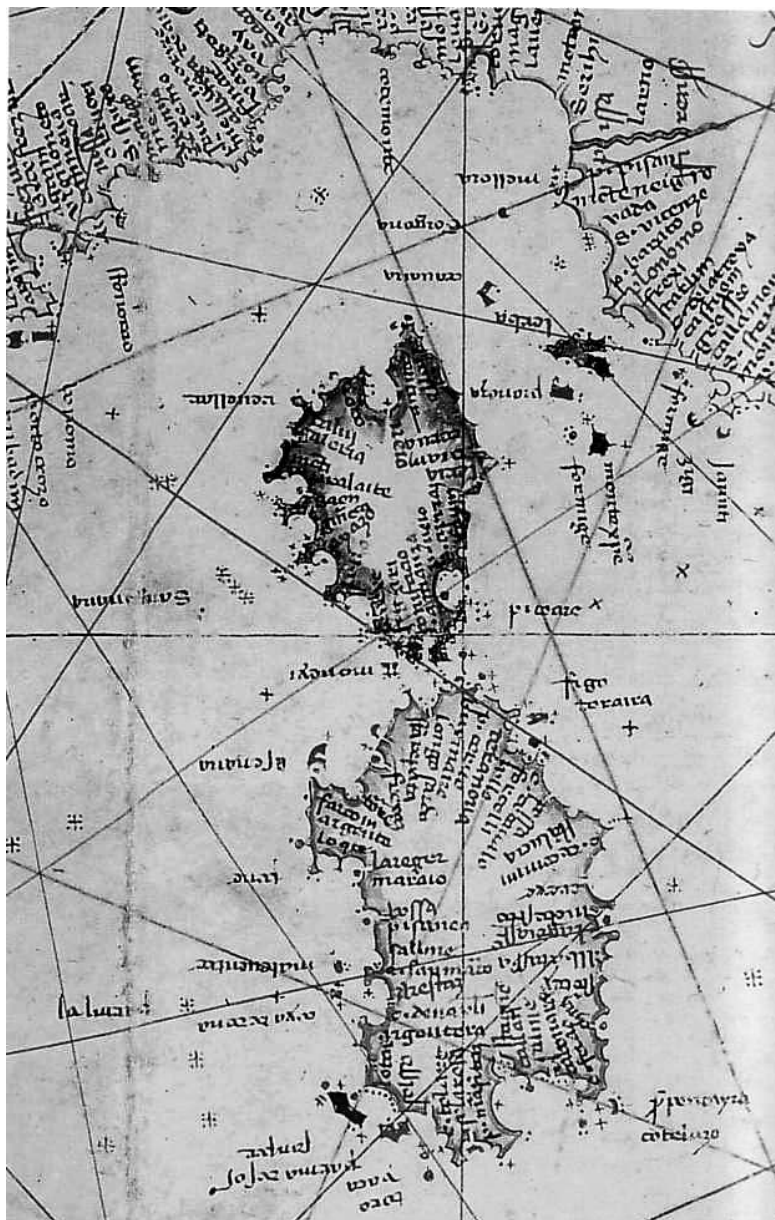
- Calvi dista da Nizza 180 Km
- Capo Corso è a 125 Km dalla Liguria
- Bastia è a 110 Km da Livorno
- le Bocche di Bonifacio, tra il Capo meridionale e la Sardegna, permettono un interscambio (regolare o di contrabbando) esercitato da mercanti, pastori, contadini, marinai e pescatori
- la Corsica non è lontana (solo 30 Km) da Capraia, nell'arcipelago toscano, per lungo tempo dominata dai Genovesi e quasi tutt'uno con la Corsica, anche per le necessità di manodopera.

Nel complesso molte altre isole risultano assai più lontane dal continente.

Se si considera poi che l'estremità inferiore della Sardegna è a soli 160 Km dalla Tunisia, si può dire che le due isole rappresentano quasi un ponte tra l'Europa e l'Africa, cioè permettono di intravedere quasi una specie di *fil rouge* (come è stato definito), che condiziona scelte economiche e spazi di attività.

Si deve inoltre ricordare che:

- la Corsica è tradizionalmente divisa in due parti: ai Genovesi interessa in realtà solo quella a Nord e Nord-Est, verso Capo Corso, definita *Di qua dei monti* (o terra di Comune, in quanto si era più precocemente sganciata dal sistema feudale). Si tratta di uno dei territori più fertili, meno isolato e quindi più popolato. Vi è la sede del Governatore con il suo entourage, la corte, i dipendenti, e in particolare i soldati, a piedi e a cavallo. La zona a Sud e Sud-Ovest, è definita invece *Al di là dei monti* (è la zona fondamentale verso Bonifacio) dove risiede un Luogotenente del Governatore. Detta anche «Terra dei Signori» è caratterizzata da una lunga sopravvivenza delle terre comuni;
- è l'isola più piovosa del Mediterraneo;
- prendendo in considerazione anche il caso di altre isole, F. Braudel la definisce «un continente in miniatura», in quanto l'importanza di questi territori circondati dal mare deriva dal fatto che, in generale, sono scali lungo le rotte marine e offrono acque relativamente tranquille, «sempre ricercate dalla navigazione tra l'una e l'altra [isola] o tra esse e il continente».



Corsica e Sardegna nel cuore del Mar Tirreno nella carta nautica di Battista Beccari (1435)

3. *Le travagliate vicende politiche*

Pur essendo, come si è detto, quasi una montagna in mezzo al mare (o, forse, proprio per questo), oltre alla posizione strategica lungo le rotte del Mediterraneo occidentale, la Corsica è un'isola che ha visto nella sua storia il passaggio di molti dominatori: Romani, Vandali, Goti, Arabi, Mori, Saraceni hanno per secoli compiuto le loro scorrerie lungo le coste, spingendosi alcuni anche verso l'interno e lasciando poche, ma importanti tracce. Nonostante il carattere bellicoso degli abitanti, concentrati peraltro nelle zone interne, lontano dal mare, l'isola:

- nell'898 diventa feudo dei Marchesi di Toscana, contro i quali continua comunque a lottare;
- nel 1077 passa sotto la giurisdizione del Vescovo di Pisa, avendo il pontefice ritenuto che fosse il riferimento più adatto per 'riassettare' la vita religiosa e civile dell'isola; in particolare, nel 1092 Urbano II nomina il presule pisano arcivescovo di Corsica. Inizia un pesante conflitto diplomatico-militare tra le due città e il papato, che dura tutto il XII secolo con alterne vicende (nel 1133, ad esempio, quando Genova viene eretta in archidiocesi, la sua giurisdizione comprende due vescovadi di terraferma e tre di Corsica, con la conseguenza di controllare temporaneamente metà dell'isola; a Pisa vengono concessi altrettanti vescovadi corsi e l'altra metà dell'isola;
- nel 1284, dopo aver sconfitto i Pisani alla Meloria, i Genovesi aumentano il loro peso politico in Corsica;
- nel 1296, per opporsi all'influenza genovese, il Papa investe il re di Aragona del regno di Sardegna e di Corsica. Inizia nuovamente un complesso periodo durante il quale le grandi famiglie dell'isola di diversa etnia (in parte pisane, in parte genovesi, in parte aragonesi) si combattono pesantemente tra loro;
- nel 1347 il nuovo governo popolare genovese decide di intervenire nell'isola in modo meno episodico, creando una « Casa per l'acquisizione della Corsica », che però non riesce a svolgere il proprio compito in modo articolato a causa della peste che nel 1348 decima i due terzi della popolazione della Repubblica;
- dopo continui interventi contro i feudatari locali e gli Aragonesi e dopo il tentativo di ingerenza del duca di Milano, nel 1362 si definisce il decisivo dominio genovese sull'isola;

- dal 1378 il governo genovese è coadiuvato nella gestione e amministrazione dell'isola da una «Maona», organizzazione societaria di un gruppo di privati (è famosa la maona di Chio, cui concorrono solo membri della famiglia Giustiniani);
- nel 1453 il governo della Corsica è affidato dalla Repubblica alla Casa di San Giorgio (eterno creditore dello Stato di cui ormai amministra completamente la fiscalità e in taluni casi – come questo – anche i domini territoriali nei quali le viene affidata la riscossione delle rendite). La Casa di San Giorgio si occupa della Corsica fino al 1562, quindi per oltre un secolo. Durante questo periodo vengono emesse le regole di governo e di convivenza, i *Capitula corsorum*, in pratica la prima Costituzione data all'isola; si cerca di sviluppare l'agricoltura e il commercio; si favorisce l'immigrazione. Si tratta di un periodo istituzionalmente originale, in quanto ci troviamo davanti ad un ente finanziario che viene a sostituirsi ad un organismo politico. Durante questo periodo tuttavia occorre tenere presenti due avvenimenti non ininfluenti anche sull'economia:
 - a) l'invasione dell'isola da parte dei Francesi nel 1553,
 - b) l'azione di Sampiero Corso (o di Bastelica, 1548-1567) che fomenta la ribellione e aiuta i Francesi, a loro volta aiutati anche dalla imponente flotta ottomana, comandata dal corsaro Dragut, detto il Barbarossa. L'azione dura fino al 1567, quando Sanpiero viene assassinato.

In tale periodo, ancora una volta, l'isola subisce le conseguenze, coinvolta suo malgrado, delle guerre nel continente: in questo caso tra Francia e Spagna, di cui Genova è alleata:

- 1559, con la pace di Cateau-Cambrésis, l'isola torna sotto il dominio genovese, alleata degli Imperiali (vincitori nella battaglia di San Quintino, con Emanuele Filiberto di Savoia). Per alcuni anni continua a governare la Casa di San Giorgio;
- 1564 La Repubblica di Genova riprende la completa sovranità dell'isola e l'amministra direttamente per due secoli. La governa attraverso il nuovo Magistrato di Corsica, composto da cinque soggetti, aumentati a otto nel 1566, nominati dai Serenissimi Collegi (Senato e Camera – organo di controllo e finanziario) e dal minor Consiglio;
- 1572, vengono promulgati gli Statuti civili e criminali, modellati su quelli genovesi; successivamente sono più volte modificati. Con questo momento istituzionalmente importante si apre un periodo che viene

definito « la lunga pace genovese », che comprende un indomabile ciclo di rivolte.

Sono questi i due secoli nei confronti dei quali la più tradizionale storiografia, per lo più isolana e settecentesca (il periodo delle lotte più dure), ma ripresa dagli storici corsi e francesi, ha espresso un giudizio negativo presentandoli come una « lunga e infelice stagione coloniale », se pur con alcuni interventi economicamente non trascurabili.

Questa interpretazione è ormai, oltre che stereotipata, considerata superata, e rifiutata dagli studi più recenti, più attenti a cogliere la complessità e la contraddizione del rapporto tra la Dominante e il suo dominio territoriale più esteso. Di recente, ad esempio, è stata proposta una interpretazione revisionata della storia corsa che sottolinea l'esistenza di un « bel Seicento » isolano, in controtendenza rispetto alle immagini correnti per il continente nella stessa epoca.

- 1729-1730, periodo delle grandi rivolte e delle lotte (appoggiate dagli Inglesi), la cui pesante repressione da parte della Repubblica genovese provoca, sul terreno che oggi verrebbe definito dell'immagine e della comunicazione, un forte decadimento di Genova che non trova solidarietà presso nessun Stato europeo. L'opinione pubblica europea simpatizza per i ribelli. La rivolta, nata inizialmente come antifiscale, si trasforma prima in una vera e propria ribellione, anche se con obiettivi limitati, e, successivamente, in una guerra di liberazione nazionale vera e propria, nel corso della quale la povera e arretrata isola sperimenta idee e parole d'ordine di straordinaria modernità;
- dal 1755, Pasquale Paoli (1725-1807), ufficiale al servizio del Re delle Due Sicilie, tornato nell'isola, raccoglie la bandiera della rivolta come « Generale della nazione », dando addirittura all'isola una Costituzione scritta, come si vedrà più ampiamente nel paragrafo successivo. Importante l'aiuto esterno ai Corsi da parte di Francia e Inghilterra;
- 1764, tutte le piazzeforti costiere risultano presidiate da guarnigioni francesi;
- 1768, 1° maggio, Trattato di Versailles: Genova, dietro un compenso in danaro, cede tutti i suoi diritti di sovranità sulla Corsica al re di Francia Luigi XV. I Corsi, in realtà, si illudono di poter acquistare l'indipendenza, giocando sulla rivalità dei grandi stati, ma la loro speranza è subito repressa con l'annessione dell'isola all'*empire français* nel 1769, nello stesso anno in cui Napoleone Bonaparte, figlio di un segretario di Pasquale Paoli, nasce ad Ajaccio.

Ancora alcune indicazioni cronologiche:

- 1789, la Corsica diventa un Dipartimento della Francia;
- 1798, campagna di Napoleone contro la Corsica;
- 1796-1930, periodo degli investimenti francesi, dei tentativi di migliorare le infrastrutture dell'isola e di aiutare lo sviluppo di alcuni settori dell'economia;
- 1930-1960, lungo periodo di depressione;
- 1960-1990, periodo degli investimenti in infrastrutture turistiche e dello sviluppo spinto del settore.

4. *La Corsica vista dai Genovesi: interessi economici e difficoltà di governo*

Dovendo sintetizzare il rapporto Genova-Corsica, si potrebbe semplicemente affermare che essa era uno scalo importante che i Genovesi consideravano integrato nel proprio spazio marittimo; un patrimonio boschivo di prim'ordine; una riserva per il reclutamento di armigeri (essendo la carriera delle armi una delle poche possibilità che si offrivano ai figli della nobiltà locale). Per il resto la carica di Governatore della Corsica era considerata una penosa ma a volte necessaria tappa nella carriera politica di governo dell'aristocrazia genovese. All'elenco sopracitato è comunque ancora da aggiungere il fatto che l'isola interessava anche per le materie prime (grano e sale in particolare, oltre al già evidenziato legname); in parte per i commerci (cioè domanda di manufatti, che produceva in quantità scarsa, e quindi doveva importarne), ma certamente moltissimo per la posizione strategica, quasi una porta verso il Mar Ligure. Non a caso la Corsica è per secoli, dati gli interessi coincidenti, il principale oggetto del contendere con Pisa.

Si è già sottolineato che, nella propria politica di espansione la Repubblica di Genova, per garantirsi risultati solidi e fruttuosi, segue sistemi diversi a seconda dei luoghi e dei tempi: in generale, tuttavia, non cerca insediamenti politico-territoriali, impegnativi e dispendiosi da mantenere e difendere. Per quanto concerne la Corsica i Genovesi non si comportano diversamente e l'unica eccezione è rappresentata da Bonifacio: la città è considerata quasi un lembo di Liguria, localizzato nel cuore del Tirreno, ed ha la funzione di avamposto strategico diventando quasi un 'centro di smistamento' per elementi della popolazione locale interessati ad entrare in nuovi circuiti di lavoro. Per le località più distanti rimane valido l'impianto di stazioni commerciali, naturalmente in funzione di condizioni vantaggiose

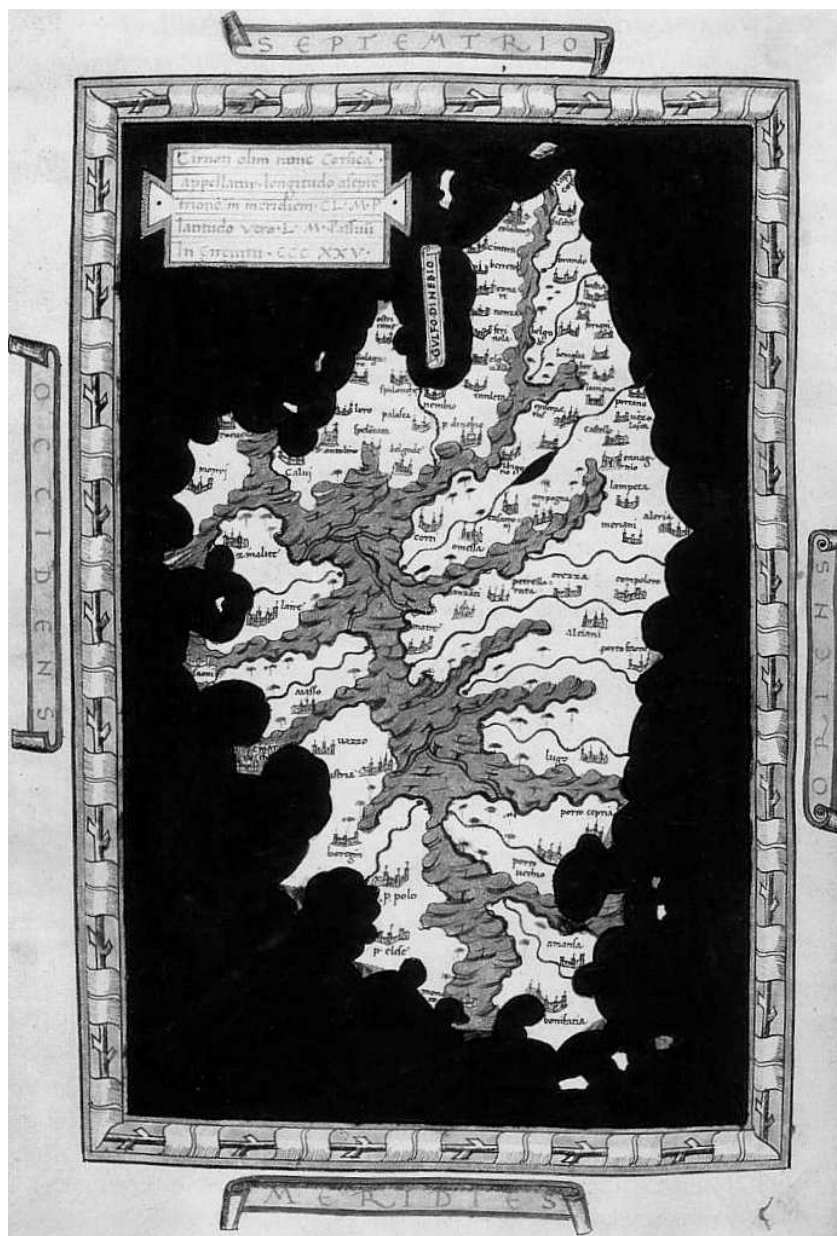
per i liguri e tenuto conto della posizione dei luoghi rispetto alle direttrici dei traffici.

A partire dal Cinquecento si dimostra più evidente il valore strategico che la Corsica riveste per la Repubblica e, di riflesso, per la Spagna asburgica: era infatti inimmaginabile che Genova potesse difendersi con successo se l'isola, in mano ai Francesi, fosse divenuta punto di appoggio per le flotte turco-barbaresche.

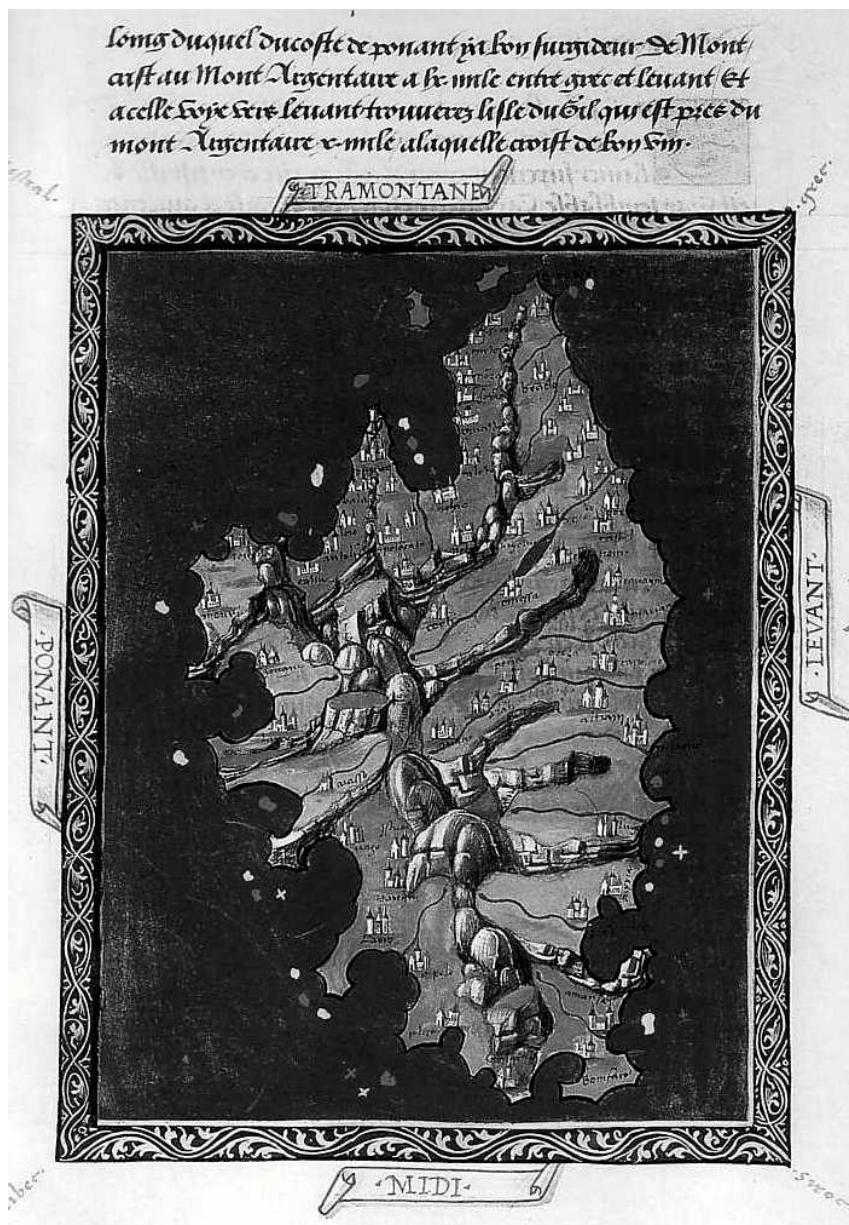
La presenza genovese nell'isola si concretizzava nel controllo di una serie di città o borgate murate e fortificate, in corrispondenza di buoni porti naturali, punti di appoggio di un commercio di cabotaggio in parte locale, in parte diretto ai porti tirrenici o alla Sardegna, e naturalmente alla Dominante e alle Riviere, da dove provenne sempre buona parte dei Genovesi emigrati nell'isola. Dalle guerre di metà Cinquecento (e dalle epidemie, meno spesso ricordate) l'isola esce però indebolita demograficamente: la cosiddetta lunga pace genovese accompagna una crescita della popolazione da circa centomila a centocinquantamila abitanti alla vigilia della grande ribellione settecentesca. Indubbio è comunque il fatto che la popolazione sia disegualmente distribuita: nettamente più popolate e prospere le terre del nord-est che non quelle del sud-ovest.

Agricoltura e pastorizia erano le attività ovunque generalmente prevalenti: con un'eccedenza granaria non eccezionale e nemmeno garantita; emerge poi il contributo della castagna alla dieta quotidiana, e la specializzazione colturale di alcune zone nell'olivicoltura. Un discorso a parte va fatto per il Capo Corso, penisola fitta di porti, caratterizzata da un'intensa attività marinara e commerciale (la gente di mare corsa, infatti, quando non proveniva dai presidi genovesi, era capocorsina) specialmente per i traffici collegati all'exportazione dei vini locali. Uno degli ultimi governatori genovesi, Felice Pinelli, descriveva nel 1722 l'isola come tripartita, assegnando al Capocorso lo statuto di regione a sé, accanto a quelle *Di quà* e *Al Di là da' monti*, già prese in considerazione.

Dell'isola a Genova si forma nel corso del Cinquecento un'immagine favolosa, di potenziale polmone agricolo della Repubblica, solo che la si fosse messa a coltura; il catalogo dei prodotti offerti dall'isola (grani, olio, vino, formaggi, salumi) si arricchisce, nei dibattiti, di un lungo elenco delle risorse da sviluppare: pesca e lavorazione del tonno; pesca del corallo; sfruttamento delle vene di ferro; taglio dei fitti boschi dell'interno per rifornire i cantieri navali di Genova e del genovesato. Una promessa di prosperità che



La Corsica nella raccolta di Enrico Martello (fine XV secolo)



La Corsica nell'Atlante di Luigi XII (inizio XVI secolo)

osservatori più realisti e con l'occhio attento alla mancanza di vie di comunicazione, alle condizioni malsane di molte piane costiere, e alla necessità di buone iniezioni di capitali metropolitani per tradurre in atto tutte quelle vere o immaginarie potenzialità, non mancarono di ridimensionare. Tanto più che per realizzarle occorreva un diverso intervento umano: se molto, infatti, ci si poteva attendere dall'isola, nulla di buono ci si doveva aspettare dagli isolani. Lo stereotipo del corso lo presentava infido, bellicoso, feroce, ozioso, ignorante, dedito alle vendette: un barbaro insomma. Buono, anzi esaltato, come soldato: dalla Francia a Venezia, dalla Spagna a Roma, i soldati corsi avevano quotazioni alte sul mercato del mercenariato. Genova per prima se ne serviva: ottimo per la caccia ai banditi sulle montagne della Terraferma, perché coraggioso, frugale e paziente. Ma al tempo stesso incline, quando di stanza nella Dominante, a farsi guardaspalle e sicario dei gentiluomini facinorosi. In definitiva di uomini così, osservava Andrea Spinola a metà Seicento, più ne emigravano dall'isola per andare a militare sul continente, tanto meglio era per la Repubblica.

Dal punto di vista genovese erano importanti anche le immigrazioni: pescatori, mercanti e artigiani liguri delle Riviere, Lucchesi impiegati nei lavori stagionali (ma la denominazione di Lucchesi era piuttosto elastica, e comprendeva immigrati dall'area appenninica tosco-emiliana in genere); militari di ogni provenienza (Italiani ma anche Svizzeri e "alemanni"), Genovesi della metropoli impiegati nello smilzo apparato amministrativo della Repubblica; rampolli spesso illegittimi del patriziato minore. Le città 'genovesi', che furono sempre i baluardi della Repubblica nell'isola, erano in realtà abitate in gran parte da corsi anche se le mescolanze tra Liguri e isolani non erano rare.

Uno dei problemi principali che l'isola aveva, per la sua collocazione nel Mediterraneo, e di cui i Genovesi erano in qualche modo investiti, era la difesa anticorsara, affidata alla flotta della Repubblica, affiancata, nelle emergenze dalle navi spagnole che avevano base nella Dominante. In realtà la Repubblica difendeva assai più la propria terraferma che non la Corsica, le cui lunghe coste erano complesse da pattugliare. Il rimedio principale consistette, perciò, nella costruzione di una catena di torri fortificate di avvistamento e di difesa, oltre un centinaio: il loro costo gravò però pesantemente sui corsi stessi.



Italia settentrionale e Corsica, in MÜNSTER 1552, p. 143:
<https://books.google.it/books?id=d95EAAAAcAAJ&hl=it&pg=PA143>

Come si vedrà in seguito, alla scarsa capacità di intervento difensivo si abbinano alcuni tentativi di valorizzazione del territorio, comunque sempre con l'intenzione di investire il meno possibile: la Corsica è considerata come una periferia povera, la cui rusticità, peraltro, risaltava dai beni di consumo e dall'abbigliamento tradizionale della popolazione; la dieta del paesano corso, nella quale i prodotti della pastorizia e dell'allevamento (formaggi, salumi, castagne) supplivano alle carenze cerealicole, ben poco tuttavia aveva in realtà da invidiare a quella delle plebi rurali e urbane dell'Italia e probabilmente anche di altri stati dell'Europa.

La pressione fiscale esercitata dalla Repubblica, se pur pesante e sperequata per gli abitanti, era in realtà modesta se confrontata con quella esercitata all'interno del Dominio dello Stato. Ed è ufficialmente da problemi fiscali che hanno inizio le rivolte settecentesche: Genova, infatti, tenta di disarmare i corsi, per limitare l'incidenza delle morti dovute alle vendette e soprattutto per controllare l'ordine pubblico, ma il tentativo di disarmo viene attuato in modo indiretto, attraverso l'imposizione di appositi tributi. Quello di metà Settecento è indubbiamente per la Repubblica non solo il momento più difficile da un punto di vista militare e istituzionale, ma anche quello in cui per la prima volta all'interno del Governo si inizia a discutere se, da un punto di vista economico, ci sia convenienza a continuare a difendere il possedimento.

Nel maggio 1736 un patrizio sostiene che « sarebbe bene non potendosi più sostenere la Corsica abbandonarla, e quel poco denaro vi resta spenderlo per il ritiro ». Sulla tradizionale diffidenza per i Corsi si innesta la ragionevole consapevolezza che combattere la guerriglia degli isolani con le truppe regolari significa gettar via denaro. Visto che la partita è ormai compromessa, le discussioni sui costi della guerra impegnano duramente gli organi di governo della Repubblica, al punto che, quando viene proposto di introdurre una capitazione, si sottolinea come « il suo gettito non avrebbe superato le 600/700.000 lire, laddove la Corsica ne costava circa 1.800.000 ».

Secondo i contemporanei diplomatici francesi, è la pressione fiscale imposta dalla guerra a spingere a desiderare l'abbandono dell'isola: ci si rifiutava di

sacrificare le sostanze de' magnifici cittadini inutilmente in Corsica dopo il devastamento di tanti pubblici introiti col rischio di perdere per un tale impegno lo Stato tutto di Terraferma esposto ad essere in pochi giorni occupato da vicini.

In realtà, dal punto di vista della diplomazia internazionale, la migliore garanzia di conservare la Corsica stava per la Repubblica nel fatto che nessuna delle grandi potenze era ancora disposta a vedere insediata sull'isola una rivale. Le ipotesi, anche più disparate, si susseguono: da un ritorno dell'isola nell'orbita del soglio di San Pietro, ad un fantasioso piano per far passare l'isola sotto la sovranità dei Cavalieri di Malta, con il risultato (si ribatteva con sarcasmo) che

invece di essere comandati da 40 o 50 case genovesi, saremmo comandati da tutti i morti di fame d'Europa, come succede in Malta, il popolo più schiavo dell'Europa, dove nessuno ardisce mettersi il cappello nanti un cavaliere ...

Da tutti i punti di vista si avvicinava dunque il momento della rinuncia genovese a questo territorio.

5. Alcune tra le attività economiche principali e le loro caratteristiche fino alla metà del XVIII secolo

Si è cercato di presentare in modo problematico i rapporti tra il dominato (la Corsica) e il dominante (la Repubblica di Genova) per chiarire la funzione che quest'ultima, all'interno della propria politica economica, per alcuni secoli ha affidato al territorio isolano: anche se quest'ultimo, ufficialmente, non viene mai definito 'colonia', come si registra invece per gli avamposti commerciali nel Mar Nero, sono, credo, risultate chiare le funzioni di tendenziale sfruttamento e di controllo strategico del mare che vengono attribuite alla Corsica. Questo non significa che in alcuni casi i Genovesi – sempre comunque ritenendo che ne avrebbero essi stessi tratto un notevole vantaggio – non abbiano cercato di intervenire, non solo con la regolamentazione, ma anche con investimenti di capitali in alcuni settori dell'economia isolana ritenuti maggiormente promettenti. Ci si può pertanto soffermare su alcuni aspetti dell'economia corsa, vista più dal di dentro, evidenziando questi comportamenti (peraltro episodici e non sempre riusciti). Distingueri al proposito i settori dell'economia isolana in due gruppi: quelli più tradizionali, per i quali l'intervento genovese è meno incisivo, e quelli nei confronti dei quali la politica della Dominante dimostra maggiori capacità di intervento unite ad una visione strategica non trascurabile.

Appartengono al primo gruppo la pastorizia, le ferriere e la pesca.

a) *la pastorizia*

La pastorizia era assai importante per una popolazione definibile, come si è già detto, di 'montanari', la cui transumanza peraltro mal si conciliava con i miglioramenti nell'agricoltura.

In Corsica, come in tutto il mondo mediterraneo, già nei tempi più antichi si possono infatti individuare due differenti tipi di approccio dell'uomo al territorio, con conseguenze diverse sul manto vegetale, quello dei pastori e quello degli agricoltori. I primi, che praticavano anche una rudimentale agricoltura itinerante, si servirono quasi esclusivamente del fuoco per sostituire alla foresta formazioni erbacee e arbustive ritenute un buon alimento per il bestiame, procurandosi nello stesso tempo un poco di terreno agricolo per i propri bisogni.

L'apertura di radure mediante incendio, che impoveriva in breve tempo la vegetazione, togliendo al terreno buona parte delle sostanze nutritive, insieme alle caratteristiche del clima e della morfologia, spinge i pastori a cercare e a creare sempre nuovi pascoli, differenziati a seconda delle stagioni: quelli estivi sulla montagna e quelli invernali sulle colline prospicienti la costa: *la piaghja*. Gli spostamenti degli animali si compiono lungo percorsi stabiliti da tempo immemorabile, *le invistite*, sui quali i pastori mantennero sempre il diritto di transito insieme a quello di libero pascolo (*libre parcours*). Poiché gli itinerari rimangono in gran parte immutati nel tempo, per secoli le stesse aree subiscono le conseguenze del passaggio ripetuto delle greggi, con riflessi di ogni tipo sul manto vegetale.

I percorsi più lunghi e frequentati partivano dalle zone più centrali e montagnose ed erano diretti in parte verso la costa settentrionale, raggiungendo la Balagna; in parte andavano al tratto costiero compreso tra il Golfo di Calvi e quello di Sagone, dove convergevano anche le greggi di Guano e di tutto il territorio di Vico. Più a sud le grosse comunità pastorali scendevano in inverno ai pascoli costieri della regione del Golfo di Ajaccio, percorrendo le vaste valli della Gravona e del Prunelli. Gli itinerari della transumanza erano particolarmente frequenti anche nel Meridione dell'isola: partendo dall'alta valle del Taravu essi raggiungevano il Golfo di Valincu; dall'Alta Rocca si snodavano verso le conche di Figari o di Sotta e successivamente verso tutta la regione attorno al Golfo di Portovecchio mentre più a nord, tra la Solenzara e il Capo, gli spostamenti erano quasi tutti a corto raggio ma molto fitti. Durante il trasferimento il bestiame si alimentava liberamente con tutte le piante che trovava sul proprio cammino, vagando

incustodito per aree molto estese: nei pascoli, sia montani che costieri, non esistevano recinzioni, né ripari, e neppure si accantonavano riserve di foraggio per l'inverno, cosicché le bestie restavano all'aperto tutto l'anno. Per tale motivo la pastorizia aveva necessità di molto spazio, sia in montagna che nelle zone vicine alla costa.

Accanto alle grandi transumanze ovine e caprine, esisteva anche il regolare spostamento annuale dei porcari che conducevano i branchi dai vilaggi delle medie altitudini verso i querceti o gli stessi castagneti, invasi periodicamente da migliaia di suini, con conseguenze disastrose sulla capacità riproduttiva della vegetazione, anche perché, dato il sovraccarico degli animali per unità di superficie, il loro calpestio favoriva la compattazione del suolo diminuendone la permeabilità. Viceversa il grufolare dei suini, smuovendo il terreno e scoprendo le radici degli alberi, ne metteva in pericolo la stabilità e la salute.

Gli agricoltori-pastori conquistarono, invece, nuove aree per le colture aprendo, come si è già accennato, vaste radure nella foresta, con il fuoco ma anche con l'ascia, e utilizzando il sottobosco come terreno di pascolo per ovini, suini, caprini ed altro ancora. Ma se da un lato l'avanzata dei coltivi intaccava inevitabilmente il manto forestale in maniera direttamente proporzionale alla pressione demografica, dall'altro gli agricoltori operavano anche interventi di salvaguardia e di ripristino della foresta.

L'avanzata del disboscamento si può seguire, anche per epoche molto lontane, con l'aiuto della toponomastica, benché questo sistema presenti dei rischi, evidenti in un paese in cui la stabilità dei toponimi legati all'espansione delle colture è molto forte: è spesso difficile distinguere con il solo aiuto dei toponimi tra dissodamenti antichi, medievali o moderni e tra reali forme di espansione del fronte agricolo ed episodi secondari di riconquista di terre abbandonate. Tuttavia la lettura in chiave toponimica dei paesaggi agrari resta spesso l'unica via percorribile, oggi, per un approccio al mondo rurale dell'interno dell'isola nel Medioevo e nell'Età moderna.

Una indagine di questo tipo ha rilevato che i toponimi fondamentali relativi al disboscamento sono concentrati per la maggior parte nella Balagna, nel Nebbiu, nel Capo Corso (zone in cui i dissodamenti medievali sono chiaramente indicati anche nei documenti d'archivio) e diminuiscono gradatamente verso sud-ovest. Prendendo ad esempio la Balagna, accanto a toponimi che indicano l'esistenza di estensioni boschive particolarmente fitte, altri, risalenti all'epoca del Medioevo, indicano il primitivo disbosca-

mento a scopo agricolo (a Fratta, derivante etimologicamente da *silva fracta*, a Roncu, Roncaticciu ...); altri ancora, come Scoperta o Terre Monde, si riferiscono ad aree liberate dalla vegetazione; i numerosi toponimi del tipo Campu Rutondun sembrerebbero invece riferirsi alla forma delle prime radure aperte nel fitto tessuto forestale originario.

b) *le ferriere*

Il difficile sfruttamento dei minerali, a causa principalmente della mancanza di vie di comunicazione, pur essendo il sottosuolo abbastanza ricco, rappresenta per la Corsica un'altra occasione mancata. Questo tipo di considerazione vale quindi anche per le numerose ferriere, simili a quelle genovesi, cioè tecnicamente arretrate: operavano infatti secondo il sistema del basso fuoco alla catalana, che, con qualche piccola variazione tecnica, corrispondeva a quello 'alla genovese'. Favorite peraltro, nella loro attività, dalla facilità del reperimento del combustibile, cioè il carbone di legna, destavano un certo interesse nei Genovesi in quanto producevano un ottimo ferro, assai rinomato all'interno del Mediterraneo.

Sparse su tutto il territorio, queste 'industrie del fuoco' contribuirono non poco a modificare l'originale manto forestale, specialmente in alcune regioni, come Capo Corso.

Il Gorani scrive come «le montagne della Corsica offrono miniere ricche di ferro, piombo, rame e argento: se fossero ben sfruttate, produrrebbero molto».

Questo sembrano pensare e capire i Genovesi nei primi decenni del XVII secolo quando, in corrispondenza di analoghi movimenti in altri Stati italiani, la questione mineraria viene in primo piano: inizia infatti in quegli anni una più vasta ricerca rivolta ad individuare i giacimenti da sfruttare.

Già peraltro in parte conosciute attraverso più antiche descrizioni dell'isola, alcune di queste miniere alimentano infatti il sogno genovese di emancipare le ferriere del proprio territorio dalle miniere dell'isola d'Elba, da cui da secoli veniva estratto il ferro da ridurre, oltre a quello di rifornire le casse dello Stato con qualche lucroso appalto.

Tra il 1621 ed il 1622 il progetto sembra addirittura entusiasmare i governanti della Repubblica che, oltre a consultare numerosi esperti, arrivano a trasportare una certa quantità di minerale nelle ferriere appenniniche per fare degli assaggi di lavorazione, la cosiddetta 'prova piccola'.

Si organizza cioè quello che viene definito il «Negotio di Corsica», una pianificazione teorica dei costi (localizzazione, viabilità, risorse di acqua e di legname, manodopera, distanza dalla costa e dai porti) e dei ricavi. Fin dall'inizio però l'impresa si presenta ardua, per la difficoltà di raggiungere le vene di ferro, molto profonde, la malaria e la scarsa disponibilità a collaborare della manodopera locale, obbligata ai compiti più faticosi e meno retribuiti, come lo sgombero delle pietre delle miniere, il trasporto della legna e del minerale.

Il primo errore fu certamente quello della scelta di esperti non sufficientemente preparati (come erano invece i tedeschi o i bresciani), nella convinzione che il sistema di estrazione del minerale corso potesse essere del tutto simile allo sfruttamento dei giacimenti dell'isola d'Elba e che non esistesse alcun altro sistema di fusione se non quello praticato nell'entroterra della Repubblica; il regime delle acque, inoltre, non era favorevole e il numero dei giorni e delle ore lavorative non elevato (da ottobre-novembre a maggio-giugno nella prospettiva migliore). Non facile era poi il tentativo di incentivare una produzione di tipo manifatturiero in una società agropastorale fortemente legata alle proprie tradizioni: se quindi da un lato poteva apparire come un tentativo originale e innovativo, dall'altro presentava indubbie difficoltà nel rapporto con la popolazione.

Ciononostante le sedici ferriere di cui si ha notizia continuano la loro attività, ma non riescono a decollare, mantenendo ritmi di produzione molto bassi, e un impiego minimo di manodopera, fino alla dominazione francese: saranno «les Ingenieurs des Mines», infatti, alla metà del XIX secolo a costruire a Bastia il primo altoforno, dopo che è stata annessa alla Francia, uno dei paesi più sviluppati del Mediterraneo, un'isola in cui il 90% della popolazione attiva era ancora impiegato nel settore primario. D'altra parte, qualche decennio prima, il blocco continentale, che impediva l'importazione di ferro inglese, unito alla conquista del territorio italiano, con le miniere dell'isola d'Elba, avevano fornito ai nuovi conquistatori le stesse suggestioni provate dai Genovesi nei secoli precedenti, ambedue fortemente condizionati dalla ricchezza di combustibile che l'isola offriva.

c) la portualità delle coste e la pesca

La portualità delle coste è una risorsa potenzialmente importante per ogni isola. La Corsica, in particolare, è sempre stata ricca di scali naturali, e i più naturalmente dotati diventano gli approdi collegati alle già citate «città fortezza dei Genovesi»: nella loro organizzazione le opere di difesa erano

certo più imponenti dei moli o delle altre opere portuali, ma svolgevano effettivamente un ruolo importante nella protezione delle attività commerciali. Anche se il dominio dei traffici più redditizi era nelle mani dei ricchi mercanti genovesi, è certo assai probabile che attraverso le strette Bocche di Bonifacio, che separavano il sud dell'isola dalla Sardegna, piccoli commercianti e pastori-contadini (divenuti per l'occasione marinai e talora pescatori) gestissero un attivo servizio di interscambio, assai spesso di contrabbando.

Non bisogna tuttavia mai dimenticare, analizzando questi settori, come tutti gli Autori siano concordi nel ritenere i Corsi una popolazione assai restra al contatto con il mare, sempre pronti a ritirarsi verso le zone montagnose dell'interno, lasciando le coste ai dominatori venuti d'oltremare: non a caso, proprio per sottolineare questo aspetto è celebre la definizione della Corsica come « une île entourée d'eau de toute part ».

Certo, specialmente nelle piazzeforti costiere, durante la prima età moderna, la popolazione indigena (se pur sempre tenuta fuori dalle fortificazioni) ha già praticamente assorbito gli immigrati esterni e spesso è quindi assai difficile capire quale sia la vera natura di un "marinaio corso".

La stessa difficoltà si ha nel settore della pesca: la forte presenza di imbarcazioni e di capitali genovesi è attestata dalle fonti documentarie, ma occorre arrivare al Settecento per trovare questi liguri – ormai naturalizzati corsi – iniziare una certa cooperazione con gli isolani veri.

Non è questa la sede per diffondersi in maniera particolare sul settore della pesca nelle acque della Corsica, già studiato, ma per il cui approfondimento, essendo una realtà molto sfaccettata, esistono ancora ampi fondi di archivi inesplorati, ma credo sia comunque importante sottolinearne l'articolazione.

La presenza genovese è l'asse portante della pesca d'altura, dal Cinquecento al Settecento: controllata infatti da mercanti e appaltatori della Dominante con le loro maestranze, opera in un'ampia zona di mare estesa anche verso la Sardegna e la stessa terraferma, poiché il dominio della Repubblica comprendeva anche l'isola di Capraia. Il pescato, confezionato all'uso genovese (cioè fritto e marinato con rami di mirto) era avviato verso vari mercati italiani, provenzali e catalani.

Caratteristica dell'isola era poi la pesca negli stagni, assai lucrosa (con anche allevamenti di ostriche), quasi una compensazione per la malaria endemica che da essi dipendeva. Lo stagno più importante era quello di Bigu-

glia, esteso per dieci chilometri lungo la costa orientale a sud di Bastia. Anche in questo settore i *patroni* delle imbarcazioni sono prevalentemente liguri, così come i capitali investiti per il miglioramento delle strutture, successivamente concesse in appalto, non diverso sarà nel XIX secolo l'atteggiamento dei Francesi. Per i dominatori l'interesse è duplice: da un alto il ceto mercantile lucra ampie rendite; dall'altro aumentano i prelievi della fiscalità statale.

Anche le cosiddette pesche specializzate hanno alla base lo stesso modello organizzativo e funzionale: se le tonnare risultano quasi inesistenti, con rare strutture stabili (potenziate successivamente dai Francesi), la pesca del corallo vede in realtà le acque dell'isola diventare importanti e frequentate dalle imbarcazioni dette « coralline » solo se si presentava problematico l'esercizio di questa attività nei mari della Sardegna. I giacimenti sardi erano infatti assai più ricchi, sebbene spesso le acque delle due isole abbiano confini intersecantesi nella definizione degli appalti dei diritti di pesca.

I Liguri del Ponente (di Cervo, di Laigueglia, di Diano) con varie centinaia di imbarcazioni invadono stagionalmente (è stata definita la « transumanza del mare ») il territorio marino tra Bonifacio, Alghero, Bosa (così come i Veneziani sfruttano i banchi di corallo della Provenza), pagando alla Repubblica dei diritti di esclusiva, commisurati o al pescato o al numero delle barche. Si tratta di risorse finanziarie utilizzate spesso dallo Stato genovese per la costruzione delle torri costiere di difesa, a loro volta funzionali alla protezione della pesca dal pericolo della pirateria catalana prima e turca successivamente.

Ancora una volta, comunque, la politica dei dominatori è autoreferenziale e solo con la dominazione francese inizierà il tentativo di una maggiore protezione dei fondali.

Nel 1837, peraltro, Paul Valery, nel raccontare i suoi *Voyages en Corse*, constata ancora che

... La difficulté des chemins me força d'aller par mer de Saint-Florent à l'Île Rousse ... Nous rencontrâmes une légère gondole génoise, faisant la pêche du corail, que la négligence corse ou la manque de moyens laissez exploiter aux étrangers ... La peine que les armateurs ont à retenir à bord le marin corse près de sa patrie, contribue encore à cet abandon.



Corsicae antiquae descriptio, *Galerie agreable* 1733. Su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, © Roma, Biblioteca Casanatense, N.IX.9-30, Vol. XIII, tomo 38, tav. [31s].

Vorrei spendere qualche parola in più sui due settori che ho riunito, strumentalmente, nel secondo gruppo, anche se rappresentano, in realtà, due esempi antitetici:

- d) l'andamento dell'agricoltura ed i tentativi dei Genovesi di farla decollare (1570-1730), portano ad un risultato positivo, se pur nel lungo periodo;
- e) la sfrenata utilizzazione dei boschi e i vani tentativi di recupero degli stessi, che costituiscono invece uno dei più pesanti momenti di sfruttamento coloniale indiscriminato.

d) *i vani tentativi dei Genovesi di far decollare l'agricoltura (1570-1730)*

Per quanto concerne l'organizzazione della proprietà agricola, il primo grande momento di affermazione della proprietà privata sembra essersi verificato in Corsica attorno all'undicesimo secolo, in relazione ad un certo incremento demografico, che avrebbe obbligato la popolazione ad aumentare la coltivazione di cereali, di olivi, di vite e del castagno. Ne derivò la necessità di recingere i terreni per difendere le colture dal bestiame, con una conseguente facilitazione della privatizzazione. Successivamente, la pressione demografica in alcune zone più fertili provoca una espansione dell'agricoltura, seguita da una spinta all'appropriazione della terra da parte dei privati. Le risorse agricole disponibili non erano tuttavia sufficienti a soddisfare, se non molto parzialmente, le esigenze della Repubblica dominante, per la quale la conformazione del proprio territorio faceva sì che dipendesse in larga misura, per l'approvvigionamento di beni alimentari, dalle importazioni.

Negli ultimi decenni del Cinquecento la Repubblica persegue la strada delle infeudazioni di terre a patrizi genovesi, che però danno scarsi frutti e finiscono alla lunga in gestione a famiglie nobili locali; a metà del secolo successivo si registra un nuovo momento di interesse per l'avvio di bonifiche e messa a coltura di nuove terre, puntando sull'insediamento di coloni forestieri, come i Fiamminghi, e addirittura di alcune centinaia di Greci profughi dal Peloponneso, dopo una fallita sollevazione antiottomana. Subito malvisti dagli isolani, gli immigrati portavano con sé pratiche colturali scarsamente compatibili con il regime pastorale dell'isola e pertanto foriere di litigi e di scontri. Del resto, chi sognava di valorizzare l'isola, come il genovese Andrea Spinola, a metà del Seicento, pensava di popolarla con banditi della terraferma (ma la relegazione in Corsica figurava già tra le pene inflitte dai tribunali), marginali, vagabondi e orfanelli della metropoli, persino (occasione sprecata!)

moriscos cacciati dalla Spagna: un popolamento organizzato, insomma, che nessun governante genovese pensa pensò mai realisticamente di avviare.

Particolari sono i due imponenti tentativi di riorganizzazione agricola e di distribuzione di terre avviati alla metà e alla fine del secolo XVI: la prima, da parte dell'Ufficio di San Giorgio, che si concretizza, in un primo momento, nella assegnazione, mediante concessione a privati cittadini, in genere genovesi, di larghe porzioni di terreno incolto. I concessionari avrebbero dovuto provvedere al dissodamento e alla messa a coltura, avvalendosi di elementi estranei alla popolazione locale. Lo scopo era quello di sopperire alla già citata cronica penuria di grani del Dominio di Terraferma e nello stesso tempo di rallentare, con la presenza di forti contingenti umani e di una loro adeguata protezione, le continue razzie barbaresche sulle coste dell'isola. I concessionari, infatti, erano tenuti a costruire case per i propri massari nei rispettivi terreni ed a provvedere alla loro difesa mediante torri di guardia. L'impresa, che sulla carta pareva tanto bene avviata, si rivela un grosso insuccesso: le discordie fra i vari concessionari, l'opposizione della popolazione locale, le condizioni ambientali spesso sfavorevoli, fanno sì che molti progetti si concretizzino il più delle volte solo nella costruzione delle torri di guardia.

Alla fine del secolo inizia la seconda fase di infeudazione delle aree costiere, maturata probabilmente sotto la pressione della tremenda carestia del 1583, e prolungatasi con scarsa fortuna per tutto il secolo successivo.

È però nel decennio tra il 1637 ed il 1647 che si organizza il progetto definito della *Coltivazione universale del Regno di Corsica*. Poiché la Repubblica non intende però sostenere tutte le spese per l'operazione della messa a coltura delle terre, si organizza l'intervento in modo che venga in pratica direttamente finanziato da coloro che avrebbero dovuto esserne i principali beneficiari, cioè i corsi. La responsabilità dello sviluppo agricolo viene pertanto conferita alle Comunità, sotto il controllo del Governatore. A fronte delle crescenti difficoltà, il Doge fa presente la sua volontà di aiutare lo sviluppo della *Coltivazione* tramite un aiuto finanziario: i fondi stanziati vengono destinati a coloro che si siano impegnati a coltivare le terre, aiutandoli a dotarsi di buoi, bestiame e strumenti agricoli; chi desiderava acquistare bestiame, inoltre, era obbligato ad impegnarsi a costruire una stalla per la protezione degli animali, ottenendo un contributo di circa duecento lire.

La riuscita del programma della *Coltivazione* implicava però uno sforzo finanziario ben più imponente rispetto a quello inizialmente preventivato: si

inaspriscono infatti le difficoltà burocratiche perché non viene valutata con l'attenzione dovuta la possibilità di creare a Genova un organismo finalizzato all'operatività del progetto (ad esempio l'istituzione di un *Magistrato dell'agricoltura* che potesse affiancare il *Magistrato di Corsica*).

L'insuccesso progressivo della colonizzazione non scoraggia Genova che incarica immediatamente i propri rappresentanti di trovare rimedio a quelli che erano considerati i tre principali problemi dell'agricoltura:

- l'indisciplina e la cattiva volontà dei Corsi;
- la carenza di mano d'opera;
- l'assenza di denaro contante da investire.

Dal mese di ottobre 1639, un ulteriore accordo fissa le nuove regole: a partire dalla metà dell'anno successivo, i Corsi sono tenuti a piantare 25 alberi per proprietà, ripartiti, a seconda della qualità del terreno, in castagni, ulivi, mandorli e gelsi; al fine di non penalizzare coloro che già in precedenza avevano aderito al progetto, ci si impegna a contare in questa quota anche gli alberi piantati l'anno precedente. Un'altra peculiarità del conteggio degli alberi messi a coltura riguarda poi il fatto che debbano essere allocati fuori dalla portata del bestiame, tramite la creazione di fossati aventi almeno tre spanne di profondità e quattro di larghezza; dovevano poi essere protetti con uno o due sostegni e posti obbligatoriamente a 25 spanne di distanza dai muri per quanto riguardava i gelsi, i castagni e i mandorli, e a 20 per gli ulivi e i fichi; nelle zone più adatte alla coltivazione arborea, concesse in enfiteusi, ciascun conduttore era tenuto ad effettuare una piantagione di 50 castagni e di altrettanti mandorli.

È innegabile che Genova cercava di porre in essere una serie complessa di misure varie e coerenti con la volontà di risollevarne un'agricoltura assai arretrata. Esse risultano sufficientemente adatte al contesto locale e alle situazioni particolari, orientandosi in pratica, in tre direzioni principali: la prima, consiste nel cercare di convincere gli insulari a piantare degli alberi da frutta delle cinque specie ricordate, soprattutto ulivi, giudicati incontestabilmente i più utili ed adatti alle potenzialità del territorio; le altre due, ispirate alla stessa filosofia, consistono nel sostenere lo sviluppo agricolo con misure e finanziamenti specifici. I risultati non sono certo immediati, ma la strada intrapresa verrà continuata anche nei secoli successivi, a dimostrazione della bontà del progetto, ma anche di una non sufficiente capacità o volontà di gestirlo con le risorse necessarie.

e) *la vasta presenza di boschi e la loro sfrenata utilizzazione*

Informazioni sullo stato delle foreste e dei boschi della Corsica ci sono fornite sia da descrizioni geografiche dell'isola, sia da documenti archivistici di varia natura, soprattutto relazioni di esperti, *maestri d'ascia o pratici di legname*, inviati a più riprese dal governo della Repubblica ad ispezionare le risorse dell'isola. Essi avevano l'incarico di segnalare le aree più ricche di esenze pregiate ma che, allo stesso tempo, fossero facilmente accessibili e vicine al mare, per facilitare il trasporto del legname al punto di imbarco. Non bisogna stupirsi, dunque, se le regioni boschive sembrano localizzate principalmente in prossimità della costa o comunque facilmente raggiungibili: si trattava semplicemente dei boschi più comodi da sfruttare, mentre quelli dell'interno, per quanto più interessanti e forse maggiormente importanti, vengono tenuti in poca considerazione perché troppo lontani e situati in regioni per lo più montuose.

Questa isola – si legge nella relazione di uno dei Governatori genovesi della Corsica – ha molti boschi lontano dal mare e pieni di legname di grandissima qualità, ma per essere così discosti, non se ne può fare disegno alcuno.

Il legname, specialmente quello di rovere, adatto per far *squere* (tavole di ogni sorte e *croami* (l'insieme dell'ossatura dello scafo) di galere e navi, assai presente specialmente nella zona Al di quà da Monti, era condotto per la via più breve all'imbarco verso i cantieri della Liguria; una certa quantità era invece utilizzata per alimentare le ferriere. Il litorale del Di là da Monti invece è caratterizzato dal fatto di essere povero di boschi, sia perché si tratta di una regione già abitata e quindi diboscata per scopi agricoli e pastorali, sia perché, mano a mano che venivano costruite le torri a protezione del litorale dalle scorrerie barbaresche, gli abitanti dell'interno avevano intensificato la loro presenza sulle marine, rese più sicure, e avevano « tagliato, deviato e bruciato li boschi e le machie per seminarli ».

A Bonifacio e nel suo comprensorio, secondo la testimonianza di Angelo Giustiniani, nel XVI secolo domina la macchia alta « un gran bosco di lentschi, di morte [mirto], di organini [corbezzolo] et somiglianti arbori », anche se gli Statuti del 1625, distinguendo tra boschi e macchia, parrebbero indicare la presenza di qualche lembo di bosco: vi si legge infatti che era proibito

tagliare legne nel bosco detto il Cavo. Perché gli alberi e le macchie del bosco di Bonifacio, volgarmente appellato il Cavo, non soltanto servono per la bellezza del luogo, ma etiandio per munizione in caso di necessità.

È sintomatico che questo bosco sia riportato nella cartografia del XVI e del XVII secolo con le caratteristiche di una vera e propria fustaia, ma alla fine del secolo successivo le carte segnano solo una vegetazione arbustiva molto rada.

Il rapporto tra i Corsi e le loro foreste si viene delineando meglio a partire dalla fine del XVI secolo, mano a mano che diventa più abbondante la documentazione genovese al riguardo. Il che ha un limite, in quanto le notizie si riferiscono quasi esclusivamente a quelle forme di utilizzazione che, in qualche modo, potevano danneggiare gli interessi della Repubblica e dei suoi cittadini, per le quali si chiedevano pene o risarcimenti. Raramente quindi sono documentate quelle pratiche, come il taglio di legna da ardere o per altri usi domestici, che utilizzavano il legno meno pregiato (come quello della macchia o addirittura alberi caduti a terra o troppo vecchi) mentre abbondano le notizie relative ad altri usi, come la semina in foresta o il pascolo, giudicati molto pericolosi per i boschi, perché i contadini si servivano del fuoco.

Le numerose grida contro chi provocava incendi boschivi e le lamentele dei boscaioli non ebbero però mai effetto, anche se, per tentare di arginare il fenomeno, venivano suggerite pene severe per i trasgressori: ai delinquenti una pena di tre anni di galera e, nel caso che non si fossero trovati i responsabili, toccava alle comunità confinanti risarcire i danni alla Camera (una specie di Agenzia delle Entrate della Repubblica). A volte, però, la *semina* nel bosco era tollerata, a patto che venisse pagata la tassa (terratico) corrispondente; non era invece ammesso nemmeno il pascolo in foresta di animali nocivi alla vegetazione di alto fusto, come i caprini e i suini, che pure in Corsica hanno sempre rappresentato una forte percentuale degli animali domestici. Le capre infatti sono dannosissime per ogni tipo di bosco perché divorano i germogli delle piante, mentre i maiali che si nutrono di preferenza di ghiande, quando sono troppo numerosi, possono minacciare addirittura la sopravvivenza dei querceti.

Non era facile conciliare la mentalità dei Liguri, abitanti di una terra avara, sfruttata in tutte le sue possibilità con sapienti tecniche agricole e di organizzazione del territorio, e privatizzata precocemente, con quella dei Corsi, abituati ai grandi spazi, ai lunghi spostamenti, alle pratiche comunitarie dominanti.

I documenti genovesi evidenziano peraltro altre risorse che i Corsi traevano dalle loro foreste. Il governatore Gio. Batta Lazagna, ad esempio,

segnala che il bosco di Danza, di ontani e olmi, era stato danneggiato « da Paesani per fare le siepi, che si servono de polloni d'olmo (un albero assai pregiato), nonostante possono farle d'alze (ontani) », ed altri legni; nel campo dell'edilizia poi, oltre ai travi per il colmo, c'era bisogno di legno « per far scandole, cosa necessaria per coprire le case per li paesani »; era molto attiva la produzione di carbone di legna, avviato in gran quantità verso Genova, come pure quella dei derivati della resina (pece e catrame) che alimentavano un fiorente commercio con i piccoli cantieri dell'isola, ma anche con quelli di Genova e delle Riviere; i rami delle resinose (soprattutto di pino laricio, molto ricco di resina) venivano tagliati e utilizzati come torce rudimentali (*fare deda o teda*).

I Corsi praticavano poi il taglio di legname anche per inserirsi nei circuiti commerciali destinati a rifornire di legna da ardere Genova; se si impedirà il taglio dei boschi di particolare (cioè di privati) – scrive infatti il governatore Sauli nel 1663 – rivedendo una ordinanza che proibiva di tagliar legna nel tratto compreso tra Bastia e Solenzara,

oltre il danno di quei pover'huomini che calano già dalle montagne, à fare e à portar legne, e l'impedimento che haveranno quando volessero diceppare e coltivarsi, la città di Genova mancherà di quella provvigione che li dà detta spiaggia.

E più avanti esorta la Camera a dare « una imposizione leggiera » per la licenza di taglio a quei « paesani che vorranno farsi una casa o fabbricare vascelli ».

Ma nei distretti poveri di boschi, come quelli di Bonifacio, anche l'utilizzazione della macchia era soggetta a regolamentazione: risale alla fine del XVII secolo, una grida del governatore dell'isola, Gio. Batta Della Rovere,

contro quelli che si faccino lecito di andar nella macchia posta nel territorio di questa città, così nelle abbrugiate come nelle verdi a tagliar legne e a far pali e carboni e in particolare contro le serve e le altre donne di questa città che vanno giornalmente tagliando e diccipando le dette Machie per far legne.

Dal secolo XVI al XVII lo sfruttamento delle foreste da parte dei Genovesi si esplica su due distinti livelli, con risultati differenti.

Gli enti pubblici si interessano soprattutto al legname per le costruzioni navali (abete per alberature; pino laricio e marittimo, frassino, leccio e olmo per l'opera morta; rovere per il fasciame; faggio per i remi); per l'artiglieria invece si utilizzavano olmo, rovere, leccio e frassino. Nell'edi-

lizia pubblica venivano impiegate essenze dal tronco alto e diritto in grado di fornire materiale più idoneo alle travature di sostegno delle coperture degli edifici: questo tipo di sfruttamento interessava dunque i boschi di conifere e, in misura minore quelli di latifoglie.

I commercianti privati, invece, per la maggior parte avevano interesse alla produzione dei semi-lavorati (tavole soprattutto) e di legna per uso domestico: utilizzano quindi soprattutto boschi di conifere e di latifoglie delle medie altitudini (pino marittimo, leccio rovere e roverella) e la macchia alta, molto adatta a produrre carbone o legna da ardere.

Se però, attraverso la documentazione, compresa quella della prima età 'francese', si può tentare di valutare l'incidenza della richiesta delle strutture pubbliche sulle foreste, è quasi impossibile ottenere dati attendibili con riferimento al settore privato: l'unica fonte sono le *tratte*, cioè le tasse di importazione, anche se le registrazioni non specificano l'area di provenienza del legname; né si può quantificare il moltissimo materiale esportato dalla Corsica clandestinamente e avviato verso mercati diversi da quello genovese.

È certo però che l'estrazione di legname, accentuatasi molto tra XVI e XVII secolo, finisce per intaccare gravemente il patrimonio forestale dell'isola, tanto che i Governatori di Corsica che si succedono, specialmente a metà del Seicento, segnalano a più riprese alle autorità della Dominante la condizione precaria di molte foreste: Gio. Batta Lazagna, ad esempio, che nel 1637 aveva ordinato un censimento dei boschi pubblici, accusa apertamente le Magistrature genovesi interessate al taglio del legname, di affidare le operazioni a persone inesperte,

o meglio, infide, che non solo non osservano i patti che in certa maniera hanno mira che li medesimi alberi che si tagliano, di nuovo creschino, ma se si volesse ordinare una tagliata d'alberi che non potessero mai più ricrescere, non si potrebbe tagliar diversamente da quello.

Gente disonesta che, anche se necessita di procurarsi pezzi piccoli come

i bracioli che sono minimi legni per artelleria, tagliano alberi atti a far scaloni, vendendo poi lo scarto come legna da ardere.

C'era poi la questione delle ferriere, i cui fittavoli

vanno tagliando, per quanto mi viene riferito (è sempre Gio. Batta Lazagna che parla), tutte quelle legne che con minor spesa, e loro maggiore comodità si possono tagliare ... con solo mira dell'utile privato.

Vent'anni più tardi veniva segnalato il gran taglio «che si fa dalle parti di là da Calvi», soprattutto nel bosco di Lonca che, «sebene pare su con qualche utile della Camera, pure dubito – dice il relatore – che per poco si perda al pubblico gran sostanze». Ma non era facile intervenire: il commercio di tavole dall'isola di Corsica verso Genova è sempre più che mai florido, accentrato nelle mani di pochi commercianti, tra i quali spicca per importanza il nome di Pietro Giustiniani, già Luogotenente di Vico: nel solo anno 1683 questi importa a Genova circa 800 dozzine di tavole. Nel 1650 Gio. Bernardo Veneroso segnala che nel bosco di Murato si stavano tagliando alberi per l'ampliamento del Molo nuovo del porto di Genova, terminato nel 1643, ma già in fase di ristrutturazione. Per la costruzione dell'Albergo dei Poveri, nel 1668, si chiede di poter estradare dal Regno di Corsica «quelli legnami d'ogni qualità che abbisogneranno». Dopo il terribile bombardamento francese del 1684, quando Genova viene semidistrutta dalle bombe incendiarie, il Magnifico Carlo de Franchi stila, per i suoi fornitori, «una Nota delli legnami comessi da me in Corsica per l'accomodamento della Casa di San Giorgio rovinata et abbrugiata dalle bombe». Nella stessa occasione molti risultano i conventi e le chiese che si rivolgono a commercianti che operano in Corsica per procurarsi legname da costruzione con cui riparare i danni di guerra.

D'altra parte l'impiego e il reimpiego del legname corso per l'edilizia genovese, anche per quella residenziale, era una pratica corrente: specialmente i lunghi tronchi di pino laricio erano utilizzati per le travature dei solai e dei tetti, anche se spesso si trattava di pezzi recuperati dallo smantellamento delle imbarcazioni. Il settore cantieristico rappresenta sempre però lo sbocco privilegiato, anche perché il più redditizio per i mercanti di legname isolano, sia che sia destinato all'armamento privato che a quello pubblico.

Il problema dell'armamento pubblico a Genova fino al XVI secolo era stato sempre di poca importanza perché la Dominante in caso di necessità chiedeva in affitto le navi dagli armatori privati, ma dopo la vittoria dei Turchi in Oriente e la perdita delle colonie del Mar Nero, anche l'armamento privato aveva lentamente subito un progressivo declino: a poco a poco la nobiltà mercantile si era allontanata dalle attività marittime per investire il proprio denaro in quelle, molto più redditizie, della finanza internazionale. I pochi armatori rimasti in campo, tra i quali lo stesso Andrea Doria e i suoi eredi, noleggiavano di preferenza le loro galere alla Spagna, cosicché in caso di necessità, la Repubblica rimaneva priva di navi da guerra o era costretta a rivolgersi agli Spagnoli, che esercitavano così una sorta di protettorato su di essa.

Per sottrarsi a questa situazione, i Genovesi avevano istituito nel 1559, il Magistrato delle Galere, incaricato della costituzione e del mantenimento di una squadra navale per la difesa dei mari e delle coste della Liguria e per la protezione dei convogli diretti in Corsica, tanto più che i rapporti con la Spagna si stavano deteriorando. Così, nonostante la situazione politica non molto chiara, perché a Genova esisteva un partito filo-spagnolo che non voleva irritare la potente alleata, il Magistrato delle Galere aveva progressivamente rivolto la propria attenzione alle foreste della Corsica, che progressivamente assunsero di conseguenza una forte valenza politica.

Alla fine del XVI secolo vengono organizzate vere e proprie operazioni economiche programmate, le « fabbriche dei boschi », per la produzione di legname. L'operazione è affidata in particolare al Commissario di Calvi, Simone Centurione, e mirata soprattutto al rifornimento di abeti, che non si trovavano facilmente nei boschi liguri e che nel solo « Bosco di Lucca », nella Valle della Prezzuna, secondo stime credibili, si sarebbero aggirati attorno ai 7.000 esemplari.

Lo sfruttamento intensivo si protrae per circa quindici anni, con un cospicuo calo degli abeti testimoniato dalle ispezioni forestali successive, per improvvisamente cessare: a Genova era infatti prevalso il partito favorevole agli Spagnoli, convinto che la costruzione della flotta pubblica sarebbe stata una spesa insopportabile e, soprattutto, avrebbe dimostrato totale indipendenza, anzi « sarebbe per metter gelosia alli Spagnoli ».

Dal 1635 però, e durante il lungo conflitto franco-spagnolo, la difesa del Mar Ligure contro la guerra di corsa ripropone la questione della flotta pubblica che, una volta attivata, avrebbe potuto far sentire il suo peso nell'equilibrio delle grandi potenze. Ritornano così le ispezioni forestali in Corsica, con una attenzione particolare alla Foresta di Stella, il cui sfruttamento peraltro era sempre stato intenso, sia perché vi si trovava rovere in abbondanza, sia per la relativa vicinanza a Bastia. Vi si aggiunsero le ispezioni alle foreste dell'Ospedale e di Lonca, ricche di abete e pino laricio; per il bosco di rovere della Querceta di Guano, ma soprattutto per il grande Bosco di Aitone. Bisogna attendere la metà del secolo e l'impulso dato alle costruzioni navali da Gio. Bernardo Veneroso, fondatore della Compagnia Marittima di San Giorgio, e la conseguente costruzione di una nuova Magistratura, quella del Nuovo Armamento, perché si dia l'avvio alla *fabbrica* del Bosco di Aitone.

Ricco di pini larici, di abeti e di faggi, il bosco o foresta di Aitone, era già stato definito di grande interesse da Gio. Batta Salifero alla fine del XVI

secolo e poi da Ansaldo De Mari che, nel 1635, non solo aveva confermato il giudizio del maestro d'ascia, ma aveva constatato come, nel corso di quaranta anni, gli abeti normalmente utilizzati per tutte le alberature delle imbarcazioni, erano tanto cresciuti da poter essere impiegati per quelle più alte, gli 'alberi' appunto. Un anonimo capitano olandese inviato dalla Repubblica come esperto (gli Olandesi a quel tempo erano specialisti delle costruzioni navali) dichiarerà più tardi: «io sono stato nei boschi più grandi, ma in nessun bosco simile questo ho visto più bella qualità e quantità d'alberi come nel bosco d'Aitone»; specialmente i pini larici, infatti, per le imponenti dimensioni e per il fusto alto e dritto, quasi privo di rami se non nella parte più alta, colpivano i visitatori non solo per la loro imponenza ma anche per il valore economico. Quanto agli abeti, numerosissimi, vengono giudicati dall'olandese di «inferiore condizione e non tanto valore e bontà come l'albero d'Arzi» e poco adatti ai cantieri navali perché «essendo deto abetto un legno leggiero et come detta sorte di legno tira in se et sorbisce l'acqua come una spoglia, presto marcisce». I faggi, normalmente utilizzati per ricavarne remi, pur non essendo della migliore qualità, erano tanto numerosi «da poterne cacciare non solo quel maggior numero di remi, che possa haver bisogno la Repubblica, ma ancora da provvederne altri». Anche Gio. Bernardo Veneroso lo giudica bosco «sopra gli altri bellissimo» e gli stessi Corsi confermavano l'abbondanza di legname pregiato contenuto in questo bosco. Testimonianza reale dell'importanza di questo bosco sono le rovine di una antica segheria (*serera*) ad acqua «nel corso del torrente o sia fiumara».

C'era, è vero, un grosso problema a ostacolare lo sfruttamento di Aitone: l'assenza della strada per il trasporto dei tronchi al mare. Salifero aveva liquidato la faccenda con un secco: «non vi è possibile fare strade per condurli»; De Mari, invece, pressato dalla necessità di individuare un percorso, organizza una «pista» che dal bosco, con un tratto di nove miglia, scenda fino a Porto. Si trattava però di un tracciato talmente impervio che quando finalmente, nel 1661, sotto l'impulso del governatore Francesco Lomellini, si decide l'inizio dei lavori per questa costruzione, il progetto De Mari viene scartato perché il suo percorso, lungo dieci miglia, sarebbe stato «tutto scogli (roccia) et impossibile à praticarsi, nonostante qualsivoglia dispendio». Si sceglie invece un altro progetto (dell'architetto Andrea Scaniglia), suffragato anche dal parere favorevole di Andrea Bozzano, capomastro dei lavori al Bosco di Stella: esso prevedeva il punto di partenza al torrente che scorreva nel bosco; da qui, continuando a mezza costa sopra il villaggio di Evisa, avrebbe raggiunto Cristinacce, traversando poi il torrente Tavulella

con un ponte ad una arcata e poi con un secondo ponte a due arcate. Superato il Colle di Sevi, la strada avrebbe proseguito verso quello di San Antonio e poi, «caragolando» e «frisando» tutto il corso di essa, avrebbe raggiunto la spiaggia di Sagone. I lavori si sarebbero dovuti concludere in soli quattro mesi, dal gennaio all'aprile del 1662, ma come si vedrà le cose sarebbero andate diversamente.

Innanzitutto si dovette risolvere lo spinoso problema della confisca dei terreni, che andavano stimati e valutati singolarmente e poi quello del reclutamento degli operai. In un primo tempo infatti si cerca di richiamare dalle due Riviere maestranze genovesi, ma la risposta non è esaltante, se, al momento dell'inizio dei lavori, insieme all'architetto Scaniglia e al sovrintendente Giacomo Dolcedo, lavoravano alla strada quattordici paesani e solo dodici liguri, provenienti prevalentemente dal distretto di Porto Maurizio e dalle valli di Sori, mentre i Lucchesi (nome con il quale si indicavano gli abitanti dell'Appennino Toscano in generale) non sarebbero giunti se non dopo l'estate, terminati i lavori agricoli al loro paese.

Più tardi il numero dei «travaglianti» raggiunge punte più alte: alla costruzione di uno dei ponti lavorano addirittura in 170 uomini, ma si tratta di eventi eccezionali perché, appena i lavori dei campi richiedevano braccia, tutti i paesani sparivano fino a settembre.

A ritardare i lavori contribuiscono le cause più diverse: da gennaio ad aprile, ad esempio, le nevi e le piogge impongono lunghe soste al cantiere; vi è poi la mancanza di calce: le pietre calcaree da cui veniva estratta la calce venivano infatti importate addirittura dal Golfo della Spezia, utilizzando imbarcazioni che poi ripartivano verso la Liguria con un altro carico; di non minore rilevanza il problema degli animali da lavoro, necessari sia per il funzionamento del cantiere sia per il traino del legname: i buoi isolani infatti non erano addestrati a questo tipo di lavori e bisognava importarne dalla terraferma. Così, nel 1664, il governatore Francesco Maria Lercari, in vacanza alla Lercara, la sua tenuta nei pressi di Ovada, si attiva personalmente per il reclutamento delle bestie e dei loro conduttori, i «boateri».

Tuttavia, per quanto frugali, anche i buoi del Sassello dovevano essere nutriti: a tale scopo nella piana di Sagone viene addirittura costruito un «chioso», ampio recinto suddiviso a sua volta in tre settori, riservati rispettivamente allo sfalcio, al pascolo e alla semina del miglio. Il «chioso», progettato dallo Scaniglia, fu oggetto di interminabili contestazioni tra il luogotenente di Vico, rappresentante ufficiale della Repubblica e i responsabili

dello sfruttamento del bosco. Ogni pretesto era valido: il primo faceva osservare che per il recinto si erano usati pali « non tagliati a luna », e che lo sfalcio veniva effettuato troppo tardi, quando « l'erba » era oramai troppo 'matura', nonostante le indicazioni « di tutti quei Corsi paesani che si intendono di questa arte assai più che il M. Scaniglia »; gli uomini del bosco, dal canto loro, accusavano il luogotenente di permettere l'accesso al recinto, che avrebbe dovuto essere riservato ai buoi del Sassello, a una infinità di animali « di particolari paesani positivi d'ordine del luogotenente », con grave danno per le palizzate. Un problema non da poco perché non era facile ricostruirle, sia per la spesa, sia per la mancanza di braccia, tanto è vero che, insieme agli uomini di Vico, di Renno o di Murzo, risultano lavorare alla ricostruzione del « chioso » anche molte donne. D'altra parte l'utilizzazione della mano d'opera femminile era abbastanza frequente in quegli anni: ad esempio molte donne erano impiegate nei cantieri per la costruzione delle torri litoranee, dove erano loro riservati i lavori più umili e pesanti come il trasporto delle pietre o della calce. Inoltre la collaborazione dei paesani non era certo spontanea perché il « chioso » di Sagone, a cui più tardi se ne aggiunsero altri due, era stato installato sulle « prese », terre appartenenti alle comunità dell'entroterra utilizzate per la coltura dei cereali: era quindi logico che si lamentassero più volte per essere stati privati di questo spazio indispensabile nel quadro dell'agricoltura tradizionale corsa. Nel 1664, finalmente, con l'aiuto di un nuovo architetto, Bernardo Canevaro, la strada diventa percorribile, ma non passava mese senza che fosse necessario qualche intervento tecnico di ripristino: il percorso era giudicato infatti troppo lungo e faticoso; vi era il continuo pericolo di frane e smottamenti provocati dal passaggio dei carri; il fondo stradale era pieno di grosse buche, che con la pioggia diventavano veri e propri laghi, ma difficili da riempire perché la violenza dell'acqua portava via la terra in profondità.

Nonostante questi inconvenienti, nell'inverno del 1665 si riesce a dare inizio alla prima tagliata. Il ciclo lavorativo, suddiviso in varie fasi, richiede competenze diverse: « un perito di legnami » per valutare la qualità degli alberi da abbattere, stabilendo i più adatti alle alberature, ai remi, oppure allo scafo (a questo esperto era affidata anche la scelta dell'epoca e delle tecniche migliori per il taglio, la possibilità di estrarre pece e trementina senza danneggiare le piante, e infine la quantità di tronchi da abbattere per evitare che si accumulassero senza poterli smaltire rapidamente). Il taglio e la squadratura dei tronchi erano affidati a più squadre di specialisti, che in genere provenivano da Barcelonnette, i cui abitanti erano ritenuti abili boscaioli a livello

interregionale; importante poi l'opera delle segherie che riducevano in tavole i tronchi non destinati alle alberature: azionate ad acqua, i congegni erano però spesso fermi a causa della siccità, oppure, al contrario, «spesso guasti dal riempirsi del fiume quando vengono le piogge». Trasporto e imbarco concludevano le operazioni.

Quantificare l'«esbosco» da Aitone non è facile: Luca Canale, il responsabile della prima tagliata effettuata tra febbraio e maggio 1665, nella sua relazione finale riferisce di aver contato 34 tronchi per le alberature e un migliaio di 'pezzi' destinati ai cantieri, abbattuti, lavorati e in attesa di trasporto. Tuttavia, alla spiaggia di Sagone, il giorno della sua partenza, era arrivato solo un centinaio di pezzi e nessun albero intero. Due anni dopo, nel 1667, risultano sbarcati a Genova, provenienti da Aitone, circa 1.000 pezzi per gli scafi e solo 8 alberi interi; nell'anno successivo sono abbattuti per le alberature ben 267 alberi dei quali solo una decina arriva a Sagone: le numerose lamentele per la gran quantità di alberi abbattuti e lasciati marcire al suolo erano dunque giustificate.

Tuttavia il bosco di Aitone risulta aver fornito le alberature di alcune navi della flotta pubblica genovese: il 22 settembre del 1667, Gio. Batta Riso, successore di Canale, in una lettera al Magistrato parla di perfezionare la strada «per portare al mare li alberi grossi che hanno da servire per la nave fabbricata in Sampierdarena»: si trattava della Nave San Gio. Batta II che nel 1668 era destinata ad affiancare la Santa Maria I, costruita invece nei cantieri olandesi. Nel 1669 viene trasportato «un arboro di parmi 115 e di giro parmi nove», il più grosso mai trasportato fino allora, per la «Nave capitana» di Genova, cioè la vecchia Santa Maria I, in procinto però di essere sostituita dalla Santa Maria II costruita anch'essa nei cantieri genovesi. Dopo sette anni, nel luglio 1676, il Magistrato dell'Arsenale ordinava il taglio di «un albero di maestra per la Nave San Gio. Batta, longo goa 36 e grosso palmi 10»; un altro per il bompresso della Capitana (la Santa Maria II) e, nell'anno successivo «li tre alberi grossi per la Nave nuova», già finita e pronta per il varo ma completamente disalberata: si trattava senza dubbio della San Gio. Batta II che però prese il mare solo nel 1680.

I Genovesi, in concorrenza con i Corsi, utilizzavano il bosco di Aitone anche per l'estrazione della resina e la produzione dei suoi derivati, pece e trementina: la prima veniva utilizzata per la calafatura degli scafi, la seconda era invece trasformata in acquaragia oppure, con opportuni trattamenti, serviva per proteggere l'opera morta delle imbarcazioni o veniva utilizzata in

farmacia. La resina si estraeva incidendo profondamente la corteccia degli alberi adulti: l'umore che ne colava veniva raccolto in una buca scavata ai piedi della pianta e trattato in varie maniere; per ottenere invece il catrame, che i boscaioli chiamavano usualmente pece, era necessario bruciare il legno (l'operazione spesso era associata alla produzione di carbone) raccogliendo il liquido viscoso prodotto dalla combustione. Ci si serviva di preferenza di alberi atterrati, sia dal vento che dall'uomo, che venivano poi bruciati «in fornelli quasi ad uso di quelli di calcina».

Ben presto però lo sfruttamento del bosco di Aitone, iniziato con tanto entusiasmo, si rivela una delusione: nonostante la sua virtuale ricchezza, a Genova arrivavano prevalentemente tavole il cui valore non riusciva nemmeno a coprire le spese sostenute, mentre le alberature erano ben poche.

La lunghezza del tragitto dal bosco al mare e il cattivo stato della strada, insieme all'ostilità dei montanari, rallentavano senza dubbio i lavori. A questi pur validi motivi si aggiungeva la cronica mancanza di fondi. Non vanno nemmeno sottovalutate le numerose lamentele degli utenti (non solo le Magistrature delle Galere e del Nuovo Armamento, ma anche costruttori che avevano impiegato il pino laricio nell'edilizia) «perché alcuni degli alberi posti in opera aveva fatto mala riuscita». Non era certamente messa in discussione la qualità del legno, quanto piuttosto l'incompetenza dei taglialegna che spesso eseguivano il taglio in tempo poco opportuno «senza adattarsi alle lune, o crescenti o mancanti». Vi era poi una certa ignoranza anche sul modo di trattare il legno: il pino laricio infatti, «contiene la sua forza nella scorcia e non nell'anima», cosicché nella fase della scortecciatura era necessario eliminare uno strato sottile per lasciare al tronco la sua resistenza.

Questi difetti tecnici contribuiscono a deprezzare il legname di Aitone e quindi a scoraggiare il Magistrato di Corsica a proseguire nell'impresa. Nel 1668 si iniziano a cercare affittuari che rilevino i lavori nel bosco: a patto che fossero soddisfatte prioritariamente le richieste del Magistrato dell'Arsenale, gli assegnatari avrebbero potuto tagliare liberamente nel bosco e coltivare il «chioso» di Sagone. Tra i vari affittuari spicca la figura di Benedetto Passano che prende in affitto il bosco una prima volta nel 1693, e rinnova più volte il contratto, nonostante i disaccordi sia con il Magistrato dell'Arsenale per l'approvvigionamento e il cattivo stato delle strade, sia con i Popoli di Vico che reclamavano i loro diritti sulla piana di Sagone. La

contesa fra il Genovese e i Corsi dura parecchi anni e si risolve, in sede giudiziaria, con la vittoria di questi ultimi. La condanna subita (1719) costringe il Passano a recedere dal contratto.

Il quadro tracciato dimostra che la politica genovese nel settore forestale non è sostanzialmente molto diversa da quella globale di Genova sull'isola, che lo storico Vito Vitale definisce

debole, ineguale, oscillante come ai deboli suol accadere, tra una eccessiva tolleranza e un'eccessiva severità, che acquistava, appunto nel confronto, aspetto di ingiustizia.

Le numerose grida relative alla conduzione dei boschi e al taglio degli alberi restavano infatti inapplicate: pastori e agricoltori còrsi, mercanti di legname genovesi ed anche le Magistrature interessate ai boschi continuavano nelle loro pratiche, nonostante le sanzioni minacciate.

Ne risulta alla fine un reale depauperamento del manto forestale, soprattutto in relazione ad alcune essenze pregiate come la rovere, sopravvissuta in poche località, e l'abete bianco, un tempo molto più diffuso. Si ha effettivamente la prova che alcune foreste avevano subito un'erosione considerevole: nel bosco di Stella ad esempio, definito dai Genovesi « tutto pieno di rovere », i primi rilevamenti forestali francesi, segnalano solo « chènes blancs et verts », cioè roverelle e lecci, che sono ancora oggi le essenze dominanti; allo stesso modo il bosco di Luca, ricchissimo di abeti in epoca genovese, alla fine del XVIII secolo ospita solo pino marittimo, pino laricio e qualche raro abete; e il Bosco del Cavo, a Bonifacio, risulta addirittura scomparso. Evidentemente gli Statuti non erano sufficienti a proteggerle dalla pressione umana della vicina città.

Secondo la testimonianza dell'« Tat des Bois » di fine Settecento, che riporta lo stato di conservazione di ogni forma boschiva censita, alcune regioni emergono come particolarmente compromesse, sia dalla transumanza, sia da vasti incendi (e quindi dalle attività pastorali), sia da dissodamenti localizzati (cioè dall'agricoltura), sia dai tagli troppo frequenti (rifornimenti per i cantieri navali) ma soprattutto per la produzione di legna da ardere. Il fenomeno investe tutto il territorio dell'isola.

Se l'azione dei Genovesi nel campo della politica forestale non si dimostra quindi positiva, è pur vero che va invece iscritto a loro merito l'aver impresso un forte impulso all'arboricoltura: abitanti di una terra avara, la Liguria, dove solo le poche colture arboree costituiscono una buona fonte di reddito, favoriscono anche in Corsica l'espansione di molti alberi domestici,

tra i quali il più importante, sia per la produzione che per l'estensione delle aree interessate, è il castagno.

Anche se già esistente nella flora dell'isola, solo nel Medioevo centrale la pianta raggiunge infatti una certa diffusione, ma la sua grande espansione si compie a partire dal XVI secolo, favorita dai Genovesi, a volte con metodi coercitivi: per questo motivo la sua introduzione sembra spesso concepita come un fatto negativo, al pari di altre iniziative pubbliche; inoltre, la coltura diffusa del castagno contribuisce a modificare i modi di vita dominanti nell'isola. Non ci si deve stupire, dunque, se il più precoce e più ampio successo della castagnicoltura si sia registrato nella «Terra di u Cumunu» dove era già in fase avanzata la privatizzazione della terra e dove era più facile recepire le iniziative venute da Genova; nella «Terra di i Signori» la castagnicoltura si scontra maggiormente con una economia pastorale quasi esclusiva, marcata dalla proprietà collettiva del suolo e dalla libertà di semina. Tuttavia l'utilità del frutto del castagno come integratore alimentare spinge rapidamente le comunità rurali a favorire l'introduzione della pianta sulle terre comuni, dove, per una particolarità del diritto consuetudinario corso, essa diveniva proprietà di chi l'aveva piantata.

Nella regione che divenne la «Castagniccia» e in tutto il nord-est dell'isola, il castagno attecchì con vigore perché si adattava bene al clima e al tipo di suolo e perché contribuiva ad alzare il tenore di vita di una popolazione qui molto più numerosa che altrove.

Se dunque, nel complesso, la dominazione genovese ha certamente influito negativamente sul manto vegetale, ad essa si deve in parte la creazione di un nuovo tipo di paesaggio forestale, il castagneto, che ancora oggi caratterizza tanta parte della Corsica.

6. *Il passaggio alla Francia: la rottura dell'equilibrio arcaico (1768). Lo sforzo per migliorare le infrastrutture e l'impegno francese su alcuni settori strategici durante il XIX secolo*

Dal quadro sinteticamente delineato risulta come le condizioni economiche e sociali del territorio dell'isola al momento dell'annessione alla Francia ne evidenziassero lo stato di arretratezza e la organizzazione sociale arcaica, anche se è indubbio che, all'interno del sistema economico locale, un equilibrio, se pur precario e arretrato, esisteva e, come è stato scritto, con il cambiamento viene in qualche modo 'spezzato'.

Al di là dell'aspetto psicologico dei rapporti con il nuovo dominatore 'straniero' (i Francesi non erano tradizionalmente ben visti dalla popolazione locale, e il fatto che rendano subito obbligatorio l'uso del francese non favorisce certo l'integrazione), occorre sottolineare ed ammettere che gli sforzi della Francia, nei confronti del nuovo territorio acquisito, sia nel periodo della Restaurazione, sia (e più ampiamente) durante il Secondo Impero, sono notevoli e diversificati. Essi tendono a penetrare con precisione all'interno dei settori più tradizionali (ma anche maggiormente promettenti dal punto di vista del risultato); a sperimentare nuove tecniche e produzioni più moderne; in particolare, poi, si preoccupano di attrezzare l'isola con una serie importante di infrastrutture (strade e ferrovie in particolare) di cui fino a quel momento era stata completamente priva.

Nonostante il grande impegno finanziario e il fatto che proprio in questi decenni si verifici sia un notevole aumento della popolazione (si veda la Tabella), sia un forte inurbamento verso le città costiere ed una emigrazione dalla Francia, molto favorita da parte dello Stato centrale al fine di incentivare ulteriormente l'evoluzione e lo sviluppo dei vari settori dell'economia (tra il 1796 ed il 1936 la popolazione in pratica raddoppia), in realtà il processo innovativo si dimostra molto più lento del previsto e necessita, per dare qualche primo risultato positivo, di un periodo assai lungo, che travalica il XIX secolo.

Anno	Numero di abitanti
1796	150.658
1818	180.348
1841	221.463
1881	272.639
1901	295.589
1911	290.961
1921	281.959
1931	297.235
1936	322.854

Per quanto concerne il primo punto, cioè gli interventi collegati con un migliore sfruttamento delle risorse naturali e del settore agricolo, occorre ricordare la difficoltà di dialogo con una popolazione poco portata alla socializzazione: pastori, con allevamento transumante, che convivono con

difficoltà con gli agricoltori, in un numero assai limitato e con scarse risorse, potenzialmente favorevoli però ad un rafforzamento dell'arboricoltura (il successo maggiore, come nel passato genovese, sarà nella diffusione del castagno); cittadini, cioè la popolazione che si è lentamente urbanizzata nelle città costiere, in una realtà ancora quasi estranea al resto del territorio dell'isola, e composta da commercianti, artigiani, funzionari e marinai. La Francia non si tira indietro nella lotta contro le vecchie abitudini pastorali e il problema delle terre comunali; si impegna nella ricerca di miglioramenti per le coltivazioni e delle pratiche agricole con premi e sovvenzioni: olivo, vite, cedri, gelso e le altre piante tessili (lino, canapa e cotone), persino il tabacco viene proposto per un maggiore legame tra materie prime e possibilità di attivare processi di trasformazione con un non trascurabile impiego di manodopera. Il tentativo, in realtà, riesce in pochi settori, peraltro solo parzialmente legati all'agricoltura: mulini da grano; attività alimentari (pastifici e distillerie); concerie; oleifici e saponifici; ferriere (oggetto di particolare attenzione da parte dell'amministrazione francese fin dall'inizio del secolo); produzione di manufatti e utensili per la vita quotidiana, tra il 1840 ed il 1890.

Il crollo di fine secolo, dopo una parabola positiva (specialmente nell'industria del ferro) non permette tuttavia al settore di godere del vantaggio di inserirsi all'interno del processo di industrializzazione del territorio francese continentale.

Il governo francese non è poi certo indifferente di fronte alla possibilità di usufruire e, anzi, di migliorare lo sfruttamento dell'ampio manto forestale dell'isola, cui ci si è già fatto cenno per il periodo genovese, e che risulta indispensabile per la propria flotta da guerra. Sono poi da ascrivere positivamente a questo periodo gli importanti tentativi di bonifica (specialmente nel periodo 1840-1911) per cercare di porre rimedio alla pesante endemia malarica, che colpiva uomini e animali (tuttavia, ancora nel 1936 ne esistono focolai non trascurabili).

A proposito delle infrastrutture, poi, la situazione che il nuovo governo deve affrontare è quasi disperata: le strade sono tutte da costruire (esistevano in pratica solo mulattiere) e la ferrovia è una chimera. È in questo settore che forse la Francia ottiene i migliori risultati, con un impegno importante intorno a metà secolo, ma che continua anche nei decenni successivi.

Il momento culmine dei risultati ottenuti è il 1930: pur non essendo, a quella data, ancora collegati tutti i capoluoghi comunali, la Corsica, per lun-

ghezza di rete stradale è al primo posto tra tutti i Dipartimenti francesi; è inoltre l'unico che ha all'epoca oltre 500 Km di strade forestali, nella ricerca di collegamenti tra il bosco e la costa, al fine di poter meglio sfruttare le risorse di legname da destinarsi ai cantieri navali.

Per ottenere questo risultato l'impegno finanziario dello Stato è assai gravoso anche per le difficoltà dei tracciati. Il difetto principale rimane però quello di aver attuato un piano 'teorico', con una rete che più che tenere conto delle necessità esistenti, quasi le crea: le strade migliori, ad esempio, vengono costruite intorno alle coste e nelle zone più basse dell'isola, in realtà le meno popolate. Si trattava comunque quasi di un incentivo ad una diversa distribuzione della popolazione, anche se molte di queste nuove vie di comunicazione rimangono, in realtà, inutilizzate fino alla diffusione dell'automobile, nel primo decennio del Novecento.

Così la strada ferrata, la cui costruzione inizia nel 1878, sconta le asperità del territorio: il tratto Bastia-Aiaccio, di poco più di 157 Km, terminato nel 1894, richiede la costruzione di 37 gallerie, 31 ponti, 28 viadotti e 180 terrapieni. Se il tratto Bastia-Corte è del 1888, la ferrovia arriva a Bonifacio solo nel 1935. Anche in questo caso i lavori seguono un itinerario solo in parte efficiente ed efficace nei confronti delle necessità reali: il sogno del Governo centrale è infatti quello di costruire quasi una via di comunicazione più rapida tra la Francia e l'Algeria, cioè ancora una volta unire l'Europa all'Africa attraverso la Corsica e la Sardegna.

Lungo le coste della Corsica, all'inizio dell'Ottocento, risultano classificati ventisette porti: la scelta politica francese è quella di sceglierne sette, per investire in modo più mirato nelle loro attrezzature e specialmente nell'abbassare i fondali, in modo da prepararli a ricevere le navi a vapore. I sette porti considerati strategici sono: Bastia, Ajaccio, Ile Rousse, Calvi, Portovecchio, Capo Corso e Propriano. Nella maggior parte dei casi si tratta dei più antichi e fortificati approdi genovesi.

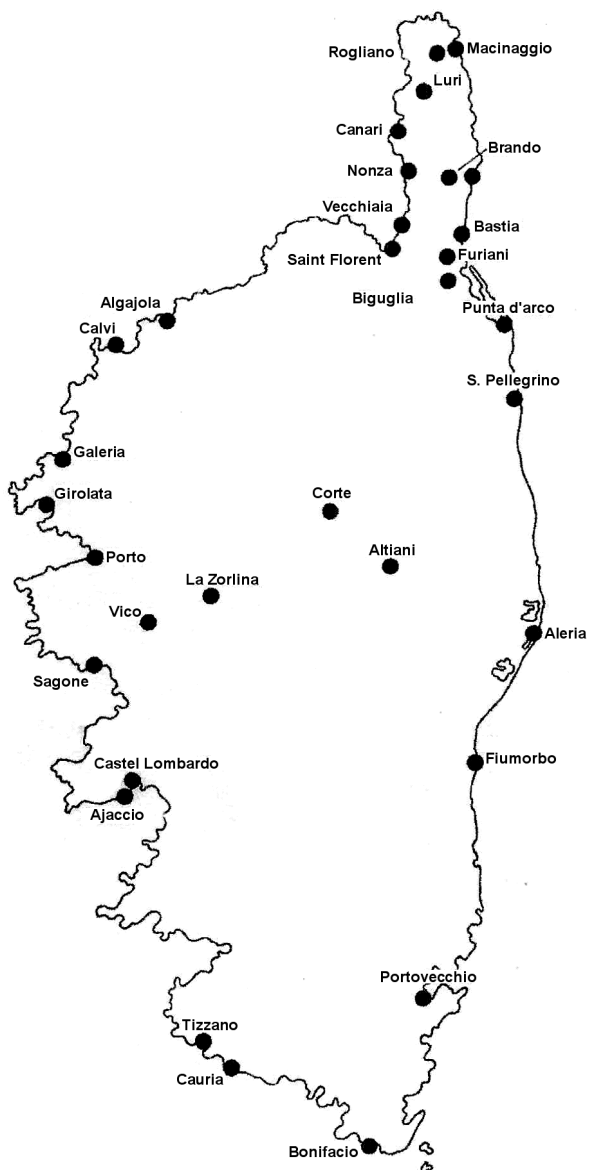
Per rimanere nel campo delle comunicazioni, si può sottolineare poi come la Corsica sia stata uno dei primi paesi europei a disporre di servizi aerei regolari, fin dal 1921, con la linea tra Antibes e Ajaccio. Ancora una volta tuttavia il retrostante progetto francese fa sì che nel 1925 il tratto aereo venga allungato fino a Tunisi.

Il quadro tracciato per il XIX secolo relativo a processi innovativi nei vari settori del sistema economico corso, con investimenti cospicui in infra-

strutture di trasporto, non trascurando la tradizionale economia dell'isola legata ai traffici marittimi, può sembrare quasi un elenco di tentativi, solo in parte riusciti, allo scopo di dare uno slancio innovativo ai settori più maturi dell'economia dell'isola. E in parte lo è.

Per alcuni decenni, infatti, non vi è collegato alcun positivo elemento di progresso. Occorre arrivare alla metà del Novecento perché nuovi investimenti finanziari, ancora una volta quasi imposti, nelle loro scelte qualitative, da parte dello Stato e di gruppi di imprenditori francesi, permettano l'affermazione in Corsica del cosiddetto 'turismo residenziale-stagionale' (e non più solo, come si diceva, 'ambulante') come in molte altre realtà isolate dell'Europa: una nuova risorsa che trova l'isola attrezzata in molti settori. Uno dei più importanti interventi nella « Corsica assopita » del secondo dopoguerra, « Le Plan de mise en valeur de la Corse », del 1949, è il punto di inizio di un nuovo percorso di questo territorio che ha visto nella sua storia secolare sovrapporsi programmi di sviluppo e interventi diversi da parte dei propri dominatori, ma senza che venissero mai coinvolte nelle scelte le risorse umane autoctone. Come è stato scritto, il destino, quasi imposto, alla Corsica, da un punto di vista economico è stato quello di diventare, nei confronti degli altri Dipartimenti della Francia, « la più povera delle regioni ricche ».

Appendice - Le città 'genovesi': storia, struttura e importanza economica



Ajaccio

Il golfo di Ajaccio, uno dei più ampi e protetti di tutta la costa occidentale dell'isola, si estende tra la punta della Parata ed il Capo del Muro, presentando al suo centro una discreta estensione di aree pianeggianti concentrate nella confluenza del fiume Prunelli con il Gravone. Il settore occidentale del golfo, nei pressi della penisola della cittadella, era occupato da un vecchio castello, distrutto nel X secolo dai Saraceni, di cui si conserva ancora qualche rovina.

I primi interventi insediativi genovesi risalgono al XIII secolo con la ricostruzione del precedente nucleo abitato posto a due chilometri a nord della città attuale in un sito ancora oggi chiamato le «Vigne di San Giovanni». Questo insediamento si lega alla colonizzazione rurale di Castel Lombardo, attuata, sempre nell'area del golfo, per iniziativa del comune di Genova nel 1272. Si tratta di un caposaldo della più ampia serie di strutture fortificate per la lottizzazione agraria e la colonizzazione rurale impiantate nel XIII secolo sulla costa occidentale della Corsica.

Un centinaio di famiglie liguri provenienti dalla riviera e da Genova partecipano al popolamento della regione di Ajaccio, formando una prima maglia strategico-difensiva che il Banco di S. Giorgio potenzia a partire dal 1492 con la nuova fondazione della città murata nel sito attuale.

Edificata su una penisola naturale che si protende verso sud est a fianco di una baia particolarmente protetta, la città si sviluppa rapidamente saturando intorno alla metà del XVI secolo tutto lo spazio interno al perimetro delle mura. In questo stesso periodo si predispongono i grandi lavori di ristrutturazione della cittadella iniziati dal maresciallo Thermes nel 1553 durante la breve occupazione francese e quindi ultimati a partire dal 1559 da Genova. Alla fine del XVI secolo e durante tutto il XVII secolo avviene lo sviluppo «fuori le mura» e a settentrione del borgo sulla marina, l'embrione urbanistico della crescita moderna della città. Con la suddivisione dell'isola nei due governatorati genovesi, Ajaccio a partire dal 1723 diventa la capitale del territorio «Al di là dei monti» e sede del relativo governo, in contrapposizione a quello del «Al di qua dai monti» con capoluogo a Bastia.

Allo sviluppo della città concorrono sia il potenziamento delle attività portuali, sia l'ampliamento costante dei territori agricoli circostanti messi successivamente a coltura. Tra il 1621 e il 1627 il suo traffico mercantile marittimo è il più consistente tra tutti quelli censiti negli approdi delle altre città genovesi dell'isola. La commercializzazione dei prodotti agricoli comprende soprattutto vino, olio, cereali e formaggi, che sottolineano i caratteri dominanti del paesaggio agrario limitrofo nelle concessioni genovesi.

Intorno alla metà del XVI secolo la concessione di gran parte delle aree fertili del golfo oltre ad importanti saline, è assegnata in parte a Francesco Sorba e in parte a Lomellino da Passano e Pagano Promontorio de Ferrari. Queste concessioni, che coprono quasi tutte le aree agricole dell'isola, includono nel contratto l'obbligo di una semina minima, oltre alla edificazione di una torre di difesa che si ricollega idealmente alle più antiche roccaforti per la colonizzazione rurale del XIII secolo.

Alle torri di difesa agricole nelle aree interne si contrappone sulla costa un ulteriore complesso strategico di fortificazioni che affianca le strutture della cittadella di Ajaccio. Il sistema costiero delle fortificazioni del golfo segue il parallelo sviluppo urbano della città, dimostrando ancora una volta gli stretti rapporti che intercorrono con il resto del territorio fino a tutto il XVIII secolo.

Il suo tessuto edilizio si differenzia sostanzialmente da quello degli altri maggiori insediamenti genovesi per il netto distacco tra l'area della cittadella, destinata esclusivamente a fortezza, all'estremità della penisola, e la città murata, che ne occupa la parte centrale. Un lungo fossato in gran parte scavato fino al di sotto del livello del mare separa infatti le potenti e basse muraglie del forte dagli spazi liberi che fronteggiano le case più vicine. Con i suoi baluardi, rivellini, orecchioni e cannoniere esso sembra caratterizzarsi quale struttura militare del tutto autonoma, disposta come su un'isola, con artiglierie rivolte sia verso terra che verso mare. Si entra nella fortezza attraverso un ponte in muratura ed uno levatoio, che superano il fossato in corrispondenza di una piazza nel settore sud orientale delle mura urbane.

Al contrario di Calvi e Bastia, che dedicano gran parte del proprio tessuto « fuori le mura », ai nuovi incrementi di popolazione, Ajaccio fino a tutto il XVIII secolo trascura l'area del « borgo » sviluppando in verticale tutti gli isolati « entro le mura ». Ne deriva un'immagine urbana caratterizzata da notevole densità edilizia che ricorda per tanti aspetti alcune parti nel settore più pianeggiante del centro storico di Genova.

Aleria

L'insediamento di Aleria, di origine antichissima, occupa una estesa area collinare che in guisa di tavolato domina le foci del Tavignano sulla costa orientale dell'isola. Colonia dei Focesi di Marsiglia a partire dal 565 a.C., viene notevolmente sviluppata dai Romani che la trasformano anche in un importante presidio militare con base navale e porto di guerra localizzabile in corrispondenza dell'attuale stagno di Diana. Il porto commerciale, utilizzato anche in epoche successive, si trova invece nel tratto terminale del Tavignano ai piedi dello sperone che ospita la cittadella genovese. La scelta del nuovo sito, sul promontorio in corrispondenza dell'ansa del fiume, è opera di coloni toscani insediatisi alla metà del XIII secolo.

Nel 1640, in coincidenza con la formazione della pieve di Aleria, distaccata da quella di Corte, un luogotenente genovese stabilisce la propria residenza nel forte di Matra. Nel XVIII secolo questa roccaforte continua a svolgere importanti funzioni di presidio del territorio circostante, coordinata alle altre fortezze genovesi sulla costa occidentale (Bonifacio, Portovecchio e Bastia).

Algajola

L'insediamento di Algajola è localizzato sulla costa nord occidentale.

Con il passaggio della Corsica sotto l'amministrazione del Banco di San Giorgio nella metà del XV secolo tutta la provincia della Balagna è posta sotto la giurisdizione

del luogotenente del territorio « Al di qua dei monti », nominato per un anno dai Protettori del Banco stesso e residente proprio in questa città. Si riferisce a questo periodo la fondazione del borgo, posto tra le altre due roccaforti di genovesi di San Fiorenzo e di Calvi, secondo un unico piano strategico per la colonizzazione delle aree agricole nella costa nord occidentale. Questo piccolo presidio, difeso alle origini da una guarnigione di pochi uomini, amministra la giustizia e controlla tutti i podestà delle Pievi balagnine, verificando la regolare percezione delle imposte, sua principale fonte di reddito.

Il grande incremento che caratterizza le attività agricole nella Balagna, favorito dalle iniziative di colonizzazione del Banco di San Giorgio, pone il porto di Algajola fra il 1621 e il 1627 al secondo posto tra tutti quelli di origine genovese della Corsica, con un volume di traffici molto vicino a quello di Ajaccio per il commercio del vino.

Altiani

Il più antico itinerario da Aleria per Corte percorre il crinale di Pancheraccia, Pietra Serena, Piedicorte e Altiani da dove ridiscende verso il fiume Tavignano, in corrispondenza della biforcazione per i territori interni nel settore meridionale dell'isola al di là della pieve e del castello di Viviani. In corrispondenza di questo nodo viario si trova il grande ponte medievale di Altiani.

Questa imponente opera itineraria genovese risale fra il XIII e XIV secolo ed è parte di un più complesso sistema di mulattiere tracciate a ridosso della catena centrale dell'isola con lo scopo di collegare le sue opposte marine evitando le aree meno sicure dei litorali.

Bastia

L'approdo di Bastia, che sta alle origini della fondazione del suo più antico nucleo insediativo, è localizzato sulla costa nord occidentale dell'isola, nel punto dove la ampie aree pianeggianti del litorale disposte intorno allo stagno di Biguglia vengono sostituite dalle coste più dirupate della penisola di Capo Corso. Sulla « ripa » della piccola baia naturale, delimitata da una corta spiaggia ad ovest e da ripide scogliere a nord e a sud, è localizzato il primo insediamento di Porto Cardo, scarsamente abitato fino a tutto il XIII secolo.

Nel 1372 il governatore genovese Leonello Lomellini abbandona il suo castello in Biguglia, incendiato dai Corsi in rivolta, e si insedia nella rocca che domina da meridione il bacino del porto, facendovi edificare una fortezza, primo edificio noto nell'area della cittadella. Qui, come a Bonifacio e a Calvi, le case poste nei borghi fuori le mura sono per lo più riservate alla gente delle campagne vicine, in vari modi legate alla supremazia economica e politica dei cittadini genovesi che rappresentano la maggioranza degli abitanti nella cittadella entro le mura.

A partire dal 1453 il governatore genovese di Bastia è messo a capo dell'intera Corsica trasformando di fatto questa città in capitale. Genova le accorda particolari pri-

vilegi ed esenzioni dotandola di propri statuti sul modello di quelli noti nelle più antiche fondazioni di Bonifacio e Calvi. Dal 1570 Bastia diviene anche residenza del vescovo della Mariana, sede vescovile corsa a partire dal IV secolo. Un eccezionale sviluppo insediativo tra XVI e XVII secolo investe la città ed è riflesso dagli edifici religiosi sulla rocca e nella marina che indicano spesso l'ampliamento di un isolato o di un quartiere.

Lo sviluppo demografico nel XVI e XVII secolo è chiaramente dimostrato dalla variazione del numero dei fuochi, che sono 700 nel 1575 e raddoppiano alla metà del secolo XVII. Nel censimento del 1741 a Bastia saranno censiti 1200 fuochi con circa 5400 abitanti.

La crescita della città tra il XVI e XVII secolo ha un preciso riscontro anche nell'incremento degli scambi commerciali, in gran parte basati sulle rotte marittime che convergono nel suo porto. Tra il 1621 e il 1627 Bastia risulta al terzo posto, dopo Ajaccio e Algajola, per il movimento totale delle merci via mare, comprendenti in massima parte vino, cereali e altri prodotti agricoli. Il movimento delle merci, diretto a Genova e nei principali porti tirrenici, è tuttavia parzialmente compromesso dalla scarsa capienza e protezione dell'approdo; infatti già a partire dai primi anni del XVII secolo si susseguono petizioni e progetti per la realizzazione di un grande molo.

La conformazione urbana della città, che ripete il classico modello di tutti i principali insediamenti genovesi della Corsica, presenta anche una serie di immagini in sorprendente analogia con Genova. Il suo impianto sembra infatti riproporre un'immagine speculare delle aree che stanno intorno al bacino del porto ligure, dove la «cittadella» corrisponde alla rocca di Castello e agli strapiombi murati della marina, mentre gli edifici lungo la ripa del molo seicentesco ripetono gli schemi radiali esistenti a Genova da San Giovanni di Prè a San Lorenzo.

Biguglia

Il borgo di Biguglia è localizzato su un terrazzo naturale del crinale che domina dall'alto gli stagni omonimi sulla costa nord orientale pochi chilometri a sud di Bastia. Capitale pisana dell'isola nel XII e XIII secolo, passa quindi ai Genovesi, che vi mantengono le medesime funzioni fino alla seconda metà del XIV secolo.

I motivi della sua localizzazione si collegano al generale abbandono dei litorali che caratterizza tutto il primo Medioevo corso, favorito anche dalla diffusione della malaria nelle paludi costiere.

L'erezione a capitale pisana prima e genovese poi si riferisce alle notevoli qualità strategiche del luogo, unite alla presenza dei sottostanti stagni utilizzati come aree portuali e in parte anche come zone di raccolta ed esportazione del pesce.

Bonifacio

La città di Bonifacio, localizzata sulla costa meridionale della Corsica, occupa gran parte di una penisola disposta a proteggere una sorta di fiordo. L'ampio bacino

portuale naturale e le singolari caratteristiche orografiche della penisola formano un sistema strategico tra i più singolari dell'intera isola. Verso il mare aperto una serie di impressionanti strapiombi, spesso sospesi sul vuoto, creano una sorta di barriera inespugnabile; ad est e ad ovest il pendio della collina scende verso le acque del porto con minore pendenza, creando delle aree meno sicure dal punto di vista strategico, ma anche più indicate per l'utilizzo insediativo.

L'approdo, già frequentato da Fenici, Greci, Romani e Cartaginesi, lega la propria storia millenaria all'eccezionalità del sito e alla sua collocazione in uno dei settori di mare più tempestosi dell'intero Mediterraneo.

Nel 1187 il nobile genovese Folco di Castello la conquista, anticipando di otto anni la definitiva occupazione da parte del Comune di Genova. Tutti gli originari abitanti della cittadella sono cacciati e rimpiazzati da famiglie di coloni liguri provenienti dalle due Riviere di Genova, alle quali il Comune accorda innumerevoli privilegi trascritti nel «Libro rosso» di Corsica e nei *Capitula* di Bonifacio. Ampliata e potenziata con mura e torri, si trasforma in una sorta di piccola repubblica autonoma fedelissima a Genova, dotata di una propria zecca e di propri Statuti civili e criminali. Nel XIV secolo la sua amministrazione è posta sotto la guida di un «Consiglio di anziani», composto da quattro persone che la governano. All'inizio del XV secolo, in occasione del passaggio sotto la Corona aragonese di Sardegna e Corsica, solo Bonifacio mantiene il proprio legame con la Liguria, resistendo ad un terribile assedio che dall'agosto del 1420 si prolunga per più di cinque anni fino alla vittoria finale sugli Aragonesi ottenuta da una flotta di soccorso mandata da Genova. A partire dalla seconda metà del XV secolo, con la caduta di Costantinopoli e il successivo ridimensionamento del commercio genovese verso il Levante, anche Bonifacio risente di una relativa stasi del proprio sviluppo urbano e demografico. Nel 1528 una terribile peste spopola ulteriormente le sue case, riducendo il numero degli abitanti dai circa 5000 della prima metà del XIV secolo, a poco più di 700 persone. Una coalizione di Corsi, Francesi e Turchi nel 1553 assedia la città e riesce ad espugnarla approfittando del ritardo con cui da Genova giungono i soccorsi. Dopo un tremendo bombardamento durato circa una ventina di giorni che provoca gravi danni alle mura e alle case, Bonifacio è saccheggiata e incendiata, la guarnigione genovese massacrata, la popolazione superstita espulsa; ma appena sei anni dopo, il 3 aprile del 1559 con il trattato di Cateau-Cambresis tutta la Corsica e quindi anche Bonifacio ritorna a Genova e segue le sorti della Repubblica fino alla definitiva annessione alla Francia.

Il grande interesse genovese al mantenimento di questa roccaforte al centro del Tirreno è legato a motivi in gran parte estranei alle vicende dell'isola. Il suo porto tra XIII e XV secolo è uno scalo quasi obbligato per le rotte del commercio verso i fondaci del Levante, con probabili funzioni intermedie nella ripartizione dei traffici diretti verso le coste nord occidentali mediterranee e i principali porti italiani da Napoli alla Toscana: a partire dal XIV secolo il monopolio genovese sul mercato tirrenico del grano proveniente soprattutto dalla Sicilia comprende lo scalo di Bonifacio come centro di smistamento per i porti minori toscani, sardi e corsi.

Fino alla caduta di Castelgenovese, sulle opposte coste della Sardegna, lo stretto di Bonifacio rimane interamente controllato dalle navi genovesi, che esercitano una sorta di predominio su tutte le rotte dirette dall'Italia centrale verso occidente.

Corsica e Sardegna forniscono alle navi genovesi che attraccano nel porto naturale della città frumento, pelli, formaggi, carni salate e bestiame in genere. In cambio, da Genova arrivano stoffe, spezie, vino e prodotti dell'artigianato metallurgico e ceramico. Queste funzioni di scambio variamente ridimensionate permarranno anche sotto l'occupazione francese: infatti, alla fine del XVIII secolo « il commercio di Bonifacio si basa su piccoli bastimenti mercantili di cui i più grandi vanno da 30 a 40 tonnellate, e consiste principalmente in formaggi, vini e lardo che essi comprano in Sardegna per andare a venderlo a Livorno e a Genova. I bastimenti più grandi vanno anche fino a Marsiglia ».

Bonifacio dimostra i principali caratteri di impianto strategico caratteristici di tutte le grandi città della Corsica per lo più circondate da un entroterra indifferente ed ostile che le obbliga ad una totale autonomia insediativa come vere e proprie isole urbane. La città è progettata per resistere a lunghissimi assedi secondo una struttura strategica che fa di ogni singola casa di abitazione una « fortezza » autonoma, con scala di legno retrattile al piano terra e depositi vari per le derrate alimentari; inoltre, sull'estremità occidentale della penisola, si trova una coppia di mulini a vento per la macinazione del grano.

Il popolamento della città, iniziato nel 1195 con l'insediamento di 1200 coloni liguri e con l'allontanamento dei precedenti abitanti, ha un andamento demografico con fasi alterne molto variabili. Nel 1420 la città conta circa 8000 abitanti; nella prima metà del XVI secolo ne ha 5000, scesi subito dopo la peste del 1528 a 700. Durante il secolo e mezzo successivo vi è una ripresa fino a contare circa 2000 abitanti compresa la guarnigione, mentre il primo censimento organico effettuato su tutta l'isola nel 1741 assegna a Bonifacio 500 fuochi e 2500 abitanti.

Calvi

La cittadella di Calvi è localizzata su uno sperone roccioso che raggiunge nel punto più elevato la quota di 62 metri dominando dall'alto le due opposte insenature delimitate dalla punta di Rivellata e dalla punta di Spano sulla costa nord occidentale dell'isola.

L'insediamento più antico fondato sul golfo omonimo risale agli inizi dell'era cristiana ed è localizzato nell'area della attuale città bassa fuori le mura. Il borgo della « marina » che si apre sul porto di Santa Maria, rimane sempre abitato e si caratterizza con un relativo sviluppo demografico nella metà del XIII secolo.

Intorno al 1268 il golfo e le terre adiacenti passano sotto il controllo degli Avogari di Nonza, che la popolano con uomini provenienti dai territori limitrofi. In seguito alla ribellione degli abitanti, gli Avogari sono costretti pochi anni dopo a rinunciare a questo possedimento, mentre la comunità locale si assicura contro even-

tuali rivendicazioni territoriali dei vecchi padroni consegnandosi direttamente alla Repubblica di Genova. Il 16 maggio 1278 le autorità genovesi accettano l'offerta concedendo contemporaneamente agli abitanti di Calvi identici diritti e privilegi della popolazione di Bonifacio e proprio dopo la sua fondazione (1195) le basi genovesi si susseguono in quest'area con ritmi spaziali e temporali precisi. A partire da Bonifacio, infatti, risalendo verso nord si incontrano in successione i nuclei fortificati di Figari, Cauria, Castel Lombardo e Arsica.

Nel 1284 i privilegi di Calvi sono ulteriormente amplificati e sottolineati da una serie di «immunità» che praticamente equipararono i suoi cittadini ai Genovesi di terraferma. Il tipo di amministrazione della città è nota a partire dal XV secolo, in coincidenza con la sua assegnazione al Banco di San Giorgio che un anno dopo la sua presa di possesso (1453) dà a Calvi precisi regolamenti, nei quali sono tra l'altro precisate le modalità di nomina degli ufficiali del Comune.

Il commercio del suo porto in direzione della Liguria ha come scali principali Genova e Savona, ai quali sono destinati i prodotti tipici della campagna circostante come grano, olio e vino. L'esenzione da ogni tipo di tassa sui mercati liguri per il vino prodotto a Calvi induce spesso la popolazione locale ad incrementare artificiosamente la sua qualità mischiandolo ad altre qualità provenienti dalla vicina Balagna. In cambio le navi provenienti soprattutto da Savona portano a Calvi tessuti vari, come i famosi drappi di fustagno ed utensili in ferro. Il suo mercato è un centro fondamentale di raccolta e distribuzione in tutta la Balagna dei principali prodotti agricoli.

La borghesia di città possiede una vasta zona di influenza finanziaria che si spinge a nord fino a Belgodere, ai limiti dei feudi di Capo Corso. I mercanti genovesi tra il XV e il XVI secolo operano un vero e proprio sfruttamento delle riserve rurali balagnine, spesso denunciato dagli stessi funzionari del Banco di San Giorgio, che cerca a più riprese di intervenire limitandone gli abusi. L'esosità dei contratti «a boatico» e le pratiche usuraie, generalizzate in tutti i prestiti per le attività agricole, portano intorno alla metà del XVI secolo a vere e proprie rivolte. Nel 1553 una parte della popolazione rurale della Balagna fiancheggia Sanpiero Corso, alleato con Turchi e Francesi nell'assedio alla cittadella.

Lo sviluppo urbano coincide con la prima metà del XVI secolo. Nel 1520 secondo la dichiarazione del podestà la «terra di Calvi» ha 6000 abitanti esclusi i «forestieri e i mercanti di passaggio». La peste del 1528-29 colpisce duramente la popolazione, mentre il terribile assedio del 1555 la riduce ad appena un migliaio di anime.

Quest'ultimo valore rimane sostanzialmente costante per tutto il XVII e XVIII secolo; lo Spinola nel 1686 vi rileva infatti 1006 abitanti più 246 soldati della guarnigione. Il primo censimento generale della popolazione corsa effettuato nel 1741 assegna a Calvi 240 fuochi e 1060 abitanti.

Nel XVIII secolo Calvi segue le sorti degli altri principali insediamenti genovesi di Corsica, fino alla definitiva annessione alla Francia; inoltre, la città e le mura subiranno nel 1797 un terribile bombardamento da parte degli inglesi, a seguito del quale le zone distrutte non saranno mai più ricostruite.

Cauria

Il *castrum* di Cauria individua una delle colonizzazioni rurali medioevali di Genova più antiche e meno note. Localizzato sulla costa occidentale dell'isola, è contornato da una serie di aree collinari alle quali lega la sua preponderante vocazione agricola.

Nel 1239 gli atti di un notaio ricordano l'esistenza in questa area di un castello, posto al centro di un territorio rurale, di proprietà del genovese Giovanni Stregia, castellano di Bonifacio. Si tratta di un membro della famiglia genovese degli Stregia-porco, che lotizzano sul modello genovese una parte dello stesso territorio urbano di Bonifacio. A differenza delle altre forme coeve di colonizzazione genovese in Corsica, il « castrum de Cauvelia » si caratterizza infatti come iniziativa individuale di una famiglia che cerca di aumentare il proprio prestigio con la fondazione di un nuovo centro per lo sfruttamento agricolo del territorio.

I prodotti agricoli del *castrum* come il frumento sono utilizzati in parte da Bonifacio e in parte sono diretti a Genova. È probabile che la localizzazione svolga anche un ruolo strategico nel controllo delle coste limitrofe, inserita in un piano più generale di presidio genovese della Corsica occidentale da Bonifacio a Calvi.

Corte

La città di Corte è situata su uno sperone di fondovalle dominato da una rocca naturale, poi occupata dalla cittadella. L'abitato, che si estende su un pendio più dolce rivolto ad est, ha sempre mantenuto i caratteri dominanti di un borgo rurale e pastorale che stanno alle origine della sua stessa fondazione. Per l'eccezionale posizione strategica all'incrocio delle principali direttrici itinerarie che attraversano l'isola (Al di qua e Al di là dai monti), svolge già a partire dal primo Medioevo un ruolo fondamentale nella formazione e nello sviluppo della cultura e della nazionalità corsa.

Teatro di continue lotte tra Genovesi e Corsi, è conquistata nel 1419 da Vinceniello d'Istria. Col ritorno dei Genovesi risulta in proprietà dei Campofregoso ed è da questi consegnata nel 1459 al Banco di San Giorgio. Centro secolare delle riunioni delle « consulte » formate dai rappresentanti delle Pievi della montagna, Corte è parte della « Terra di comune », estesa al di qua dei monti e formata da numerose comunità rurali affrancate dal giogo feudale con la redistribuzione delle terre ai valligiani. L'appartenenza alla « Terra di Comune », che è in contrapposizione alla « Terra di Signori », gioca un ruolo fondamentale anche nell'ambito della produzione locale, particolarmente fiorente per tutti i prodotti pastorali e agricoli, portati alla costa dalla complessa trama itineraria che vi si dirama. Questa tradizione storica di suddivisione della proprietà favorisce la disseminazione dei borghi rurali minori e influisce direttamente sulla consistenza urbana del capoluogo che mantiene la sua immagine cinquecentesca fino a tutto il XVIII secolo.

Nel 1686 a Corte vi sono 1750 abitanti che scendono a 1711 nel censimento del 1784.

Fiumorbo

L'area della marina di Fiumorbo è interessata a partire dalla metà del XVI secolo da iniziative pubbliche e private per l'erezione di torri. L'amministrazione del Banco di San Giorgio, che ha creato sulla costa orientale dell'isola nuovi feudi per la messa a coltura del suolo, obbliga i feudatari appena nominati a costruire torri sugli arenili corrispondenti alle relative proprietà. A seguito di questi ordini Bartolomeo Invrea viene invitato a costruire a sue spese due torri ma, per parecchi anni, questo ordine rimane solo sulla carta. Infatti, nel 1578 in un rapporto dei «Nobili dodici» si ricorda che la comunità di Fiumorbo è ancora priva di presidi, indispensabili alla difesa del litorale e alla protezione delle attività agricole nei terreni retrostanti, meta continua di scorrerie barbaresche.

Galeria

La valle che scende verso il mare in direzione nord-ovest staccandosi dal principale nodo orografico del Massiccio del Cinto, individua una delle principali direttrici storiche della transumanza isolana. Le greggi frequentano in inverno gli alti pascoli della montagna, scendendo verso la marina del golfo di Galeria lungo itinerari secolari.

Intorno alla metà del XV secolo, contestando in parte questa tendenza arcaica di uso del suolo, l'amministrazione del Banco di San Giorgio assegna terre in concessione nella vallata per uno sfruttamento agricolo a patrizi genovesi riuniti in apposite società finanziarie, ma la dimensione di questa concessione rimane anche nel secolo successivo particolarmente modesta.

L'importanza strategica del sito, documentata dalla presenza di una torre seicentesca probabilmente inclusa nei successivi contratti di concessione, tende progressivamente a ridursi: tra la fine del XVII secolo e gli inizi del XVIII gli abitanti di Calvi rifiutano di pagare ulteriori tasse per il mantenimento della sua guarnigione. Intanto i rancori che hanno contrapposto sin dall'inizio i nuovi coloni ai pastori si fanno sempre più acuti e nel 1704, in occasione di una nuova concessione al genovese Luigi Sauli, questi ultimi reagiscono saccheggiando le proprietà agricole. Si tratta di una prima avvisaglia della rivoluzione corsa del 1730 che vede le genti dei centri pastorali dell'interno all'avanguardia nella ribellione contro Genova; nel 1765 i contrasti per i pascoli si ripetono ancora.

I ruderi della torre di Cala Galeria che dominano l'ampia spiaggia sul golfo omonimo sono un ricordo tangibile della somma dei valori cronologici e strategici delle varie concessioni. A fianco della torre una serie di magazzini, realizzati con materiale di recupero della stessa fortificazione, sottolineano la continuità degli interessi marittimi dell'approdo.

Girolata

La fortezza della Girolata domina dall'alto di uno sperone roccioso una piccola baia che si apre al centro del golfo omonimo. Il suo approdo, regolarmente fre-

quentato dalle navi barbaresche durante le incessanti scorrerie nelle vicine coste isolate, viene fortificato con la costruzione di una torre per iniziativa del Banco di San Giorgio nei primi anni del XVI secolo.

Le iniziative del Banco si collocano nel quadro più generale della colonizzazione rurale, iniziata nel 1512, che riguarda il golfo di Sia e le aree limitrofe a quello della Girolata. Queste ultime fanno parte di una richiesta di concessione agraria avanzata dal Giustiniani nel 1546, includente l'obbligo all'edificazione di una torre e all'ampliamento di quella esistente nel porto, protetta da una conveniente guarnigione armata. L'amministrazione del Banco si impegna a mettere a disposizione del Giustiniani maestri muratori, altri operai e bestie da soma, nonché inviare il « Levantino » per i primi progetti.

L'accresciuta importanza dell'approdo, per la sicurezza delle rotte marittime e per lo sviluppo del commercio legato alla produzione rurale locale, porta alla trasformazione della primitiva architettura militare in un più articolato fortino eseguito riutilizzando le strutture dell'originaria torre.

Macinaggio

Il borgo di Macinaggio, localizzato sulla piccola baia omonima nel settore più settentrionale della costa rivolta ad est nella penisola di Capo Corso, trae i motivi della propria fondazione dalla presenza nell'immediato entroterra della roccaforte medioevale di San Colombano a Rogliano, capoluogo dei feudi della famiglia De Mari.

Fino alla prima metà del XVI secolo lungo la ripa, coincidente con la parte più protetta dell'approdo, si trovano magazzini, una torre e poche case, mentre il maggior sviluppo insediativo si concentra sulle alture della vallata intorno al castello feudale.

Nella guerra del 1553 Giacomo De Mari si allea con Sampiero Corso contro Genova, che lo punisce radendo al suolo il castello.

La creazione della giurisdizione genovese di Capo Corso, che segna la fine dell'egemonia feudale dei De Mari, e la erezione di Rogliano a suo capoluogo nella prima metà del XVII secolo, rinnovano l'importanza strategica e commerciale dell'area. Si riferisce probabilmente a questo periodo l'inizio del più massiccio sviluppo urbano di Macinaggio, favorito anche dal rinnovato impulso che caratterizza i traffici marittimi con il continente. Nel XVII secolo Macinaggio e gli altri porti di Capo Corso superano, come quantità di scambi commerciali via mare, ogni altra area dell'isola, sottolineando anche la notevole ricchezza agricola delle rispettive aree rurali.

Nel 1761 diventa una delle ultime piazzeforti della resistenza genovese nella penisola, contrapposta alla generale avanzata delle truppe di Paoli.

Nonza

I confini attuali del Cantone di Nonza, posta al centro della costa occidentale nella penisola di Capo Corso, coincidono schematicamente con quelli del feudo omo-

nimo fondato intorno al XIII secolo dalla famiglia Avogari, che dal XV secolo è parte dell'Albergo dei Gentile. Lanfranco Gentile nel 1458 è a capo di questa Signoria, sulla quale Genova cerca in ogni modo di imporre la propria influenza. Il suo castello nel 1488 possiede una guarnigione genovese; un anno più tardi i protettori del Banco di San Giorgio ordinano lo smantellamento di tutte le fortificazioni di Nonza, insieme con la distruzione del castello, che dal quel momento conserva la sola torre.

Il progressivo indebolimento del potere dei signori di Nonza sul proprio territorio, minato anche dalle incessanti lotte interne alla stessa famiglia Gentile, porta a partire dal 1625 alla residenza fisica di un luogotenente genovese.

Dal XVII secolo lo sviluppo generalizzato della monocoltura della vite determina un notevole incremento dei commerci marittimi diretti soprattutto verso la Liguria e il porto di Genova.

Molti aspetti del paesaggio urbano e rurale di Nonza richiamano le immagini liguri dei borghi delle Cinque terre, accomunati anche dalla diffusione sulla collina circostante dei terrazzamenti per la monocoltura della vite.

Porto

L'approdo di Porto si trova nel punto più interno del golfo omonimo, sulla costa nord occidentale. Ricordato nel Medioevo anche come golfo di Sia, viene coinvolto, intorno alla metà del XIII secolo, nelle prime iniziative genovesi di colonizzazione rurale delle coste occidentali, insieme con i territori delle vicine baie di Sagone e di Galeria. L'amministrazione del Banco di San Giorgio raccoglie l'eredità di queste più remote iniziative fortificate di lottizzazione rurale a partire dalla seconda metà del XV secolo, stabilendo sul promontorio che separa l'ampia spiaggia meridionale dal piccolo porto a settentrione un caposaldo del proprio sistema strategico di fortificazioni per il controllo dell'isola.

Nel 1546 Domenico Giustiniani riceve in assegnazione dall'Ufficio del Banco di San Giorgio terreni da mettere a coltura nella valle e parte delle zone incolte e abbandonate. Il Banco gli concede anche l'esclusiva della pesca del corallo in tutto il golfo di Sia che è citato come una delle aree più ricche dell'isola.

A partire dalla seconda metà del XVII secolo lo sfruttamento del legname proveniente dalla foresta di Aitone coinvolge in parte le strutture di questo approdo che viene preferito al primitivo imbarco del golfo di Sagone. Un progetto di strada coevo evidenzia i vantaggi del nuovo collegamento sottolineando tuttavia nelle difficoltà di trasporto uno dei motivi principali del fallimento delle iniziative della Superba per lo sfruttamento del legname proveniente dalle foreste corse della zona centrale.

Portovecchio

Il golfo di Portovecchio, sulla costa sud-orientale dell'isola, forma un ampio bacino con caratteristiche quasi lacustri evidenziate dalle spianate alluvionali dei

fiumi Stabiaco e Oso. La cittadella genovese occupa la vetta di un promontorio che si allarga da sud-ovest a nord-est sul settore più interno.

La fondazione della città nella prima metà del XVI secolo viene decisa dall'Ufficio di Corsica del Banco di San Giorgio nel quadro più generale della colonizzazione rurale dei settori costieri limitrofi. Le aree comprese entro il progetto di Portovecchio includono circa 40.000 ettari di terreno: il primo gruppo di coloni che vi si insedia proviene dalle due Riviere liguri ed è formato da circa 110 famiglie alle quali l'Ufficio di San Giorgio concede esenzioni dalle imposte e privilegi simili a quelli che caratterizzano i coloni delle altre roccaforti genovesi in Corsica.

La diffusione della malaria e le continue incursioni corsare sulla costa ostacolano notevolmente il procedere delle costruzioni civili e il loro relativo sviluppo economico mietendo un gran numero di vittime tra i coloni. A queste difficoltà si aggiunge l'ostilità della comunità di Bonifacio, entro la cui giurisdizione è compreso il territorio, che vede nei programmi dell'Ufficio una pericolosa limitazione della propria sovranità. Nel 1542 le principali opere previste non sono ancora ultimate e nel 1546 i due commissari Moneglia e Negrone incaricati da Genova di svolgere un'ispezione in Corsica, sono costretti a riferire il fallimento del primo programma di colonizzazione.

Si decide quindi di procedere al ripopolamento della zona con l'insediamento coatto di isolani secondo un meccanismo di designazioni a sorteggio demandato ai « Nobili Dodici », tra la popolazione di tutte le Pievi incluse nella « Terra di Comune ». Questa procedura innesca una serie incredibile di abusi che porta alla definitiva sospensione di tutti i « Nobili Dodici » coinvolti nel « traffico delle influenze » per escludere singoli e comunità dai sorteggiabili. Concluse le operazioni forzate di ripopolamento, vengono conferiti alla città Statuti propri, all'interno dei quali viene anche regolamentata l'autonomia amministrativa e la facoltà di riscatto delle terre messe a coltura dai coloni.

La guerra franco-turca e la malaria continuano tuttavia a mietere vittime, e nel 1562 la popolazione iniziale è diminuita di quasi il 60%. Nel 1578 i liguri Mazza e Palmero decidono di ripopolare la città ormai quasi abbandonata trasferendovi 150 famiglie originarie dell'estrema Riviera di Ponente. Anche questo tentativo fallisce e appena due anni dopo la città appare nuovamente disabitata.

Fino alla metà del XVII secolo Portovecchio rimane un borgo minore con una popolazione ridotta, le cui case non riescono nemmeno ad occupare tutti i lotti disponibili entro le mura. Anche dal punto di vista politico e amministrativo Portovecchio si differenzia dalle altre roccaforti genovesi essendo sostanzialmente priva di quelle strutture urbane e di comunità che caratterizzano i centri maggiori di Bonifacio, Calvi, Bastia ed Ajaccio.

Punta d'Arco

La torre di Punta d'Arco, localizzata all'estremità meridionale dello stagno di Biguglia a sud di Bastia, individua una delle architetture fortificate costiere nel quadro

dell'articolazione cinquecentesca delle torri genovesi sui litorali dell'isola. Parte del complesso sistema strategico militare che circonda la città di Bastia, controlla le aree di più facile approdo della pianura costiera limitrofa agli stagni, ed è anche l'esempio più tipico tra le varie torri nate per esplicita volontà dell'amministrazione genovese.

Il Banco di San Giorgio autorizza in quest'area, intorno alla prima metà del XVI secolo, la raccolta del legname a favore della comunità di Bastia. Il Commissario generale, ritenendo la località poco protetta, inizia, a partire dal 1562, le consultazioni per l'edificazione della torre, ritenuta necessaria anche per favorire il commercio e la valorizzazione dal punto di vista agricolo delle terre vicine. Le spese di costruzione sono ripartite una parte a carico di Genova (circa 100 scudi), ed una parte, pari a circa 1000 lire, a carico delle comunità di Borgo, Luciana e Vignale pagabili in tre anni con la tassazione diretta dei rispettivi abitanti.

La guerra di Corsica, l'opposizione della comunità di Bastia all'impresario Anton Francesco de Pino, e soprattutto il mancato accordo tra le comunità locali per la ripartizione delle tasse, ritardano l'inizio dei lavori. Solo nel 1574 la torre viene completata ed è assegnata il primo settembre alla città di Bastia.

I più importanti eventi bellici che vedono impegnata questa località si riferiscono alla prima metà del XVIII secolo, in coincidenza con l'inizio delle rivolte per l'indipendenza dell'isola. Insieme con alcune altre torri, ai confini con la Castagniccia, essa rappresenta un importante presidio della Repubblica contrapposto alle pressioni nemiche provenienti dall'interno.

Rogliano (Luri - Canari)

Gli attuali cantoni di Rogliano e Luri, localizzati nel settore più settentrionale della penisola di Capo Corso, derivano parte dei propri confini dalla vicenda medievale dei feudi degli Avogari e dei De Mari. Queste due famiglie genovesi, tra XII e XIII secolo si spartiscono i territori del Capo in due aree di influenza che vedono gli Avogari a sud, nei feudi di Brando e Nonza, mentre a nord i De Mari si insediano nelle Pievi medievali di Santa Maria della Chiappella, Rogliano, Luri e Canari. La valle di Luri segna il confine di queste due aree di influenza, mantenuto anche nella successiva formazione della giurisdizione di Capo Corso con capoluogo Rogliano a partire dal 1626.

La vicenda secolare della signoria dei De Mari in questi territori è testimoniata da una complessa rete di insediamenti e di localizzazioni strategiche che fanno capo ai tre principali castelli medievali di San Colombano, Mocchi e Canari.

Nel 1554 il castello di San Colombano a Rogliano viene colpito a più riprese dalle artiglierie delle truppe genovesi che lo portano a parziale rovina per rappresaglia contro la condotta antigenuese di Giacomo Santo. Nello stesso anno viene distrutto anche il castello di Canari.

Il traffico marittimo da Capo Corso verso il continente, realizzato con barche di tutte le dimensioni, individua fino a tutto il XIII secolo la parte principale del commercio via mare dell'isola, testimoniando la vitalità della struttura produttiva

agricola (in particolare quella dei cereali e del grano) di queste aree, variamente difese dalle torri costiere. Anche nelle case di abitazione sparse sul territorio permangono tracce rilevanti della colonizzazione rurale di origine medioevale con caratteri architettonici in parte riconducibili a struttura coeve liguri e genovesi.

Sagone

Il villaggio di Sagone, localizzato nel golfo omonimo sulla costa occidentale della Corsica, deriva da un insediamento romano divenuto nel VI secolo sede vescovile con giurisdizione su undici Pievi.

Le prime opere patrocinate da Genova per la difesa del golfo risalgono alla seconda metà del XVI secolo e si riferiscono ad una supplica del 1578 inviata ai « Nobili Dodici » per la costruzione di una torre sulla costa. Nel 1660 questo approdo conosce un breve periodo di febbrile attività marittima collegata allo sfruttamento del legname della foresta di Aitone, che viene inviato via mare agli arsenali di Genova. Per questo motivo l'approdo viene attrezzato con magazzini, con una nuova torre di forma triangolare, che completa la difesa del golfo insieme con quella circolare preesistente, e con baracche di legno destinate ad ospitare i boscaioli. I primi invii di tronchi sono del 1667 e sono effettuati con le barche nominate « Signora del Carmine » di Silvestro Agostino di Canari e « Santissima Annunciata » di Guglielmo Corattino. L'utile che si ricava da questo commercio è tuttavia molto modesto per via delle enormi spese necessarie al trasporto dei tronchi dall'alta vallata al mare. L'arsenale marittimo di Genova trova di norma a più buon mercato il legname per cantieri navali inviato dalle Fiandre; ciò ne determina il progressivo abbandono e all'inizio del XVIII secolo l'amministrazione genovese ha ormai definitivamente rinunciato allo sfruttamento della foresta di Aitone.

San Fiorenzo

La piccola penisola su cui è localizzato l'insediamento di San Fiorenzo ripara da nord uno degli approdi più sicuri del grande golfo omonimo aperto sulla costa settentrionale dell'isola tra le montagne di Capo Corso e la costa selvaggia del Deserto delle Agriate. Questo approdo naturale si estende ad ovest su una rada caratterizzata da una lunga spiaggia. La più antica area abitata si trova più all'interno, nei pressi della cattedrale di Santa Maria, sede del vescovato di Nebbio, importante centro medioevale civile e religioso.

Con la cessione dell'isola al Banco di San Giorgio intorno alla metà del XV secolo inizia la costruzione delle prime opere fortificate. Nel 1495 l'Ufficio di San Giorgio decide la canalizzazione dell'Aligiu, nel quadro delle più ampie opere di bonifica delle terre adiacenti necessarie al programma di colonizzazione rurale corrispondente. Con questa operazione l'amministrazione genovese intende anche abolire le saline esistenti, da dove le comunità locali ricavano il sale ad un prezzo di gran lunga più basso di quello imposto dallo stesso Ufficio. In seguito all'opposizione

degli abitanti il progetto viene quasi subito abbandonato; riprende nel 1507 con un accordo che prevede un'indennità agli addetti alle saline contro l'obbligo di costruire a loro spese una diga per prosciugare le paludi.

Con la colonizzazione agricola nella prima metà del XVI secolo si forma anche il primo embrione dell'abitato ai piedi della fortezza e lungo la riva, già caratterizzata da una notevole attività portuale in gran parte collegata allo sfruttamento agricolo del territorio. Nel 1553, in concomitanza della prima spedizione francese in Corsica, il maresciallo Thermes conquista la città, perdendola tuttavia l'anno seguente, sconfitto dall'armata genovese guidata da Andrea Doria.

Nel XVIII secolo il porto di San Fiorenzo acquista un rinnovato interesse militare e commerciale corrispondente al potenziamento dell'articolazione strategica da parte delle roccaforti genovesi nelle coste settentrionali della Corsica.

San Pellegrino

Sulle pianure della costa orientale dell'isola, Paolo, Cristoforo e Carlo Spinola agli inizi del XVII secolo, impiantano una serie di fattorie. La loro attività di colonizzazione rurale è portata a modello dalla Superba, che illustra i loro meriti di cittadini genovesi mossi più da zelo pubblico che da vantaggi privati. Il commercio del grano è la principale fonte di reddito, seguita da quella del legname e dall'esportazione di equini sul continente; i contratti vari di « terratico » ed « erbatico » stipulati dagli Spinola in diverse aree della Corsica consentono inoltre il raggiungimento di notevoli utili annui.

Tizzano

La fortezza di Tizzano sorveglia uno degli approdi più sicuri esistenti nel tratto di costa verso Bonifacio. La sua costruzione deriva da una torre imposta nel 1591 dall'amministrazione genovese ai Della Rocca, proprietari del feudo omonimo.

Lo sviluppo del traffico marittimo nella baia, dominata da questa fortificazione, dipende in gran parte dello sfruttamento agricolo del territorio e porta ad una successiva totale ristrutturazione del primitivo impianto fortificato.

Vecchiaia

La torre di Vecchiaia è localizzata nella punta omonima all'estremità orientale del golfo di San Lorenzo. L'11 febbraio del 1562 il governatore generale genovese chiede che venga istruita la pratica per la realizzazione di questa torre demandando al Luogotenente di San Fiorenzo di scegliere il luogo per edificarla e a Paris di Farinole di preccettare i maestri muratori, occupandosi anche della ripartizione dei costi tra le comunità locali.

Anche in questo caso l'amministrazione genovese ha una sua precisa strategia militare, che coinvolge direttamente le pievi locali, prime beneficiarie di edifici indi-

spensabili allo sviluppo economico dell'isola sia per la protezione degli approdi sia per la messa a coltura dei terreni circostanti.

Diverse controversie protratte per oltre sedici anni ostacolano l'inizio dei lavori di costruzione e nel 1578 la comunità di Barrettali si rifiuta di partecipare alla costruzione, perché, essendo compresa nella signoria dei De Mari, ha già contribuito all'erezione delle torri a nord verso Capo Corso. Appianate le varie controversie, il Governatore dà ordine di aprire il cantiere in quello stesso anno. A costruzione finita, nel 1581, in una istanza avanzata dai «Nobili Dodici» si chiede al Governatore di sospendere le tasse nella zona di Nebbio, riproponendo una nuova controversia che contrappone ancora una volta l'amministrazione del Banco di San Giorgio alle comunità locali.

A partire dalla seconda metà del XVII secolo questa postazione viene praticamente abbandonata.

Vico (La Zorlina)

Il villaggio di Vico è situato su un piccolo altopiano nei pressi del colle di Sant'Antonio. Compreso nei possedimenti della famiglia dei Leca, si caratterizza per un discreto sviluppo insediativo a partire dalla seconda metà del XV secolo.

Nella seconda metà del XVII secolo la vicina foresta di Aitone fornisce legnami per l'arsenale di Genova, che sono trasportati al golfo di Sagone attraverso una nuova strada finanziata appositamente dalla Camera nel 1660. Gli ingegneri genovesi che lavorano a questo progetto sono Andrea Scaniglia e Giannino Dulcedo. Nel 1666, a lavori ultimati, si effettuano i primi trasporti per mezzo di decine di pariglie di buoi.

Nel 1676 popolazione greche fuggite dai territori occupati dai turchi si insediano nella giurisdizione di Vico, occupando terre di proprietà dello Stato. La contrapposizione tra questi nuovi abitanti e la comunità locale porta a vari disordini, culminati con vere e proprie lotte nel 1715, che per alcuni aspetti anticipano i movimenti della rivoluzione corsa. Agli albori della rivolta, nella prima metà del XVIII secolo, il Palazzo Pubblico di Vico è saccheggiato dagli insorti che vogliono impadronirsi delle armi per marciare contro le roccaforti genovesi della costa.

Fa parte della giurisdizione di Vico anche la fortezza quattrocentesca della Zorlina, localizzazione strategica interna compresa entro la struttura difensiva dell'amministrazione del Banco di San Giorgio.

La fortezza di Corte e il castello della Zorlina individuano le uniche piazzeforti genovesi note all'interno dell'isola e sottolineano l'interesse della Repubblica al mantenimento di presidio per il controllo dei territori montani più turbolenti della Corsica.

Bibliografia

- A. ALBITRECCIA, *La Corse. Son evolution au XIX^e siècle et au debut du XX^e siècle - Le plan terrier de la Corse au XVIII^e siècle*, Paris 1942.
- G.B. BALIANO, *Discorso erudito per migliorare e fecondare il Regno di Corsica*, Transcription par C. PRATALI FALCUCCI e le P. ANDRÈ MARIE O.F.M., Bastia 1976.
- E. BARALDI, *Ricerche minerarie e pratica di fusione in Corsica (1619-1631)*, in « Ricerche Storiche », XXIV (1994).
- C. BITOSI, *L'antico regime genovese*, in *Storia di Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2003.
- F. BORLANDI, *Lettere di Pasquale Paoli ed altri documenti sulla storia di Corsica dal 1790 al 1794*, in « Archivio Storico di Corsica », VIII (1932).
- F. BORLANDI, *Per la storia della popolazione della Corsica*, Varese-Milano 1940.
- F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1976.
- J.P. CAMPOCASSO, *La production indirecte du fer en Corse (1635-1885)*, in « Ricerche Storiche », XXXI (2001).
- M.G. CANALE, *Il viaggio da Genova all'isola di Corsica di un proscritto politico*, a cura di M. DILLON WANKE, Modena 1996.
- J.-A. CANCELLIERI, *Bonifacio au Moyen Age*, Ajaccio 1997.
- M. CASTELLANI, *Une montagne dans la mer: Corse économique et humaine du passé et d'aujourd'hui*, Genova 1994.
- C. CORBETTA, *Sardegna e Corsica*, Milano 1877 (ristampa Bologna 1981).
- G. DONEDDU, *La pesca nelle acque del Tirreno (secoli XVII-XVIII)*, Sassari 2002.
- G. DONEDDU, *Per la storia della pesca nelle acque sardo-corse*, in *La pesca nel Mediterraneo occidentale (secc. XVI-XVIII)*, a cura di G. DONEDDU - M. GANGEMI, Bari 2000.
- A. GIUSTINIANI, *Description de la Corse: préface, notes et traduction de A.-M. GRAZIANI*, Ajaccio 1993.
- G. GORANI, *L'Italia nel XVIII secolo*, IV, *Repubblica di Genova. Corsica. Principato di Monaco*, Traduzione, introduzione e note a cura di G. CACIAGLI, Pontedera 1988, pp. 135-165.
- A.-M. GRAZIANI, *Domaines coloniaux, industrie sécuritaire et système fiscal en Corse à la fin du XVI^e siècle*, in « Melanges de l'Ecole française de Rome, Italie et Méditerranée », 103 (1991).
- Il mare per le grandi isole del Mediterraneo Nord-occidentale*, Atti del Convegno, Bastia 11-13 giugno 1996, Genova 1997.
- Le corail en Méditerranée*, Textes réunis par M. VERGÈ-FRANCESCHI et A.-M. GRAZIANI, Ajaccio 2004.
- G.P. LIMPERANI, *Storia della Corsica*, voll. I e II, Roma 1779 (rist. Bologna 1990).
- P. MARIANI BIAGINI, *La costituzione del Regno di Corsica del 1794: testo, concordanze, indici*, Firenze 1994.

- M. MATTIOLI, *Les forges à bas foyers de Corse: permanence d'une technologie (1550-1830/40)*, in *Dal basso fuoco all'altoforno*, Atti del primo Simposio Valle Canonica 1988 su "La siderurgia nell'antichità", Varese 1989.
- S. ORIGONE, *Notai genovesi in Corsica. Calvi, 1370 - Bonifacio 1385-1386*, Genova 1979 (Collana storica di fonti e studi, 30).
- G. PETTI BALBI, *Genova e la Corsica nel Trecento*, Roma 1976.
- V. POLONIO, *Da provincia a signora del mare. Secoli VI-XIII*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2003.
- F. POMPONI, *Histoire de la Corse*, Paris 1979.
- F. POMPONI, *La politique agraire de la République de Gênes en Corse (1570-1630)*, in Atti del Congresso Internazionale di Studi storici, *Rapporti Genova - Mediterraneo - Atlantico nell'Età moderna*, V, a cura di R. BELVEDERI, Genova 1983.
- J. RENUCCI, *Corse traditionnelle et Corse nouvelle: la géographie d'un île*, Ajaccio 1974.
- M.P. ROTA, *Caratteristiche e variazioni del manto forestale corso in Età moderna*, in Atti del Congresso Internazionale di Studi storici, *Rapporti Genova - Mediterraneo - Atlantico nell'Età moderna*, a cura di R. BELVEDERI, Genova 1989 (Pubblicazioni dell'Istituto di scienze storiche Università di Genova, VII).
- M.P. ROTA, *I Boschi della Corsica tra natura e storia*, Genova 2001.
- M.P. ROTA, *Il bosco come manufatto: il caso della Corsica*, Genova 1989.
- M.P. ROTA, *Insedimenti genovesi e corsi nella Corsica del Cinquecento*, in Atti del Congresso Internazionale di Studi storici, *Rapporti Genova - Mediterraneo - Atlantico nell'Età moderna*, a cura di R. BELVEDERI, Genova 1983 (Pubblicazioni dell'Istituto di scienze storiche Università di Genova, V).
- R. RUSSO, *Del tentativo di introdurre nella Corsica una colonia olandese per i lavori di Bonifacio (1639-1640)*, in *Annuario R. Istituto storico italiano per l'Età moderna e contemporanea*, 1935.
- R. RUSSO, *La politica agraria dell'Ufficio di San Giorgio nella Corsica (1490-1553)*, in « Rivista Storica Italiana », 4 (1934-1935).
- A.M. SALONE - F. AMALBERTI, *Corsica: immagine e cartografia*, Genova 1992.
- A.-L. SERPENTINI, *Bonifacio. Une ville génoise aux Temps Modernes*, Ajaccio 1995.
- A.-L. SERPENTINI, *La coltivazione: Gênes et la mise en valeur agricole de la Corse au XVII^e siècle*, Ajaccio 1999.
- A.-L. SERPENTINI, *Note sur l'olivier et l'huile d'olive, en Corse, à l'époque moderne*, in *Olio Sacro e profano. Tradizioni olearie in Sardegna e Corsica*, Sassari 1995.
- P. STRINGA, *Genova e la Liguria nel Mediterraneo: insediamenti e culture urbane*, Genova 1982.
- F. TOSO, *Corsica. Città, borghi e fortezze sulle rotte dei Genovesi. La storia, le parole, le immagini*, Recco 2003.
- G. VOLPE, *Storia della Corsica italiana*, Milano 1939.

Una vocazione internazionale: lo scalo genovese nella storia

È sempre difficile ricostruire con obiettività i rapporti tra la storia e l'attualità, soprattutto quando l'oggetto indagato dia luogo a valutazioni spesso difformi se non addirittura contrapposte.

Per la sua posizione strategicamente fondamentale nell'economia genovese, determinante e trainante ad un tempo rispetto agli stessi equilibri sociali interni alla città, il porto è stato ricorrentemente al centro di analisi scientifiche e di interventi occasionali, che hanno spesso preso le mosse da situazioni storiche più o meno lontane. Agli storici professionali si sono di frequente aggiunti economisti, urbanisti ed imprenditori interessati soprattutto a ricercare nel passato i prodromi e le cause delle disfunzioni con cui la loro quotidiana attività è costretta a confrontarsi: non certo a caso qualcuno ha scritto che il porto di Genova continua a risentire di problemi vecchi di almeno due secoli.

È evidente che sono differenti gli scopi perseguiti dalla storiografia e dalla saggistica sopra ricordata: può trattarsi di scelte ricostruttive degli operatori della ricerca storica – talora in funzione della disponibilità di nuove fonti documentarie, come è accaduto in occasione del riordinamento dell'Archivio del Consorzio Autonomo del Porto e di quello della famiglia De Ferrari-Galliera –; altre volte, invece, ci si trova di fronte a volumi celebrativi, intenti a perseguire finalità di giustificazione, oppure a *cabiers de doléances*, che utilizzano la storia per predisporre atti di accusa nei confronti della realtà attuale.

Non è mia intenzione rivisitare le vicende storiche del porto di Genova per elencarne le disfunzioni, peraltro esistenti e largamente trattate dalla storiografia, o per rilevare il contenzioso costante con le Autorità centrali dello Stato, o, infine, per ricordare le continue lamentele sulla onerosità delle tariffe.

* Pubblicato in: « Bollettino Storico Pisano », LXII (1993), pp. 103-118. Anche in *I trasporti nell'internazionalizzazione dell'economia e dell'impresa*, Atti del Convegno, Genova 9-11 aprile 1992, a cura di P. MASSA PIERGIOVANNI, Genova 1993, pp. 177-193 e in MASSA 1995a, pp. 89-122. Anche in P. MASSA - V. PIERGIOVANNI, *Est Genuensis ergo mercator*, Genova 2004, pp. 17-30.

La prospettiva che intenderei sviluppare è, invece, collegata al concetto di ‘internazionalizzazione’, per valutare in che senso e quanto il porto di Genova abbia avuto e rafforzato nella sua storia una ‘vocazione internazionale’.

Si tratta, evidentemente, di un concetto che deve essere affrontato biunivocamente: da una parte, occorre porre in evidenza un dato esterno, di economia internazionale, che esalta la centralità dello scalo, sia prima che dopo la fine dell’antica Repubblica di Genova, anche se, con l’unificazione nazionale e la rivoluzione industriale, i termini del problema assumono sfumature diverse; da un altro lato, l’internazionalità è da porre in relazione ad un dato interno, cioè alla situazione locale: si tratta di cogliere quali siano state le tradizioni organizzative e gli apporti individuali e di categoria su cui essa si è fondata e sviluppata, trovando la capacità di superare difficoltà che facevano dire, nel 1877, ad un osservatore straniero: «I Genovesi fanno miracoli: hanno un porto medievale e mantengono un commercio vivo e fruttuoso».

Le caratteristiche del bacino portuale genovese ne hanno, in realtà, sempre condizionato lo sviluppo, rendendo necessari interventi tecnico-strutturali di enorme portata. Come afferma il visitatore castigliano Pietro Tafur, che sostò a Genova tra la fine del 1435 e l’inizio del 1436, «la terra è molto povera di risorse, però è gente molto industriosa, tanto che se le procurano abbondantemente per il mondo e le possiedono, come se le fornisce il suolo».

È quindi il territorio che, in larga misura, ha forzato la vocazione internazionale dello scalo genovese fin dai tempi più antichi: avendo la fascia costiera, abbastanza densamente popolata, una profondità non superiore ai 20-30 Km, quasi tutto il settore secondario dipendeva dai traffici marittimi per l’importazione di materie prime e per l’esportazione dei prodotti finiti. Innanzi tutto le industrie tessili, per le quali le fibre (lana e successivamente seta) venivano in netta prevalenza importate via mare.

Si trattava di materie prime ad alto valore unitario, che potevano sopportare i noli assai elevati, per lungo tempo funzionali esclusivamente alla lunghezza del tragitto da compiere.

Con il passare del tempo e con i progressi del trasporto marittimo, il commercio si estende anche a merci povere e, alla fine del Trecento, con la così detta ‘rivoluzione dei noli’, questi tendono ormai a differenziarsi notevolmente anche in relazione al diverso valore dei prodotti trasportati. La più intensa circolazione di materie prime e di mercanzie povere realizza, a lungo termine, una maggiore integrazione degli spazi economici, stabilisce legami di complementarità ed una continuità di scambi con effetti moltiplicatori su numerosi settori di attività.

Si tratta di fenomeni che muovono uomini e merci e che si prolungano nei secoli. Come esempio si può riportare, in primo luogo, una testimonianza del 1432, di Enea Silvio Piccolomini, l'umanista che diventerà Papa con il nome di Pio II, che descrive così lo scalo genovese:

Li è abbastanza sicuro l'approdo per le navi, che vi sostano sempre in gran numero, e vanno e vengono rapidamente ingenti triremi, simili a montagne, e altri tipi di imbarcazioni, alcune da oriente, altre da occidente, così che tu puoi vedere ogni giorno diverse razze di uomini, costumi primitivi e rozzi ed anche mercanti che arrivano con ogni tipo di mercanzia.

Ancora a titolo di esempio si può, poi, ricordare che, all'inizio del Seicento, arrivano nel porto di Genova, da tutta la penisola e dall'estero, gli stracci che riforniscono le cartiere della regione, le cui esportazioni riguardano non solo l'Europa ma buona parte del Nuovo Mondo, per circa mille tonnellate l'anno.

Quantitativamente assume, poi, un grande rilievo il traffico dei cereali che fa capo al porto genovese, dal quale dipende la sopravvivenza di tutta la popolazione della Repubblica, cronicamente deficitaria in tale settore: dapprima i mercati del Mar Nero, successivamente, dopo l'avanzata turca, il Regno di Napoli e la Provenza sono i principali centri di approvvigionamento, ma anche la base di importanti traffici per conto terzi, che da sempre caratterizzano la marineria della Repubblica. Non era certo per semplice lode che un anonimo scriveva, intorno al 1430, che

l'opinione sulla nostra gente è diffusa ovunque al punto che coloro che per commerciare vanno in terre straniere, trasportati su navi genovesi, vengono condotti in mari sicuri dal vento e dalle tempeste, come se navigassero nel porto.

Anche in età preindustriale per rimanere competitivi e difendere le posizioni acquisite, occorre assumere iniziative coraggiose: se nel 1277 sono gli armatori genovesi ad istituire la prima linea regolare di navigazione tra il Mediterraneo ed il Mare del Nord, un secolo e mezzo più tardi, quando l'avanzata turca sembra avviare verso il tramonto una parte dei commerci mediorientali, una risposta innovativa parte, anche questa volta, dall'ambiente economico e armatoriale genovese. Si decide, infatti, di puntare su velieri giganteschi, che si specializzano nel trasporto di carichi di massa e si misurano su nuove rotte.

Fino alla metà del Seicento il mercato a cui sono interessati gli operatori che gravitano intorno allo scalo ligure comprende tutta l'Europa occidentale, le coste africane del Mediterraneo, le isole atlantiche e le terre dei Caraibi. I

brillanti risultati conseguiti, sia in campo commerciale che finanziario, sono, però, il risultato dell'attività di un numero ristretto di imprenditori residenti a Genova: dalla loro sede nella Dominante, essi operano come capifila nei confronti di una costellazione di imprese sparse per il mondo, con i cui titolari sussistono collegamenti societari, affinità parentali, solidarietà di casta. Il nucleo di origine delle prime forme associative degli organismi commerciali è, infatti, la famiglia, ed ogni articolazione all'estero rappresenta, contemporaneamente, una presenza nella scacchiera economica generale ed il caposaldo di un sistema d'impresе economicamente integrato.

Non si rivela vincente soltanto la superiorità di risorse economiche e di organizzazione, ma prevale la capacità di affidare la formulazione delle proprie scelte strategiche a precise analisi dei singoli settori, della concorrenza, dell'ambiente economico-sociale, in virtù di una serie di dati e di informazioni tendenzialmente completi, ottenuti attraverso i propri collegamenti internazionali e finalizzati alle decisioni economiche.

Gli aspetti appena delineati fanno riferimento alle energie umane ed economiche che dal porto hanno ottenuto uno slancio verso il mondo esterno. È strettamente collegata a questo risvolto, e lo fa reagire più o meno positivamente, la capacità della struttura portuale di assecondare tecnicamente tale processo, ed è su questa linea che si è misurata per secoli la classe dirigente genovese, pubblica e privata.

Si cerca di migliorare anche l'attrezzatura dello scalo: non a caso i maggiori investimenti in questo settore vengono fatti tra la metà del Seicento e quella del Settecento, in una fase di contrazione dei traffici e di depressione economica. Del 1638 è, infatti, il Molo Nuovo, che libera la rada dai pericoli del libeccio: un'opera che tecnicamente avrà grande risonanza, tanto da essere imitata dagli architetti inglesi per il molo di Tangeri, considerato ancora oggi l'opera maggiore dell'ingegneria anglosassone del Seicento. Sempre a metà Seicento è realizzata la costruzione di numerosi magazzini, anche se l'impresa di più ampio respiro, compiuta in questo settore, sarà il settecentesco ingrandimento dei depositi del Portofranco; in questo stesso periodo la lunghezza delle zone di attracco dà a Genova una discreta superiorità rispetto agli altri due principali porti dell'alto Mediterraneo: Livorno con 2000 metri e Marsiglia con 1700 sono rispettivamente inferiori del 33 e del 43% alle possibilità del porto di Genova. Lo scalo ligure può accogliere all'epoca 130 vascelli, ma questo non impedisce che si verifichino frequenti intasamenti, con navi ormeggiate ai moli anche in due o tre file, con intralci e ritardi nelle operazioni

di scarico e carico di merci e di zavorra, e conseguente lievitazione dei costi. Le soste in porto sono rese più lunghe anche dal protrarsi delle contrattazioni commerciali, dai numerosi rinvii delle partenze a causa delle tempeste, dei venti contrari o della assenza degli stessi o, infine, del pericolo dei corsari.

Agli aspetti di incremento e di razionalizzazione delle strutture portuali genovesi occorre connettere un elemento organizzativo, tipico delle Repubbliche marinare italiane, che proietta lo scalo principale come fulcro, in una visione quasi tolemaica, di un più ampio e integrato «sistema portuale». Esso è impostato su una serie di stabilimenti sparsi nel Mediterraneo: al suo interno emerge però in modo vistoso la presenza dello scalo della città capitale, che tende a ritagliarsi privilegi e monopoli a danno degli eventuali concorrenti (appartengano essi alle Riviere, alla Corsica o alla Sardegna, dominî genovesi), ma che tiene strettamente collegati a sé i lontani porti coloniali dell'Oriente, insieme presidi militari ed empori commerciali. Una zona di influenza politica, economica e militare, quindi, per lo Stato genovese, ma una voluta mancanza di politica portuale di appoggio e di sviluppo per gli altri scali dello Stato, che fa da contrappunto alla cura costante ed economicamente dispendiosa che si riserva al porto di Genova.

Alla metà dell'Ottocento, però, quando molti paesi europei stanno già decollando verso la Rivoluzione industriale, il porto è sostanzialmente quello di un secolo prima. Nonostante che, dopo l'unificazione italiana, quello genovese sia il primo scalo nazionale per dimensioni e volume di traffico, pesanti sono le carenze strutturali che ne riducono la funzionalità e ne limitano il concorrenziale inserimento nei traffici internazionali: come è stato detto all'inizio, si lamenta la 'giungla' dei tributi, l'insufficienza dei magazzini, la poca profondità dei fondali, che nel 1852 obbliga ancora all'uso delle chiatte.

A causa di questi problemi, lo sbarco di determinate merci a Genova (ad esempio grano o casse di zucchero) costa quattro volte più che a Savona; a metà secolo la 'destinazione' Genova subisce un aggravio dei noli dal 25 al 33% rispetto a Livorno. Se – come spesso allora accade – le merci provenienti dall'Oriente devono essere sottoposte a quarantena nel Lazzaretto della Foce, l'aggravio dei costi è del 74%, per la cattiva organizzazione sanitaria del porto.

Nonostante tali carenze, nell'Ottocento il traffico aumenta di venti volte: in media il 20% della navigazione internazionale italiana (espressa in tonnellate di stazza) fa capo al porto di Genova. Tra il 1815 ed il 1871 si passa da meno di mille a più di duemila navi e da quarantamila tonnellate di stazza ad oltre 540.000; le rotte si estendono dalla fitta rete che tocca anco-

ra tutti i porti del Mediterraneo e del Mar Nero alle lunghe peregrinazioni verso gli scali più remoti.

In questa fase, il porto di Genova, così come in parte quello di Savona, non vede più il traffico trainato in modo passivo da un processo che si realizza indipendentemente dalle funzioni portuali, ma interviene in modo attivo nel processo di sviluppo, favorendo la crescita industriale del proprio hinterland. Nei decenni successivi, fino alla fine del secolo (cioè nella fase di depressione del ciclo economico) si registrano la svolta protezionistica ed industrialista della politica italiana ed i massicci investimenti pubblici e privati per potenziare le infrastrutture portuali e ferroviarie della Liguria, con una crescente specializzazione nel rifornimento di carbone e di materie prime (gli 'sbarchi' rappresentano oltre i quattro quinti del movimento commerciale).

Sebbene ci si lamenti delle carenze strutturali e dell'inefficienza dell'azione dello Stato, nel quadro complessivo dei finanziamenti statali in opere portuali Genova fa la parte del leone: certo non vi è in generale una grande spinta all'innovazione, se nel 1885 una legge dello Stato italiano concede ancora cospicui sussidi per la costruzione di velieri in legno!

La fine del secolo vede il decollo industriale dell'Italia nord-occidentale, e si accentua e diventa sempre più essenziale la funzione del porto ligure come «pompa di alimentazione della struttura industriale». Si tratta, tuttavia, sempre di un commercio che concerne in grande quantità merci povere come il carbone (necessario alle ferrovie, alle industrie, per l'illuminazione pubblica), che rappresenta infatti il 62% dei traffici, ma solo l'8% del valore delle merci trattate. Quasi il 90% del cotone greggio importato in Italia viene sbarcato nel porto di Genova, e per il materiale siderurgico la percentuale è del 33%. Un'altra importante categoria merceologica che l'Italia è costretta ad acquistare all'estero a causa della pesante crisi agraria interna è il grano: tra il 1885 ed il 1891 viene sbarcata a Genova una quota oscillante tra il 30 ed il 45% delle importazioni globali di cereali.

Dalle dogane del porto di Genova proviene comunque un terzo di tutti gli introiti doganali italiani.

Il confronto ormai non è però più solo con Marsiglia o Livorno, ma con i porti del Nord Europa: se Rotterdam, Anversa e Amburgo vedono un incremento dei traffici di merci intono al 60%, negli stessi anni (1897-1902) a Genova si ha un aumento solo del 30%.

L'inerzia dell'iniziativa pubblica apre la strada a quella privata, ma quasi esclusivamente da parte di operatori stranieri, che in questi anni in-

vestono più di venti milioni di lire nei silos, nei magazzini generali, nei servizi, nell'armamento, nelle assicurazioni. Il difetto di interesse da parte dell'imprenditorialità cittadina che pure si lamenta delle carenze dello Stato nei confronti di uno dei centri più vitali dell'economia locale, è determinata dalla tendenza a rivolgere di preferenza le proprie scelte di investimento nei settori produttivi che grazie alla protezione doganale, alle sovvenzioni ed alle commesse statali garantiscono una remunerazione più sicura del capitale.

Se è vero che il ceto armatoriale genovese 'fa fortuna' con il trasporto degli emigranti e che i commerci e l'attività marittima hanno rappresentato la fonte di accumulazione dei capitali che, a partire dagli ultimi due decenni dell'Ottocento, hanno reso possibile l'industrializzazione di Genova, lo stimolo statale agli investimenti industriali diventa, tra il 1898 ed il 1906, quasi uno stimolo ai disinvestimenti marittimi.

È questo periodo a marcare un significativo momento di cesura, che mette in crisi il rapporto fra lo scalo e la città; è forse opportuno sottolineare questa fase di separazione tra due entità che sulla loro complementarietà hanno fondato un passato di reciproca floridezza, ed è su questa antica relazione interattiva che si può fare ancora qualche riflessione: nella tradizione genovese essa si è manifestata in talune interessanti configurazioni di tipo istituzionale, economico e filantropico.

Già nei secoli dell'età preindustriale, infatti, lo stretto legame funzionale ed economico tra porto e città era rappresentato da una istituzione che ha un significato preciso: si tratta dei «Padri del Comune», una Magistratura collegiale (ne esiste una simile a Venezia) che, dal Trecento alla fine del Settecento, svolge un duplice ruolo. Da una parte esso è un organo tecnico a cui compete la custodia e la salvaguardia del porto, con funzioni amministrative e giurisdizionali in uno specifico campo di azione, individuato sia come territorio (cioè l'area portuale, comprensiva degli spazi antistanti allo stesso), sia come persone sottoposte a controllo (identificabili negli addetti ai lavori portuali e negli utenti dello scalo). C'è poi un secondo aspetto della competenza che fonda una diversa potestà di giurisdizione, di controllo e di iniziativa nei confronti di altri settori operativi, al fine di individuare e rivendicare le entrate dello Stato: solo una volta espletate queste attività, del tutto estranee alle tecniche portuali, i due campi di competenza tornano ad incontrarsi, in quanto i fondi recuperati sono destinati in gran parte a finanziare la manutenzione e lo sviluppo dello scalo.

Dopo essere passato, nel XIX secolo, alla diretta dipendenza dello Stato, il porto di Genova nel 1903 ha acquistato una gestione autonoma con la fondazione del Consorzio Autonomo del Porto: la nuova autonomia amministrativa, salutata all'inizio del secolo come uno strumento gestionale 'moderno e inedito', può forse essere vista, in prospettiva storica, come idealmente collegabile alla magistratura della Repubblica aristocratica che, nel curare la funzionalità e lo sviluppo del porto, ne promuoveva contemporaneamente una integrazione sempre maggiore con la realtà economica urbana.

In questa stessa ottica deve essere intesa anche la costituzione del Portofranco tra Cinque e Seicento: prima riservato ai cereali (1592), successivamente aperto a tutte le merci (1609), esso è, all'inizio, una risposta alla pericolosa concorrenza di Livorno e di Marsiglia. Quando zucchero, caffè, cacao e spezie orientali, porcellane esotiche e seterie iniziano a riempire i magazzini dell'emporio, ne vengono esaltate le caratteristiche di strumento adatto ad agevolare gli scambi, alimentare i transiti, dilatare gli affari e con ciò accrescere le occasioni di lavoro e l'incremento delle entrate fiscali. Nello spirito dei propugnatori genovesi esso rappresenta, però, anche uno sforzo per enfatizzare una tradizionale vocazione cosmopolita, nella sicura fiducia che il fluido decorso dei traffici non sarebbe stato turbato da pregiudizi razziali o da una fanatica intransigenza politica o religiosa. Il Portofranco, infatti, finiva per risvegliare lo spirito imprenditoriale di commercianti, armatori e sensali locali, invogliandoli a cercare l'occasione di nuovi incontri e ad affrontare traffici fino a quel momento ignorati o trascurati. Non era estraneo anche il proposito d'impegnare turbe indocili di cui si temevano le sedizioni, e i governanti cittadini avevano ben presenti i benefici influssi sociali di un ampio e ricettivo mercato del lavoro: nel 1875 il Portofranco, affidato come amministrazione alla Camera di Commercio, e formato da 362 magazzini in cui lavorano 270 persone, viene chiuso, ma è riaperto col nome di Deposito Franco nell'anno successivo.

Sotto altri aspetti può essere molto significativo che in quello stesso anno si verifichi la donazione di venti milioni di lire per opere portuali da parte di Raffaele De Ferrari, Duca di Galliera, un altro personaggio da considerare simbolico, pur nella sua unicità, nei rapporti tra porto e società genovese. Una donazione che apre allo scalo possibilità eccezionali e gli consente di rivivere un grande momento di rilancio: ai venti milioni del Duca sono infatti collegati lavori per altri quarantatré milioni, finanziati dallo Stato ed in parte dagli enti locali. Ne consegue il raddoppio della superficie portuale e l'ammodernamento di tutte le strutture, secondo la visione di un rappresentante dell'antica nobiltà genovese, lungimirante e consapevole

dell'importanza determinante di adeguate infrastrutture di trasporto come 'precondizioni' dell'industrializzazione.

Anche se l'argomento meriterebbe un discorso più ampio, non si può non fare un cenno ai problemi che hanno sempre causato ai traffici portuali le difficili vie di comunicazione con il retroterra, di cui il porto è sempre stato lo sbocco naturale: la rendita di posizione nei confronti del mare ne risultava sovente vanificata. Senza voler tornare indietro nel tempo, fino a considerare la perigliosa catena di mulattiere nota come 'via del sale', possiamo ricordare come, ancora alla fine dell'*Ancient Regime* fosse possibile trasferire dagli scali liguri verso la pianura padana solo merci di elevato valore unitario (generi alimentari pregiati, droghe, coloniali, manufatti), poiché non esistevano strade carrabili che varcassero l'Appennino: il puro costo di trasporto di un quintale di merce da Genova a Milano o a Torino equivaleva al salario di dieci-quindici giornate di un manovale. I dazi ed i pedaggi erano inoltre quasi sempre calcolati sul peso della merce.

Nell'Ottocento mutano le possibilità di comunicazione di Genova con il suo entroterra, ma molto lentamente: intorno al 1820 sono costruiti i primi cinquanta chilometri di strada carrabile (che, in pratica, dimezzano i costi); del 1854 è la linea ferroviaria Genova-Torino e di dieci anni dopo (1861-1867) il collegamento per strada ferrata con Milano. Solo dopo l'unificazione vengono compiuti una serie di investimenti importanti nelle infrastrutture ferroviarie e molte sono le aspettative collegate all'apertura di Suez e dei valichi transalpini negli Anni Settanta-Ottanta (1871 Frejus; 1882 Gottardo), ma si è costantemente in ritardo rispetto alle reali necessità (l'elettrificazione della linea da Genova verso il Nord è del 1908-14). Anche il parco di smistamento dei carri ferroviari è perennemente inferiore alle necessità: data la configurazione geografica della regione, il binomio porto-ferrovia era fondamentale, poiché il 70% delle merci sbarcate era in transito e spedito per ferrovia (di esso il 90% era diretto verso il Nord Italia).

La conseguenza maggiore di questo tipo di difficoltà era che il porto tendeva a diventare uno scalo in cui giungevano dal mare navi che ripartivano vuote e da terra carri ferroviari vuoti che ripartivano pieni.

Può forse fare riflettere la circostanza che già dall'anno 1900 s'iniziasse a richiedere con insistenza un 'terzo valico' appenninico, che non verrà mai costruito; degli stessi anni sono anche i primi dibattiti sulla necessità di una direttissima Genova-Milano, che avrebbe permesso di usufruire dei vantaggi della programmata apertura del Sempione (1906).

Prima di terminare questo breve panorama, vorrei ancora sottolineare un punto che ritengo di particolare importanza: si è parlato di strutture del porto di Genova (cioè di fondali, di banchine, di attracchi, di magazzini), di vettori e di merci, di carichi fiscali, ma non bisogna dimenticare che un porto è costituito anche da operatori, senza i quali non può funzionare nessun «*conclusus locus in quo importantur merces et inde exportantur*» (un'antica definizione di porto che risale al terzo secolo, ma non molto diversa da quella che i giuristi ne danno ancora molti secoli dopo).

Certo il concetto va inteso in senso lato e concerne sia la manodopera addetta allo scarico delle navi, la cui organizzazione genovese è forse la più antica in Europa, sia una serie di attività che gravitano intorno al centro portuale: armatori, società di navigazione, spedizionieri, assicuratori, per citare solo le categorie più strettamente collegate all'attività di trasporto (altri settori sono evidentemente la cantieristica, le riparazioni navali, etc.). Andando indietro nel tempo, non si può non ricordare l'importanza del ruolo internazionale svolto nel commercio marittimo genovese dal 'patronus', un personaggio che è contemporaneamente tecnico marinaro e mercante. La sua figura caratterizza la navigazione medievale: gli compete la guida della nave, e in questo senso è incaricato dell'arruolamento; stipula contratti di noleggio e ha la responsabilità dello scafo e del carico durante il viaggio; spesso, però, è proprietario o almeno *caratista* della stessa imbarcazione. Più di un capitano-armatore è, quindi, per lungo tempo, un socio dell'impresa, libero di effettuare traffici in conto terzi, fino a quando le necessità finanziarie non richiederanno, sia nella costruzione che nella gestione del mezzo di trasporto, la partecipazione del più abbondante capitale mercantile, relegando il patrono in una posizione secondaria.

Una concreta testimonianza del respiro internazionale connaturato allo scalo genovese si può trarre poi dalla storia del contratto di assicurazione. Già nel Medioevo Genova è una delle sedi più attive del mondo assicurativo, in ragione della libertà concessa a questo ramo di attività economica: la Repubblica giunge a punire chiunque sostenga che tali contratti sono sospetti di usura, ma è anche costretta a revocare provvedimenti che ostacolano il mondo dei traffici. Quando, ai primi del Quattrocento, a causa di contingenze internazionali che inducono a ritorsioni nei confronti dei nemici, si stabilisce il «divieto di assicurare navi straniere», questo viene immediatamente disapplicato: l'esigenza di non soffocare i traffici internazionali, fonte della prosperità cittadina, avrà la prevalenza sulle esigenze politiche contingenti. Ancora nell'Ottocento è il settore marittimo, prima con rudi-

mentali mutue assicuratrici e poi con le più solide compagnie a premio fisso, che risulta trainante nel panorama italiano dell'industria assicurativa.

Nella prima metà dell'Ottocento punto di forza importante dell'emporio genovese, tale da attirare gran parte del traffico lombardo (anche in contrasto con la politica asburgica che privilegiava Trieste) è del resto non solo la posizione geografica, ma la struttura delle imprese commerciali, particolarmente solida, attrezzata a manovrare sul mercato internazionale, in grado di fornire ai propri clienti dei servizi efficienti, finanziari e di trading, su tutte le piazze del mondo. In questo periodo sono attivi sulla piazza di Genova oltre duecento aziende di «negozianti all'ingrosso», altrettanti mediatori commerciali e, nel 1851, ben quarantuno rappresentanze consolari di paesi diversi.

Sono i decenni in cui opera a Genova un personaggio come Raffaele Rubattino, propugnatore dell'integrazione di industria pesante, banche e marina mercantile, «operatore anomalo» come è stato definito, e singolarmente lungimirante nel mondo della marineria ligure. Assicuratore prima, successivamente armatore, co-fondatore dell'Ansaldo, simpatizzante per le operazioni coloniali, Rubattino, già intorno al 1840, non aveva avuto dubbi sulla superiorità dei piroscafi, un'idea che tardava ad affermarsi se, ancora nel 1881, un autorevole deputato genovese sosteneva nel Parlamento italiano che «nella navigazione al di là dei capi ... il vapore non potrà mai arrivare».

Certo, il porto ed i suoi traffici sono sempre stati visti, nel passato di Genova, come rilevanti indicatori economici della congiuntura cittadina, da considerare con attenzione più ancora delle vicende delle attività industriali principali che si sono succedute nel tempo (dalla manifattura della seta del XV e XVI secolo alla produzione dell'acciaio del secondo dopoguerra, per fare riferimento ai due estremi cronologici). La città era infatti nata intorno al porto: già nel Trecento, quando contro ogni precedente tradizione, la pianta generale delle città comincia ad essere subordinata alle esigenze mercantili, a Genova tutte le strade, anziché dirigersi verso la cattedrale o il palazzo pubblico, risultano orientate proprio verso il mare e le banchine del porto.

Ferma restando l'importanza dello scalo è forse però il caso di ricordare alla coscienza contemporanea, come è stato scritto di recente, che un porto non è la garanzia di un ruolo imperituro per l'economia di un centro urbano, ma una variabile dei mutevoli destini di una città. Il futuro è certo nell'automazione, nell'informatica, in nuovi modelli di vettore: in questa sfida la coscienza di riallacciarsi ad una storia travagliata ma gloriosa, e di riaffermare una vocazione internazionale, talora offuscata, ma mai tradita,

credo possa rappresentare anch'essa, a suo modo, un utile strumento non solo di cultura ma anche di lavoro operativo.

Bibliografia

- G. ADAMOLI, *Il problema ferroviario del porto di Genova*, Genova 1904.
- ASSERETO 1988 = G. ASSERETO, *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna*, in *Il sistema portuale cit.*
- 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, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, Genova 1985.
- A. BORLANDI, «*Janua, Janua, Italiae*»: uno sguardo al Quattrocento genovese, in «*Archivio Storico Italiano*», II (1985).
- A. BRUSA, *Il porto franco della Repubblica Genovese. Basi storiche e geografiche*, Genova 1948.
- A. BRUSA, *Natura e funzioni del porto di Genova nell'età di Colombo*, in *Studi Colombiani*, III, Genova 1952.
- L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'Età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano 1966.
- P. CAMPODONICO, *La marineria genovese dal Medioevo all'unità d'Italia*, Milano 1990, con *Introduzione* di G. Doria.
- F. CAPOCACCIA, *Porto, ferrovia ... e Giuseppe Garibaldi progettista*, in *La cultura del sapere. Antologia della « Rivista Ligure » (1870-1917)*, Genova 1991, pp. 319-371.
- U. COSTA, *Dalla vela al vapore*, in *La cultura del sapere. Antologia della « Rivista Ligure » (1870-1917)*, Genova 1991, pp. 607-638.
- R. DI TUCCI, *Studi sull'economia genovese del secolo decimosecondo. La nave e i contratti marittimi. La banca privata*, Genova 1933.
- G. DORIA, *Conoscenza del danaro e del sistema informativo: il know how dei mercantifinanzieri genovesi nei secoli XVI e XVII*, in *La Repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, a cura A. DE MADDALENA - H. KELLENBENZ, Bologna 1986.
- G. DORIA, *Debiti e navi. La Compagnia di Rubattino, 1839-1881*, Genova 1990.
- G. DORIA, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Il sistema portuale cit.*
- G. DORIA, *La place du système portuaire ligure dans le développement industriel des régions du « triangle »*, in *La croissance régionale dans l'Europe Méditerranéenne, XVIII^e-XX^e siècles*, a cura di L. BERGERON, Paris 1992 (ora anche come *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).

- G. DORIA, *Un porto al servizio dell'industrializzazione italiana*, in *Consorzio Autonomo del Porto di Genova. Archivio storico*, I, 1870-1902, Genova 1988.
- T. FANFANI, *Il difficile sviluppo di un settore protetto: la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914*, in « Studi e Informazioni », 1990.
- G. FELLONI, *La storiografia marittima su Genova in età moderna*, in *Tendenze ed orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli Stati Italiani e la Repubblica di Ragusa*, Napoli 1986.
- G. GIACCHERO, *Genova e la Liguria nell'età contemporanea, 1815-1969*, Genova 1980.
- G. GIACCHERO, *Origini e sviluppo del Portofranco genovese (11 agosto 1590 - 9 ottobre 1778)*, Genova 1972.
- D. GIOFFRÈ, *Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio (1495-1537)*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, V, Roma 1962.
- E. GRENDI, *Genova alla metà del Cinquecento: una politica del grano?*, in « Quaderni Storici », n. 13 (1970).
- E. GRENDI, *I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666*, in « Rivista Storica Italiana », 1971, n. 1.
- E. GRENDI, *Introduzione alla Storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1973.
- E. GRENDI, *La repubblica aristocratica dei genovesi: politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Bologna 1987.
- E. GRENDI, *Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento*, in « Rivista Storica Italiana », 1968, n. 3.
- Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, I, Genova 1970.
- Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, II, Genova 1973.
- 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.
- I porti come impresa economica*, Atti della XIX Settimana di studi dell'Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini", 2-6 maggio 1987, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1988.
- Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, a cura di G. DORIA e P. MASSA PIERGIOVANNI, Genova 1988 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/I; Università degli Studi di Genova, Istituto di storia economica, 8).
- G. JAJA, *Il porto di Genova*, Roma 1936.
- La penisola italiana e il mare*, Atti del Convegno, a cura di T. FANFANI, Napoli 1993.
- La Zona Franca Genovese*, Società per la Zona Franca Genova s.r.l.
- Le « rotte terrestri » del porto di Genova*, in « Studi e Ricerche. Cultura del territorio », 1992.
- M. MACCIÒ - G. MIGLIORINO, *Il porto frainteso. Genova e la questione marittima*, Genova 1986.

- N. MALNATE, *Della storia del porto di Genova dalle origini all'anno 1892*, Genova 1892.
- U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891*, in *Archivio Economico dell'Unificazione Italiana*, Serie I, vol. IX, fasc. I, Roma 1959.
- U. MARCHESE, *L'industria armatoriale ligure dal 1816 al 1850*, in *Archivio Economico dell'Unificazione Italiana*, Serie I, vol. VI, fasc. I, Torino 1957.
- U. MARCHESE, *Storiografia marittima contemporanea e Ottocento genovese: qualche spunto e riflessione*, in « *Annali della Facoltà di Scienze Politiche* », Genova 1983-1986.
- P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed Età moderna*, in *Il sistema portuale cit.*
- P. MASSA PIERGIOVANNI, *Tipologia industriale e modelli organizzativi: la Liguria in età moderna*, in *L'impresa. Industria, commercio, banca*, Atti della XXII Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini", Prato 30 aprile - 4 maggio 1990, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1991, pp. 481-502.
- M. OTTOLINO, *Navigazione commerciale e politica portuale in Italia (1861-1880)*, in *Mercati e consumi: organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Bologna 1986.
- G. PETTI BALBI, *Genova medievale vista dai contemporanei*, Genova 1980.
- V. PIERGIOVANNI, *Bartolomeo Bosco e il divieto genovese di assicurare navi straniere*, in « *Annali della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Genova* » (Omaggio della Facoltà giuridica di Genova a Mario Scerni), XVI (1977), pp. 855-890.
- V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese*, in *Il sistema portuale cit.*, pp. 9-36; anche in *I porti come impresa economica*, Atti della XIX Settimana di studi dell'Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini", 2-6 maggio 1987, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1988, pp. 146-168.
- F. PODESTÀ, *Il porto di Genova dalle origini alla caduta della Repubblica genovese (1797)*, Genova 1913.
- E. POLEGGI, *1128-2000. Il porto di Genova*, Genova 1971.
- E. POLEGGI - G. TIMOSSO, *Porto di Genova. Storia e attualità*, Genova 1977.
- Relazione Zona Franca-Rapporto intermedio, 7 luglio 1991*, Società per la Zona Franca Genova s.r.l.
- Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII*, a cura di A. VANNINI MARX, Firenze 1986.
- U. TUCCI, *I trasporti terrestri e marittimi nell'Italia dei secoli XIV-XVI*, in *Aspetti della vita economica medievale*, Atti del Convegno di studi nel X anniversario della morte di Federico Melis, Firenze-Pisa-Prato, 10-14 marzo 1984, Firenze 1985, pp. 447-463.
- R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano 1946.

I porti liguri tra conflitti e sviluppo nel corso dei secoli

Il processo di formazione di uno Stato regionale in Liguria, comprendente la fascia litoranea dalla Lunigiana a Monaco e parte del territorio collinare che si affaccia sulla pianura padana, si attua nei secoli per opera della città di Genova. La struttura economica di questo Stato, uno dei più antichi dell'*Ancien Règime*, è caratterizzata, prima di tutto, della sua conformazione territoriale: una stretta striscia di terra, per quasi due terzi montuosa, densamente popolata nella parte litoranea, rapportata al mare al punto da considerare l'acqua come una sorta di spazio complementare rispetto alla terra emersa.

Durante il periodo dell'*Ancien Règime* l'organizzazione portuale della Repubblica di Genova risente da un lato della povertà degli approdi, determinata dalla conformazione delle coste liguri, e dall'altro dell'incapacità della classe dirigente di dare una dimensione statale alla funzione marittima e portuale. Il governo centrale non elabora, infatti, alcuna strategia che preveda l'esistenza di un sistema regionale di porti; anzi, non solo manifesta poche preoccupazioni per la gestione degli scali rivieraschi, ma sembra di solito più inquieto per la loro esistenza che per le cattive infrastrutture di cui sono dotati.

L'inconsistenza portuale delle Riviere, e di quella di Ponente, in particolare, trova peraltro una spiegazione nelle strategie commerciali e fiscali della Repubblica, che tende a far emergere lo scalo della città capitale, ritagliandogli privilegi e monopoli.

Nel decidere le sorti degli scali marittimi rivieraschi (e lasciarli cioè per secoli in una situazione di generale arretratezza) non sono però soltanto le considerazioni economiche a pesare, ma anche le preoccupazioni militari e le esigenze difensive di un piccolo Stato, esposto alla pirateria dei Barbareschi e circondato da vicini troppo pericolosi: troppo alta è la probabilità che un principe straniero si impadronisca di un porto delle Riviere e lo usi come base per offendere.

* Pubblicato in: *Contenuti, economia, attualità e società in Liguria*, 3, luglio/ottobre 2007.

All'inizio dell'Ottocento l'amministrazione napoleonica si sarebbe lanciata in grandi progetti portuali (peraltro mai realizzati), partendo proprio dalla constatazione che bisognava costruire quasi tutto ex novo. Se si vuole pertanto, prima dell'unificazione, individuare un ideale 'sistema portuale ligure' occorre pensare non al territorio dello Stato circostante la città Dominante, ma piuttosto al cosiddetto Dominio, cioè ai numerosi stabilimenti e centri-empori commerciali sparsi nel Mediterraneo, successivamente ridimensionato, con Genova costretta a difendere strenuamente gli scali che si affacciano tra il Mare ligure e la Corsica. La presenza emergente dello scalo della città capitale è palese: oltre ad avere caratteristiche organizzative, tecniche ed economiche che lo distinguono dagli altri approdi dello Stato, tende a ritagliarsi privilegi e monopoli a danno degli eventuali concorrenti.

Le conseguenze di questa diversa considerazione sono spesso evidenti anche architettonicamente: mentre nella capitale si può seguire una costante preoccupazione di aggiornamento tecnico che nelle iconografie coeve si coglie attraverso raffigurazioni dei mutamenti di banchine, darsene e fari, nei porti 'di periferia' emerge l'architettura militare piuttosto che quella commerciale. Fino alla metà del Seicento il mercato cui sono interessati gli operatori che gravitano intorno allo scalo ligure comprende tutta l'Europa occidentale, le coste africane del Mediterraneo, le isole atlantiche e le terre dei Caraibi. I brillanti risultati conseguiti sono però il risultato dell'attività di un numero ristretto di imprenditori residenti a Genova: dalla loro sede nella Capitale essi operano come capifila nei confronti di una costellazione di imprese sparse per il mondo, con i cui titolari sussistono collegamenti societari, affinità parentali, solidarietà di casta, tali da creare un sistema di imprese economicamente integrato.

Al periodo tra la metà del Seicento e quella del Settecento, in una fase di depressione economica e di contrazione dei traffici, appartengono i maggiori investimenti in infrastrutture: del 1638 è il Molo Nuovo, un'opera che tecnicamente avrà tale risonanza da essere imitata dagli architetti inglesi per il molo di Tangeri; sempre a quest'epoca risale la costruzione di numerosi magazzini, mentre settecentesco è l'ampliamento dei Depositi del Portofranco.

In questo periodo la lunghezza delle zone di attracco dà a Genova una discreta superiorità rispetto agli altri due principali porti dell'alto Mediterraneo: Livorno con 2000 metri e Marsiglia con 1700 sono rispettivamente inferiori del 33% e del 43% alle possibilità del porto di Genova. Lo scalo

ligure può accogliere all'epoca circa 130 vascelli, ma questo non impedisce che si verificino frequenti intasamenti, con navi ormeggiate ai moli anche in due o tre file, con intralci e ritardi nelle operazioni di carico e scarico delle merci.

Un sistema portuale così territorialmente compresso non troverà peraltro una facile collocazione neppure nella politica portuale del nuovo Stato italiano nonostante che il litorale ligure finisca per attrarre più del 50% del movimento nazionale di sbarco e che tutto il Tirreno conservi la propria superiorità nel movimento dei velieri e negli imbarchi svolti dai piroscafi.

Gli scali del Ponente, peraltro, se da un lato riescono lentamente ad emanciparsi, alla metà del XIX secolo, dal vecchio sistema di antico regime, dall'altro non ottengono dal nuovo Stato una funzione predeterminata all'interno di una programmazione nazionale: il loro sviluppo e la loro crescita è infatti determinata in misura specifica dalla funzionalità di supporto all'economia locale (olio e granaglie); rimane non più rilevante del passato, invece, lo scalo di Sanremo, nel cui territorio si sta progressivamente accentuando la vocazione turistica.

Nello stesso periodo, a Savona il porto, faticosamente ripresi, cambia lentamente la propria vocazione da porto mercantile, quale era stato per alcuni secoli, a scalo per l'industria, sebbene assai condizionato dalle difficili comunicazioni con l'entroterra. Nel Levante, Camogli, che nel 1901 ospita la prima riunione della Federazione armatori liberi, rappresenta, tra i compartimenti liguri, quello con la maggiore presenza di velieri; il decollo di Spezia avverrà solo dopo il pesantemente contestato trasferimento dell'Arsenale Militare verso la seconda metà del secolo. A metà dell'Ottocento, comunque, quando molti paesi europei stanno già decollando verso la Rivoluzione industriale, il porto principale dell'arco della costa ligure, quello di Genova, è sostanzialmente strutturato come quello di un secolo prima. Nonostante che, dopo l'unificazione italiana, quello genovese sia il primo scalo nazionale per dimensioni e volume di traffico, 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 nel 1852 obbliga ancora all'uso delle chiatte.

A causa di questi problemi, lo sbarco di determinate merci a Genova (ad esempio grano o casse di zucchero) costa quattro volte più che a Savona; a metà secolo la 'destinazione' Genova subisce un aggravio dei noli dal

25 al 33% rispetto a Livorno. Se come spesso allora accade, le merci provenienti dall'Oriente devono essere sottoposte a quarantena nel Lazzaretto della Foce, l'aggravio dei costi è del 74%, per la cattiva organizzazione sanitaria del porto.

Nonostante tali carenze, nell'Ottocento il traffico aumenta di venti volte: in media il 20% della navigazione internazionale italiana (espressa in tonnellate di stazza) fa capo al porto di Genova. Tra il 1815 ed il 1871 si passa da meno di mille a più di duemila navi e da quarantamila tonnellate di stazza ad oltre 540.000; le rotte si estendono dalla fitta rete che tocca ancora tutti i porti del Mediterraneo e del Mar Nero alle lunghe peregrinazioni verso gli scali più remoti.

In questa fase, il porto di Genova, così come in parte quello di Savona, non vede più «il traffico trainato in modo passivo da un processo che si realizza indipendentemente dalle funzioni portuali», ma interviene «in modo attivo nel processo di sviluppo, favorendo la crescita industriale del proprio hinterland». Nei decenni successivi, fino alla fine del secolo (cioè nella fase di depressione del ciclo economico) si registrano la svolta protezionistica ed industrialista della politica italiana ed i massicci investimenti pubblici e privati per potenziare le infrastrutture portuali e ferroviarie della Liguria, con una crescente specializzazione nel rifornimento di carbone e di materie prime (gli 'sbarchi' rappresentano oltre i quattro quinti del movimento commerciale).

Sebbene ci si lamenti delle carenze strutturali e dell'inefficienza dello Stato, nel quadro complessivo dei finanziamenti statali in opere portuali Genova fa la parte del leone: certo non vi è in generale una grande spinta all'innovazione, se nel 1885 una legge dello Stato italiano concede ancora cospicui sussidi per la costruzione di velieri in legno!

La fine del secolo vede il decollo industriale dell'Italia nordoccidentale, e si accentua e diventa sempre più essenziale la funzione del porto ligure come «pompa di alimentazione della struttura industriale». Si tratta, tuttavia, sempre di un commercio che concerne in grande quantità merci povere: il carbone (necessario alle ferrovie, alle industrie, per l'illuminazione pubblica) rappresenta infatti il 62% dei traffici, ma solo l'8% del valore delle merci trattate. Dalle dogane del porto di Genova proviene comunque un terzo di tutti gli introiti doganali italiani.

Il confronto ormai non è però più solo con Marsiglia o Livorno, ma con i porti del Nord Europa: se Rotterdam, Anversa e Amburgo vedono un

incremento dei traffici di merci intorno al 60%, negli stessi anni (1897-1902) a Genova si ha un aumento solo del 30%.

L'inerzia dell'iniziativa pubblica apre la strada a quella privata, ma quasi esclusivamente da parte di operatori stranieri, che in questi anni investono più di venti milioni di lire nei silos, nei magazzini generali, nei servizi, nell'armamento, nelle assicurazioni. Il difetto di interesse da parte dell'imprenditorialità cittadina che pure si lamenta delle carenze dello Stato nei confronti di uno dei centri più vitali dell'economia locale, è determinata dalla tendenza a rivolgere di preferenza le proprie scelte di investimento nei settori produttivi che grazie alla protezione doganale, alle sovvenzioni ed alle commesse statali garantiscono una remunerazione più sicura del capitale.

Se è vero che il ceto armatoriale genovese 'fa fortuna' con il trasporto degli emigranti e che i commerci e l'attività marittima hanno rappresentato la fonte di accumulazione dei capitali che, a partire dagli ultimi due decenni dell'Ottocento, hanno reso possibile l'industrializzazione di Genova, lo stimolo statale agli investimenti industriali diventa, tra il 1898 ed il 1906, quasi uno stimolo ai disinvestimenti marittimi.

È questo periodo a marcare un significativo momento di cesura, che mette in crisi il rapporto fra lo scalo e la città.

Anche il parco di smistamento dei carri ferroviari è perennemente inferiore alle necessità: data la configurazione geografica della regione, il binomio porto-ferrovia era fondamentale, poiché il 70% delle merci sbarcate era in transito e spedito per ferrovia (di esso il 90% era diretto verso il Nord Italia). La conseguenza maggiore di questo tipo di difficoltà era che il porto tendeva a diventare « uno scalo in cui giungevano dal mare navi che ripartivano vuote e da terra carri ferroviari vuoti che ripartivano pieni ».

Può forse fare riflettere la circostanza che già dall'anno 1900 s'iniziasse a richiedere con insistenza un 'terzo valico' appenninico, che non verrà mai costruito; degli stessi anni sono anche i primi dibattiti sulla necessità di una direttissima Genova-Milano, che avrebbe permesso di usufruire dei vantaggi della programmata apertura del Sempione (1906).

Sono i decenni in cui opera a Genova un personaggio come Raffaele Rubattino, propugnatore dell'integrazione di industria pesante, banche e marina mercantile. Un operatore anomalo e singolarmente lungimirante nel mondo della marineria ligure e anche italiana, nel momento in cui un autorevole deputato genovese sosteneva in Parlamento che « nelle navigazione al di là dei capi ... il vapore non potrà mai arrivare ».

Certo, il porto ed i suoi traffici sono sempre stati visti, nel passato di Genova, come rilevanti indicatori economici della congiuntura cittadina, da considerare con attenzione più ancora delle vicende delle attività industriali principali che si sono succedute nel tempo. Ferma restando l'importanza dello scalo è forse però il caso di ricordare alla coscienza contemporanea che un porto non è la garanzia di un ruolo imperituro per l'economia di un centro urbano, ma una variabile dei mutevoli destini di una città.

Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed Età Moderna

Premessa

Quando nel 1502 Jean d'Auton, al seguito di Luigi XII, arriva a Genova, rimane vivamente colpito dal porto e dalle sue infrastrutture di cui fornisce una descrizione contemporaneamente ammirata e tecnicamente precisa, anche se l'esaltazione della potenza commerciale e dell'abilità nautica dei Genovesi (« rois de la mer ») ha lo scopo di celebrare, di riflesso, il proprio monarca, divenuto Signore della città¹.

Cest 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 », la struttura portante del porto genovese, da più di due secoli oggetto di cura da parte dei « Salvatores Portus et Moduli », che nella propria denominazione richiamano, e quasi identificano, porto e molo².

... En tant que, à l'endroit où la muraille est assise » – continua il cronista – « y ceulx rochers surmontent l'eau, qui en aucuns endroits a de profundité plus de cents pieds ... Laquelle muraille a d'épais et de largeur au bas quarante pas environ, de hauteur par sur l'eau quinze pieds, ou plus. Le dessus de cette muraille est tout pavé à carreaux larges et bien unis. Et là dessus en plusieurs endroits sont hautes, grandes et grosses colonnes rondes de marbre, auxquelles sont attachés gros câbles et cordages qui là tiennent les navires à ferme ... »³.

Il cronista francese non ammira soltanto la perfetta ed imponente costruzione di grossi massi squadrati dai « piccapietra » genovesi, ma anche i « noraxi », cioè le grosse colonne di marmo, di granito o di pietra di Pro-

* Pubblicato in: *I porti come impresa economica*, Atti della XIX Settimana di Studio dell'Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini", Prato 2-6 maggio 1987, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1988, pp. 169-214. Il lavoro è in gran parte ripreso in *Sistema portuale* 1988.

¹ *Chronique* 1834-1835, IV/2, pp. 208-240 (spec. 225-226); PETTI BALBI 1978, pp. 48-49, 152-157.

² PODESTÀ 1913, p. 185 e sgg.

³ *Chronique* 1834-1835, IV/2, pp. 225-226. Si veda anche PODESTÀ 1913, pp. 206-207.

monitorio, collocate ad una certa distanza l'una dall'altra, a cui le navi legavano gli ormeggi, servendosi talora anche di grossi anelli di ferro⁴.

Dotato anche di un faro, percorso da « cannoni » (tubature) che portano l'acqua alle navi ancorate⁵, ripetutamente allungato, squassato dalle tempeste, restaurato e rinforzato, il Molo rappresenta, fino al 1638, data di inizio della costruzione del Molo detto « Nuovo », un simbolo dal valore quasi religioso⁶: esso è testimonianza dello sviluppo del bacino portuale che, da protetta insenatura naturale ricordata già prima del Mille⁷, si trasforma lentamente, grazie alla costruzione dei primi ponti in legno e della Darsena, al migliorato funzionamento dei due fari, alle frequenti escavazioni per abbassare progressivamente il fondo marino e permettere a navi sempre più grosse di scaricare le loro merci in prossimità dei magazzini.

Ricostruzioni urbanistiche⁸, iconografia⁹, descrizioni letterarie¹⁰ ci permettono di seguire questo processo: già alla metà del Trecento « l'immagine di Genova, città regalmente situata presso il mare, con un molo possente e una ressa di edifici che svettano verso l'alto ... » in cui l'arco delle mura si accompagna a quello delle calate e dei ponti, è ormai rigidamente cristallizzata e non suscettibile di profondi mutamenti¹¹, e ne è testimonianza l'ammirata descrizione di Francesco Petrarca nel 1358¹²; ancora durante tutto il Quattrocento, si susseguono da parte di viaggiatori e letterati, quasi sempre forestieri, le annotazioni di ammirazione per il Molo, « res mira et fidei haud facilis » (« cosa straordinaria e non facile a credersi ») e costruita piuttosto da arte divina che umana (« divino verius quam humano artificio ... »)¹³; per i due fari alle oppo-

⁴ *Ibidem*, p. 142 e sgg.

⁵ PODESTÀ 1953, pp. 69-73.

⁶ *Ibidem*, p. 70; PODESTÀ 1913, p. 199 e sgg.

⁷ DE NEGRI 1953, pp. 21-34; PODESTÀ 1913, p. 6 e sgg.; POLEGGI 1971b, p. 6 e sgg.; POLEGGI 1977a, p. 19 e sgg.

⁸ Si veda da ultimo GROSSI BIANCHI - POLEGGI 1980.

⁹ Si veda *Genova* 1970 e, da ultimo, POLEGGI 1977b.

¹⁰ Si veda per tutti PETTI BALBI 1978, spec. pp. 66-173.

¹¹ *Ibidem*, p. 11; GROSSI BIANCHI - POLEGGI 1980, pp. 160-162.

¹² Cfr. PETTI BALBI 1978, p. 24 e la bibliografia ivi citata; si veda anche POLEGGI 1971b, pp. 28-30.

¹³ PETTI BALBI 1978, pp. 84-85, 92-93.

ste estremità della baia (uno sul molo e l'altro a ponente, sul promontorio denominato Capo di Faro) preposti «ad iter nocte introentibus demonstrandum», cioè a mostrare la strada di notte a coloro che entrano¹⁴ per la Darsena, «que defenditur ... a marino impetu et fluctuatione obicibus ... quibusdam mire magnitudinis», cioè difesa da argini di mirabile grandezza all'impeto delle onde del mare¹⁵.

Durante questo secolo, infatti, e la prima parte del successivo, la forma portuale trecentesca, con il ventaglio dei ponti che si staccano a pettine dalla *ripa*¹⁶, e la sua organizzazione non mutano: ci si concentra in interventi specifici, rivolti proprio alle tre strutture sopra citate, che vengono rinnovate, consolidate e rafforzate, mentre contemporaneamente si provvede a migliorare i fondali ed a rifare in pietra «piccata» i ponti più importanti.

Così l'Annalista Agostino Giustiniani, nel 1535, descrive lo scalo genovese con le sue attrezzature organicamente definite ed attive¹⁷:

... porto maritimo, 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 alla porta nova, qual si è fatta alla loggia de Greci, quale è in longhezza mille cinquanta quatro palmi; et tutta questa Regione, come si vede, è stata atterrata per forza, come cosa 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 ...¹⁸ 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 dei Coltelleri, 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 ciascuno, et gli altri tre alquanto minori; sono nel porto due darsine ricettacolo di navigli per tempo tempestuoso et tranquillo, et una arsenata come è detto di sopra. Il mole tuttavia per opera de i padri del commune piglia acrescimento, et questo anno si è riparata la torre della Luminaria con la Loggia che li è vicina; ha gran comodità questo porto di acqua per cagione dell'acquedutto quale è in la piazza del mole, et delle Cister-

¹⁴ *Ibidem*, pp. 138-139.

¹⁵ *Ibidem*, pp. 92-95.

¹⁶ POLEGGI 1971b, pp. 14, 30 e sgg.; GROSSI BIANCHI - POLEGGI 1980, pp. 104-105.

¹⁷ GIUSTINIANI 1537, c. XIIIr-v: la versione riportata nel testo è la trascrizione dell'edizione del 1537, tratta da GALASSI - ROTA - SCRIVANO 1979, p. 133.

¹⁸ Corrispondono a circa 450 metri. Il molo non verrà più prolungato fino al 1599 (PODESTÀ 1913, p. 212); la Ripa risulta di circa m. 896.

ne, quali sono al ponte de i Cattanei et etiandio perché l'acquedutto 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 Botteghe 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 ...

Alle annotazioni ammirate dei vari autori, cui abbiamo fatto riferimento, è però spesso accostata la precisa consapevolezza dell'importanza degli sforzi finanziari sostenuti per la realizzazione del complesso di infrastrutture che hanno permesso la creazione di un porto artificiale¹⁹ «... quem non curvati scopuli aut sinuatus in arcum tam pontus statuit»²⁰.

«Profundo et sumptu immenso» è ipotizzato da un Anonimo scrittore all'inizio del XV secolo²¹; «tanto precio non parva urbs extrui posset», annota un altro Anonimo poco più di ventanni dopo²², mentre Anselmo Adorno, nel 1470, si spinge ad un calcolo più preciso, ritenendo che dei moli «singulum pedem mille ducatis constasse ...», anche a causa della ricchezza dei materiali usati per la loro costruzione, essendo «ex marmoribus et vivis petris, magno labore, artificio et precio facti»²³.

Poco più di mezzo secolo dopo, il Giustiniani non si azzarda a proporre valutazioni precise, limitandosi a notare come per il molo ed il suo immediato retroterra «si è spesa una infinità di denari»²⁴.

Così ancora, se è facile o occasionale anche in altri Annalisti l'annotazione cronologica dei momenti in cui viene fatto un particolare sforzo finanziario dalla città per migliorare le infrastrutture portuali, essa non va di norma oltre l'eventuale ricordo dei maggiori sacrifici richiesti ai cittadini, con indicazioni quantitative incerte²⁵.

¹⁹ «Artificiales Portus sunt quos ars sive industria, humana obices quasi contra ventorum impetus struxit, quale sunt ... in Italia Genuae ...». RETHIUS 1746, p. 4.

²⁰ PETTI BALBI 1978, pp. 84-85.

²¹ *Ibidem*, p. 94.

²² *Ibidem*, p. 92.

²³ *Ibidem*, p. 138.

²⁴ GALASSI - ROTA - SCRIVANO 1979, p. 133.

²⁵ GIUSTINIANI 1537, *ad annum*; *Annales Genuenses* 1975, *ad annum* 1251, 1283, 1300, 1302, 1326-1328, 1432, 1487, 1512.

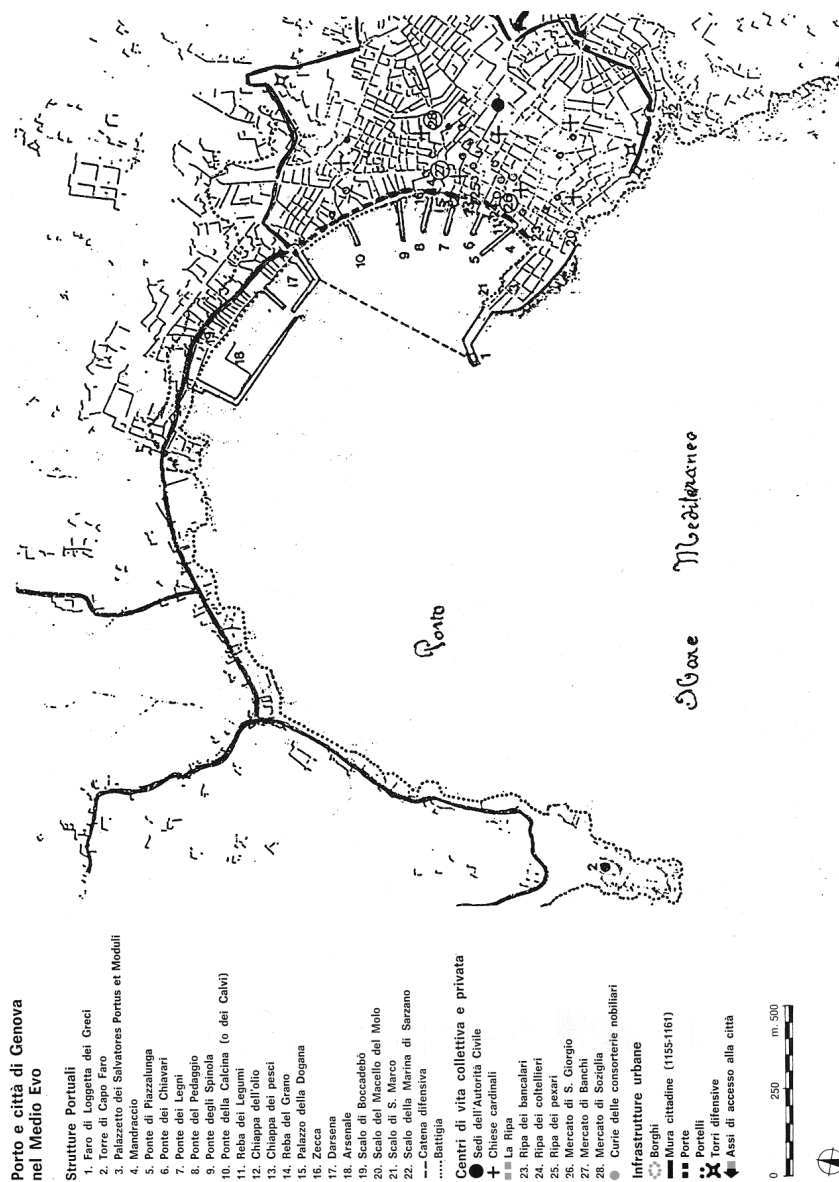


Fig. 1 - Da: POLEGGI 1977a, pp. 20-21.

Anche la storiografia che si è occupata del porto di Genova in età pre-industriale, ormai arricchitasi di una serie cospicua di validi studi che, in maniera diretta, o inserendo lo scalo nel più complesso contesto urbano e mediterraneo, ne hanno seguito l'evoluzione e lo sviluppo della forma e delle attrezzature²⁶, o le alterne vicende del movimento commerciale²⁷, non sembra essersi finora soffermata sul problema della dimensione dei costi della gestione portuale, della congruità delle risorse disponibili, dell'entità e delle fonti dei capitali che hanno permesso di operare nel passato gli interventi più qualificanti e formativi del bacino portuale stesso e di provvedere alle sue crescenti necessità.

Se è vero che intorno al porto gravita fino ai primi decenni del Cinquecento una parte importante della economia della città, non è forse da escludere che almeno per i costi connessi con il normale funzionamento dello scalo, le rendite provenienti dall'attività portuale abbiano rappresentato una discreta copertura; oltre ad una verifica di questa ipotesi rimane da chiedersi, però, se, ed in quale misura, questi stessi cespiti abbiano contribuito alla creazione ed all'ammodernamento delle infrastrutture del porto tra XIV et XVI secolo, o fino a che punto le risorse finanziarie per migliorarlo e renderlo più sicuro ed efficiente siano state invece reperite attraverso una fiscalità straordinaria a carico di quella stessa società che intorno al porto prosperava o cercava di sopravvivere.

L'amministrazione del porto

La gestione amministrativa e finanziaria del porto di Genova spetta, fin dal XIII secolo, ai «*Salvatores Portus et Moduli*» (divenuti nel Quattrocento «*Padri del Comune*»), che, fino alla fine del secolo XV, hanno lo scalo marittimo al centro della propria attività²⁸. Successivamente le attribuzioni sempre più ampie, soprattutto in funzione del macroscopico sviluppo urbanistico della città, rendono, anche da un punto di vista finanziario, meno rilevante l'incidenza della componente porto.

La documentazione disponibile e, in modo particolare, la serie di libri contabili della Magistratura, permette di seguirne l'iter evolutivo ed il fun-

²⁶ Rimandiamo ai testi citati supra alle note 2, 5, 7, 8, e a POLEGGI - STEFANI 1985.

²⁷ Vedi infra, note 31, 33, 34 e 35, e, da ultimo GRENDI 1987a.

²⁸ Si veda PIERGIOVANNI 1988.

zionamento a partire dal 1340, per un arco di tempo che si conclude alla fine del Settecento con la caduta della Repubblica aristocratica²⁹.

Questa indagine intende concentrarsi sulla gestione portuale e sulle sue necessità e risorse finanziarie nei primi due secoli di attività dei Padri del Comune, ponendosi come limite la metà del Cinquecento. A questo momento l'approdo, che i *Salvatores* hanno cominciato ad amministrare alla fine del XIII secolo (già definito nelle sue infrastrutture, anche se arretrato quanto a realizzazioni operative) è divenuto uno scalo dotato di opere portuali adatte ad accogliere le grosse navi da carico su cui da tempo i Genovesi solcano i mari, e predisposto per ogni necessità dell'attività marittima e mercantile. Un complesso ancora integrato con il tessuto urbano ma destinato, nei decenni successivi, sia ad essere visualmente separato da esso dalla cerchia delle nuove mura « di mare », sia ad occupare una diversa posizione all'interno dell'economia della Repubblica³⁰.

L'economia della Repubblica dal XIII al XVI secolo

Nel XIV secolo si è ormai esaurita la spinta espansionistica e lo slancio generale dell'economia che, durante il Duecento, ha caratterizzato tutta l'Europa, ed il bacino del Mediterraneo in particolare e di cui Genova è stata non solo partecipe ma « protagonista », imponendo la propria supremazia su Venezia e su Pisa³¹. Gli anni dei guadagni facili ed abbondanti, grazie ai commerci con l'Oriente, sono terminati: come rileva Day³², il volume del commercio marittimo dei migliori anni del Trecento arriva appena a poco più della metà di quello della fine del Duecento.

La crisi di adattamento che, secondo alcuni Autori, la Repubblica attraversa in questo secolo, la vede da un lato consolidare il proprio monopolio coloniale ed il predominio nel vicino Oriente; da un altro rivolta alla ricerca

²⁹ La serie dei Registri contabili della Magistratura è conservata per il periodo più antico (1340-1406) presso l'Archivio di Stato di Genova (ASG), *Antico Comune*; dal 1412 al 1797 presso gli Archivi Storici del Comune di Genova (ASCG), *Padri del Comune*. Si veda SAGINATI 1974, pp. 5-53; POLONIO 1977, pp. 40-43, 156-160. Sulla prima parte dei registri (1340-1406) v. anche MUSSO 1975, pp. 204-226.

³⁰ POLEGGI 1971b, pp.30-44; FORTI 1985, p. 63 e DORIA 1988a, con bibliografia specifica.

³¹ VITALE 1955, I, p. 31 e, da ultimo, *Genova, Pisa* 1984; AIRALDI 1986, con bibliografia.

³² DAY 1963, spec. pp. XXIII, XXIV e sgg.

di nuovi mercati ed interessata sempre più ai traffici del Mediterraneo occidentale³³.

La congiuntura sfavorevole che, verso la fine del secolo XIV, incombe su tutta l'Europa, non può che rendere più pesante la situazione del commercio genovese con conseguenze ancora evidenti nel primo decennio del Quattrocento. Verrà così ulteriormente accentuata – anche in seguito alla perdita delle colonie – la spinta verso occidente degli interessi commerciali: a rotte su percorsi più lunghi con carichi di merci più voluminose e più povere (rispetto alle ricche produzioni orientali) corrisponde una evoluzione della struttura e della stazza dei vettori. Contemporaneamente inizia una diversificazione degli interessi economici ed altre attività si affiancano in maniera rilevante al commercio. Anche se il Quattrocento è certo un secolo spesso connotato da congiunture difficili (significativi esempi sono le brusche cadute del corso dei luoghi di San Giorgio) è stata tuttavia rilevata una evoluzione in senso capitalistico dell'economia della città³⁴: ne sono testimonianza il perfezionamento delle tecniche monetarie e l'uso di strumenti del diritto commerciale, atti a preparare lo sviluppo di quell'attività d'alta finanza che, insieme all'edilizia, saranno i settori trainanti dell'economia genovese dopo il 1528, e lasceranno in secondo piano un commercio marittimo peraltro non trascurabile³⁵.

L'attività portuale, quale si rileva da un lato dalla riscossione di tasse sul traffico e sul movimento mercantile, e, dall'altro, dagli interventi diretti a migliorare i servizi « tecnici » forniti dal porto stesso, risente del trend generale dell'economia, e le caratteristiche che questo fenomeno assume saranno discusse più avanti, con il supporto dei dati rilevati.

Più tradizionale è il ricorso, come dato quantitativo, al volume del commercio marittimo, per inquadrare tali processi, ed è per tale ragione che si è ritenuto opportuno riportare un grafico del commercio marittimo genovese tra il 1271 ed il 1530 proposto, più di vent'anni fa, da Lopez³⁶, ma

³³ Si veda, per tutti, PISTARINO 1969; CHIAPPA MAURI 1973; KEDAR 1981 e la bibliografia citata.

³⁴ HEERS 1955; HEERS 1961; BORGHESI 1976. Per un recente ragionato quadro bibliografico generale rimandiamo a FELLONI 1986, pp. 29-46.

³⁵ GRENDI 1987a, spec. pp. 309-363. Sull'economia genovese di questo periodo, si veda, da ultimo, DORIA 1986b con vasta bibliografia e gli articoli di OTTE 1986 e DORIA 1986a.

³⁶ LOPEZ 1964.

che rimane ancora oggi valido come indicazione di sintesi di tutte le complesse e variegate sollecitazioni a cui, nell'arco di due secoli e mezzo, è stata sottoposta la naturale propensione dei Genovesi ad operare sul mare, e che abbiamo brevemente richiamato nelle pagine precedenti.

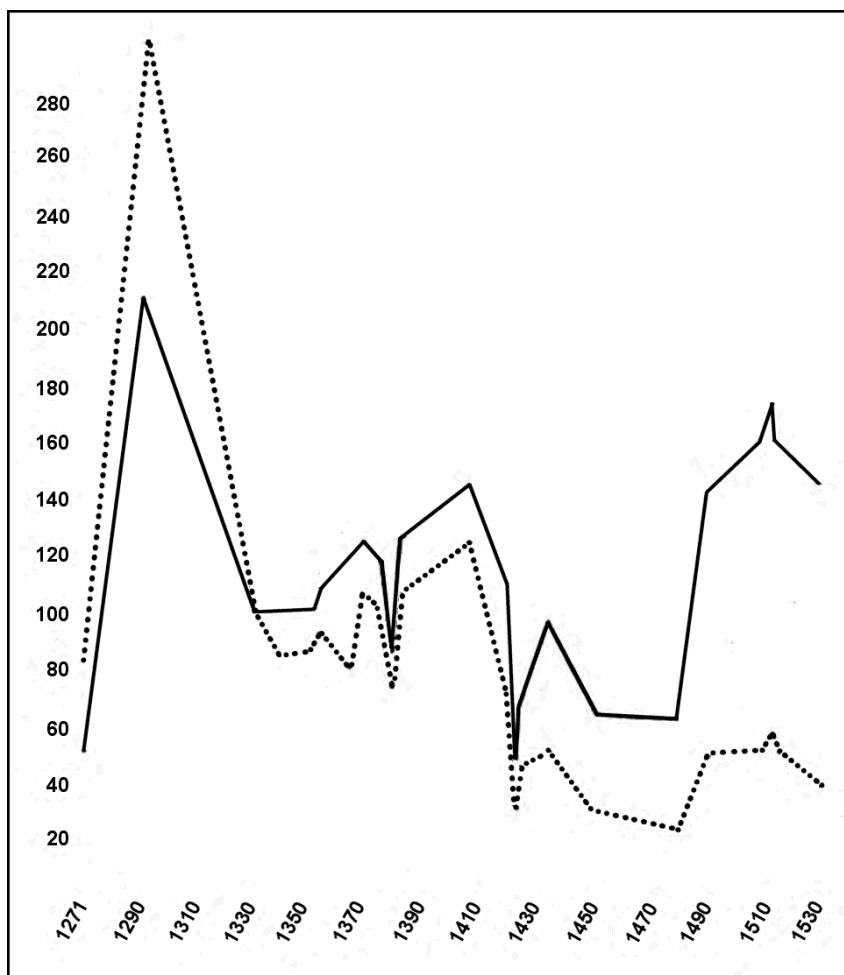


Fig. 2 - Il commercio marittimo genovese (1334 = 100).

Il porto e le sue infrastrutture fino alla metà del Trecento

La gestione del porto da parte dei Padri del Comune è documentata contabilmente, come si è detto, dalla metà del Trecento³⁷. A questa data lo scalo genovese è una realtà operativa che occorre definire nelle sue caratteristiche essenziali completate già dalla fine del secolo precedente: è durante il XIII secolo, infatti, che si è formato il primo ordinamento tecnico dell'approdo³⁸, per cercare di venire incontro alle necessità imposte dall'aumento dei traffici, della navigazione e del volume delle navi, in concomitanza con l'intensa attività marittima e coloniale e con la partecipazione alle crociate; per creare un riparo dalle furiose tempeste di mare; per evitare i pericoli dell'interramento.

Vari Autori sono concordi nel collocare in un arco cronologico, tanto ampio quanto non suscettibile di puntuali precisazioni (1128-1300), la costruzione del primo breve tronco del molo, detto successivamente «vecchio»; di vari pontili in legno con alcune calate; dei due posti per le segnalazioni luminose, oltre all'esecuzione di una serie di lavori di scavo del fondo marino³⁹.

Si tratta di una serie di opere sul cui costo non ci è pervenuta alcuna documentazione precisa.

Il molo, delimitante il bacino dal lato orientale – sulla cui capacità di colpire i visitatori ci siamo già soffermati – era in origine separato dalla terraferma da un'apertura o canale marino (goletta), colmata probabilmente verso l'inizio del Cinquecento. Vengono utilizzate per la sua costruzione le pietre trasportate da Albaro, da Sturla e dalla Cava di Carignano, appositamente acquistata nel periodo 1257-1260. Alla struttura esistente alla metà del Duecento, i *Salvatores* apportano miglioramenti e procedono ad opere di consolidamento negli anni 1283-85, 1290-1295 e 1299-1302⁴⁰.

Quasi paralleli ad esso, e perpendicolari alla Ripa (cioè la via in prossimità del mare, che lambisce la spiaggia, dotata di un lungo porticato e sede di

³⁷ Vedi *supra* nota 29.

³⁸ Cfr. POLEGGI 1971b, p. 9 e sgg.; POLEGGI 1977a, p. 19 e sgg.

³⁹ PODESTÀ 1913, p. 96 e sgg.; si vedano anche i contributi di T.O. De Negri, N. Calvini, F. Podestà, G.A. Nanni, in *Porto di Genova* 1953.

⁴⁰ PODESTÀ 1913, p. 228; «... quia tranquillitati portus cognitum fuit illam nocere ... et tantum repleta fuit arena ...»; sul Molo «vecchio», *Ibidem*, pp. 190-228; GROSSI BIANCHI - POLEGGI 1980, pp. 100-104.

attive botteghe artigiane, oltre che di magazzini), prendono forma, nello stesso periodo, sei ponti di approdo in legno, per agevolare lo scarico e l'imbarco delle merci, che l'iconografia ci ha tramandato con chiarezza⁴¹: il primo, vicino al Molo, denominato *Pons Borgognorum*, o di Piazzalunga, detto successivamente «dei Cattanei»; il secondo, o ponte dei Coltellieri, o del vino, è in seguito chiamato «dei Chiavari»; il terzo è il ponte «dei legni» detto successivamente «della mercanzia»; segue il ponte «del pedaggio» situato a fianco del palazzo della Dogana e vicino alla Zecca; gli ultimi due sono i ponti rispettivamente «degli Spinola» e «dei Calvi» (quest'ultimo detto anche «della calcina»).

Dalla parte occidentale, il bacino è chiuso da una sassosa lingua di terra alta sul mare, o Promontorio, che prende in breve il nome di «Capo di Faro», in quanto sede di una delle più antiche torri dotate di un faro per le segnalazioni ai naviganti, anch'essa – come il molo – destinata a caratterizzare iconograficamente la città.

Prima della costruzione della torre, che era presidiata a difesa della via dei monti, si ha notizia che in quello stesso luogo, venissero accesi i fuochi, sia per la segnalazione delle navi in arrivo, sia per indicare, durante la notte, l'ingresso del porto⁴². Con le stesse finalità esiste, in capo al molo «vecchio», la possibilità ed una struttura atta a custodire il necessario per accendere dei fuochi, e, in seguito, un faro⁴³.

Nella seconda metà del Duecento, con la costruzione del Palazzo a mare (1260), divenuto in seguito sede della Dogana e degli esattori delle Gabelle, il miglioramento dei fondali della rada più interna (il Mandraccio, 1270)⁴⁴, la fondazione verso ponente, presso la Porta dei Vacca, di una piccola Darsena con torri (1283-1285), per ormeggiare le navi in acque tranquille, e di un Arsenal, per la costruzione e la riparazione delle galere, si

⁴¹ PODESTÀ 1913, p. 29 e sgg., 101 e sgg., 189 e sgg. I ponti prendono il nome o dalle vie e piazze immediatamente contigue (es. di Piazzalunga); o dalle famiglie i cui possessi si trovano nelle immediate vicinanze (es. dei Cattanei, dei Chiavari); o dalla merce che tradizionalmente viene scaricata in essi (del legname, della calcina); o da altre motivazioni (es. il ponte del vino, dal fatto che a capo di esso vi era il piccolo edificio in cui risiedevano i gabellieri del vino).

⁴² *Ibidem*, p. 303 e sgg.; LUNGONELLI 1953.

⁴³ PODESTÀ 1913, p. 357 e sgg.

⁴⁴ Detto anche «piccolo porto» è in pratica la goletta tra il Molo Vecchio e il Ponte dei Cattanei.

può dire che «la macchina portuale assume natura finita di vera e propria infrastruttura artificiale»⁴⁵.

Il Trecento eredita, quindi, uno scalo pronto e proporzionato ai traffici ed alla rilevanza economica della Repubblica, che non sembra richiedere per la sua funzionalità grossi impegni nelle strutture. Sfuggono, è vero, ad una precisa quantificazione in termini di esborsi i lavori di restauro del molo e di aggiunta di scogliera del periodo 1326-1328⁴⁶, così come alcuni miglioramenti ai fondali ed alle torri della Darsena (1312), e specialmente l'installazione di due nuovi fanali ad olio avvenuta, nel 1326 a Capo di Faro e sul molo, su una torre eretta nel 1321 «in apice magni muri constructi in mare super ecclesiam Sancti Marci», ricordata con enfasi dall'Annalista Stella⁴⁷.

Dopo le tumultuose vicende politiche del 1339⁴⁸, in cui furono bruciati i libri del debito pubblico e parte della documentazione del Comune, il riordinamento della burocrazia operato dal Boccanegra e la più curata e ordinata conservazione dei documenti amministrativi della Repubblica fanno sì che a partire dal 1340 sia possibile seguire in modo più preciso gli interventi dei *Salvatores* per la manutenzione ed il miglioramento del porto.

Criteri seguiti nell'indagine

La serie dei libri contabili dei *Salvatores* dal 1340 al 1550 non è continua e, specialmente per il periodo più antico, i libri superstiti lasciano scoperti intervalli ampi e irregolari: sfuggono così, in talune circostanze, momenti di particolare impegno finanziario in determinati settori – ricordati talora dalla storiografia⁴⁹ – ma nel complesso i registri utilizzati (quarantasei, che hanno permesso la ricostruzione della contabilità di quaranta esercizi) sono sufficienti ad indicare la linea di tendenza degli interventi dei Padri del Comune nei due secoli presi in esame in questa parte del lavoro, oltre a fornire una notevole serie di dettagli in numerose circostanze in cui le infrastrutture portuali richiedono lavori di ampio respiro.

⁴⁵ GROSSI BIANCHI - POLEGGI 1980, p. 100.

⁴⁶ PODESTÀ 1913, p. 195.

⁴⁷ *Annales Genuenses* 1975, *ad annum*.

⁴⁸ Cfr. VITALE 1955, I, p. 131 e, da ultimo, PIERGIOVANNI 1980, p. 88 e sgg.

⁴⁹ *Annales Genuenses* 1975, *passim* e PODESTÀ 1913, *passim*. Di questi interventi si darà comunque la cronologia nel corso del lavoro.

Per impostare in maniera chiara un bilancio dell'«Ente Porto» separato dall'andamento più generale delle finanze dei Padri del Comune, e chiarirne quindi la maggiore o minore capacità di avere nel tempo una gestione autosufficiente, si sono evidenziate, all'interno del sistema di registrazioni dell'Ufficio, quelle tecnicamente relative alla struttura portuale in senso stretto, sia per quanto concerne le risorse (entrate correnti e assegnazioni particolari) sia per gli impieghi (spese correnti di funzionamento e mantenimento e interventi migliorativi o aggiuntivi). Lo scorporo ha comportato, di necessità, alcuni adattamenti e alcune rettifiche delle scritture contabili: meno sensibili nel periodo trecentesco, durante il quale la componente porto è effettivamente al centro dell'attività dei *Salvatores*, sia dal punto di vista operativo, sia da quello finanziario; più necessarie con l'inizio del Quattrocento. In questo periodo sono però bilanciate dal notevole progresso compiuto nell'organizzazione contabile della Magistratura che va di pari passo con il miglioramento ed in realtà anche l'aumento del suo apparato burocratico: si assiste, infatti, ad una maggiore diversificazione dei settori di spesa mediante la creazione di numerosi conti specifici accesi a categorie particolari di costi (es. salari) o a singoli interventi richiesti dalla manutenzione del porto, e, contemporaneamente, al progressivo miglioramento di alcuni conti sintetici destinati a dare un quadro di insieme (ad es. il *c./Officium dominorum Salvatorum*); simile il processo contabile che riguarda le rendite, portuali e non, singolarmente identificabili: si riesce così ad avere dei risultati finanziari di competenza dei vari esercizi.

La tecnica contabile è stata solo parzialmente d'aiuto nella scelta della soluzione relativa al problema dell'imputazione al porto dei costi generali sostenuti dalla Magistratura, quasi esclusivamente relativi ai salari di personale non tecnico, e in progressiva espansione per tutto il periodo.

Come si vedrà, essi sono stati attribuiti alla gestione dello scalo secondo percentuali diverse, in funzione di quello che è sembrato essere un parametro oggettivo: il rapporto medio, nei vari periodi, tra le uscite complessive dei Padri del Comune e la quota destinata al porto⁵⁰.

I libri contabili utilizzati sono quasi esclusivamente mastri. Si è fatto ricorso ai libri giornale (peraltro non numerosi) solo quando si è potuta accertare la completezza delle scritture e una forma delle rilevazioni tale da

⁵⁰ Fino alla fine del Quattrocento. Con il XVI secolo l'evolversi delle attribuzioni della Magistratura rende in pratica trascurabile il lavoro burocratico svolto per conto del porto.

garantire la sicurezza di un'esatta identificazione delle partite, non sempre attuabile, specialmente all'interno della più complessa – e per un breve periodo meno precisa – amministrazione dell'inizio del Cinquecento.

La gestione dei « Salvatores » fra Tre e Quattrocento (1340-1440): il consolidamento delle strutture portuali

La seconda metà del Trecento ed i primi decenni del secolo successivo sono accomunati nelle vicende economiche della Repubblica, che risente della stagnazione dei traffici all'interno del bacino del Mediterraneo: la gestione portuale sembra confermare il periodo di transizione, denunciando nel complesso una politica di spese contenute, senza grossi interventi migliorativi, che dura fino alla metà del secolo XV.

I *Salvatores* adempiono ai loro compiti istituzionali di manutenzione e conservazione delle attrezzature dello scalo per le quali i danni causati dal mare oltre che dall'usura richiedono spesso lavori di ripristino anche costosi; in un solo caso effettuano un investimento in qualcosa di « nuovo »: nel corso del 1412 finanziano la costruzione di una *scaffa*, cioè di una zattera di forma particolare da bordo della quale uomini dotati di zappe (o *ligoni*) con un lungo manico provvedono a ripulire e migliorare i fondali.

L'esborso⁵¹, sostenuto dai *Salvatores* con i propri fondi, è di 1060 lire genovesi. Per l'entità dell'impegno finanziario, in quello stesso anno, possiamo segnalare anche il rifacimento del tetto dell'Arsenale – per 900 lire – che è forse qualcosa di più di un'opera di tipo conservativo.

Rimane peraltro evidenziata già dai dati di questo primo periodo la posizione di preminenza occupata tra le varie categorie di costi dello scalo da:

- 1) *pulizia delle golette e dei fondali di tutto il bacino del porto, compresa la Darsena.*

È un problema costante della Magistratura portuale⁵², che richiederà anche interventi straordinari di notevole rilievo finanziario, a causa della enorme quantità di terreno e di detriti che convogliano i rivi e le chiaviche

⁵¹ ASCG, *Padri del Comune*, reg. 1, 1412-1413. Da ora in poi i dati numerici si intendono tratti dai libri contabili della Magistratura, *ad annum*, senza ulteriore indicazione in nota.

⁵² Queste preoccupazioni dei Padri del Comune nei vari settori sono attestate dalla vasta normativa in proposito reperibile in *Statuto* 1885.

che sboccano nel mare, oltre ai danni causati dalle navi che, abbastanza sovente, affondano nel porto. Particolare normativa riguarda quindi le zavorre, la pulizia dei *gabbioli* (muri muniti di fori che permettono lo sfogo delle acque, ma non delle macerie e dei rifiuti) e l'estrazione vera e propria di materiale roccioso e sabbioso dal fondo del mare: si tratta di una attività che è svolta da personale specializzato (*marangoni* e *arcellatori*), spesso impiegati dai *Salvatores* a tempo pieno, alle loro dirette dipendenze, ai quali devono essere forniti sia i mezzi di escavazione, sia i *pontoni* o le *bitte* su cui lavorare, oggetto, a loro volta, di manutenzione e riparazioni spesso costose.

Quando i lavori superano la semplice manutenzione per diventare delle vere e proprie migliorie (specialmente riferite alla Darsena e alle golette), si chiudono gli specchi d'acqua con palizzate (palificate) e si provvede ad asciugare lo spazio acqueo ed a scavare il fondo con grossi cucchiari (cicogne)⁵³.

Come si è detto, fra Tre e Quattrocento, l'impegno finanziario dei Padri del Comune, anche se contenuto, privilegia questo settore (in questa prima fase della ricerca non vengono discussi i dati relativi alla seconda metà del XIV secolo, peraltro in linea con le conclusioni raggiunte):

esercizio	Importo degli interventi *	
	conservativi	migliorie
1412-1413 (1)	131. 7. 6	–
1429-1430 (2)	108. 4. –	781.14.10
1438-1439 (1)	123. 1. 3	322. 0. 1
1439-1440 (1)	472.11. 4 (3)	–

(*) in Lire, soldi e denari

(1) da marzo a marzo

(2) da ottobre a ottobre

(3) Lire 392.14.4 riguardano il recupero di una nave affondata in porto.

La Darsena, in realtà, è ufficialmente amministrata dai Padri del Comune solo dal 1440⁵⁴, sebbene nei registri appaiano spese relative ad essa già

⁵³ PODESTÀ 1913, p. 387 e sgg.

⁵⁴ Per il periodo precedente il riferimento è ad una *Massaria Darsinae* si veda: POLONIO 1977, p. 43-44, 161-164, della quale ci sono pervenuti alcuni registri contabili del periodo 1402-1405, che riportano utili elementi sul costo di costruzione delle torri e delle mura della Darsena, avvenuta in quegli anni.

alcuni anni prima: è infatti per volontà e sotto la responsabilità dello stesso « sublimis ... dux noster » che nel 1416, ed in seguito anche nel 1426, vengono compiuti i grossi lavori di scavo ricordati dall'annalista Stella con una dettagliata descrizione del procedimento tecnico impiegato⁵⁵, ma anche con una certa insistenza per l'impegno di spesa: 14.000 lire genovesi di una *Compera Darsinae*.

Per finanziare i lavori fu cioè emesso un prestito pubblico tra i cittadini⁵⁶: come vedremo, solo nel secolo successivo i fondali della Darsena saranno oggetto di un investimento di livello pari o addirittura superiore, i cui fondi sono nuovamente reperiti con lo stesso sistema.

Le infrastrutture che, dopo i fondali, richiedono la maggiore cura, sono indubbiamente quelle che garantiscono la possibilità di approdo e la tranquillità dello specchio acqueo portuale cioè la:

2) *funzionalità del Molo e dei vari ponti.*

Per il primo, non si può parlare, in questo periodo, di lavori di miglioramento: non viene allungato ma solo rinforzato, o meglio ripristinato, con una certa periodicità, cercando di ovviare ai ripetuti danni di marosi e tempeste; così la scogliera è mantenuta in efficienza ma non particolarmente rinnovata o aumentata.

I sei ponti, a loro volta, sono oggetto per tutta la metà del XIV secolo di frequenti restauri. Si tratta però, di attracchi ancora completamente in legno, e pertanto legname vario, assi, chiodi e numerose giornate di *maestri d'ascia* sono contabilizzate a loro carico: specialmente nel 1340, nel 1342 (dopo una tempesta) e nel 1379-1380 si rilevano interventi il cui costo è nel complesso contenuto. Per alcuni di essi la situazione non cambia nella prima metà del secolo successivo: è il caso del ponte dei Chiavari e del ponte Calvi (nel 1439 e nel 1451 molto restaurato, ma sempre in legno); se per il ponte dei Cattanei non si hanno notizie precise, è invece accertato che tra il 1430 e il 1432 vengono rifatti in pietra il ponte del pedaggio (prolungato poi nel 1443), quello degli Spinola e quello dei legni: quest'ultimo tra il 1444 e il 1445 è anche allungato di 120 goe (m 89,280), ma purtroppo la documentazione contabile del decennio 1440-1450 non ci è pervenuta.

⁵⁵ *Annales Genuenses* 1975, pp. 334-336; PODESTÀ 1913, p. 251 e sgg.

⁵⁶ GIOFFRÈ 1967, p. 313.

Complessivamente per la prima metà del Quattrocento abbiamo le seguenti indicazioni di costi nel settore delle strutture di attracco, molto frazionati tra i vari moli, tranne che in due circostanze:

1412-1413	lire	80.11.3	
1429-1430	lire	10. 0.0	
1438-1439	lire	131.15.3	di cui 102.8.9 per riparazioni al ponte del pedaggio ancora in legno
1439-1440	lire	439. 9.7	di cui 368.10.11. per riparazioni al ponte Calvi, ancora in legno

Muri e tetti di Darsene e Arsenale sono anche oggetto di cura da parte dei Padri del Comune, senza una particolare incidenza, tranne nel caso già citato relativo al 1412, pur costituendo un settore del porto al di fuori della loro gestione diretta.

Di notevole rilievo per l'efficienza del porto è invece la funzionalità dei due fari, a proposito dei quali occorre però distinguere due tipi di intervento:

- 3) *i costi di funzionamento dei fanali ed i costi per la conservazione ed il miglioramento delle strutture murarie dei fari.*

Il costo tecnico di funzionamento dei fari è commisurato al loro consumo d'olio, stimato dai Padri del Comune, in un primo tempo, in un barile al mese per la Lanterna di Capo di Faro⁵⁷, poi portato a uno e mezzo; in otto barili all'anno per il faro del Molo (poi portato a uno al mese): è questa infatti la quantità che periodicamente viene inviata ai « turrexani » ed il cui costo varia in funzione del prezzo di mercato cui il combustibile viene acquistato.

Stoppini per l'accensione, ma anche *coffini* (o zerbini), antenne e vele per le segnalazioni completano l'attrezzatura tecnica delle torri e specialmente della « lanterna ». E facile tuttavia che sia la struttura in metallo e vetro dei fanali, sia quella in legno e muratura delle due torri necessitino di interventi e riparazioni.

A metà del Trecento la struttura di Capo di Faro richiede interventi alla sorgente di luce (1342-1343 e 1350-1354) mentre la torre sembra meno bisognosa di manutenzione; alla fine dello stesso secolo sono effettuati lavori di ripristino al faro del molo (torre e fanale).

Nei decenni successivi sono i due fanali che sembrano richiedere la maggiore attenzione, anche se non si registrano miglioramenti radicali: si possono notare in particolare i lavori compiuti durante gli esercizi 1412-1413 e 1438-1439 (che vanno da marzo a marzo, come tutta la contabilità della Repubblica

⁵⁷ Un barile da olio era pari a l. 66,29.

anteriore alla metà del Quattrocento)⁵⁸ e nel periodo 1429-1430 (che, in modo anomalo, come si è già visto, copre un esercizio da ottobre a ottobre).

I costi sostenuti concernono lastre di vetro, colla, piombo, stagno e vernice oltre alla manodopera specializzata, ma comprendono anche 200 uova con il cui albume vengono nettati i vetri (Lire 1 soldi 4)!

Costi della Lanterna di Capo di Faro*

esercizi	FUNZIONAMENTO		LAVORI	
	olio**	attrezzi	torre	fanale
1412-1413	47. 4. –	24. 9. –	6.11. –	10. –. –
1429-1430	88. 2. 4	2. –. –	3.11. –	–
1438-1439	113. 9. 6	2. –. –	–	22. –. –
1439-1440	90. –. –	6. 7. 4	–	–

* in Lire, soldi e denari

** talora la scrittura è « pro barrile uno olei et stupinis ».

Costi del Faro del Molo*

esercizi	FUNZIONAMENTO		LAVORI	
	olio**	attrezzi	torre	fanale
1412-1413	37.16. –	5. –. –	–	–
1429-1430	53.14. 4	–	–	13.15. –
1438-1439	57. 7. 2	–	21. 5. –	–
1439-1440	77. –. –	–	–	–

* in Lire, soldi e denari

** talora la scrittura è « pro barrile uno olei et stupinis ».

Costo non indifferente è poi quello rappresentato dalla:

4) *retribuzione della manodopera salariata addetta al porto.*

Alle dipendenze dirette dell'Ufficio dei Padri del Comune è un certo numero di artigiani dotati di specializzazioni tecniche, anche se nella prima metà del Quattrocento la loro presenza non risulta costante nel tempo. Così nel 1412-1413 sono stipendiati, con un esborso complessivo di 190 lire: un custode della Darsena (L. 10); tre ufficiali preposti alle golette (L. 26.13.4

⁵⁸ Cfr. BUONGIORNO 1973, p. 17 e sgg.

ciascuno) e un *patronus* (per il pontone e per il leudo dei Padri del Comune, L. 40) oltre ai custodi delle due torri (L. 40 e L. 20); negli anni successivi ritroviamo quasi sempre i custodi dei fari e del pontone ma si segnala anche la presenza di due *marangoni*.

Il costo della manodopera tecnica non risulta incidere in maniera pesante sulla gestione portuale, specialmente se paragonata al rilevante esborso a cui i salari dei propri dipendenti amministrativi obbligano i Padri del Comune (precisi nel computare anche i propri emolumenti), una quota del quale è stato ritenuto opportuno imputare al porto (non si è tenuto evidentemente conto del personale tecnico impiegato per l'acquedotto):

Esercizio	Salari addetti al porto (*)	Quota di salari amministrativi imputata (40%)
1412-1413	190. --	364. --
1429-1430	274.10. --	104. --
1438-1439	31.10. --	298. --
1439-1440	?	329. --

* in Lire, soldi e denari

Le voci di spesa su cui ci siamo diffusi, in rapporto ai dati disponibili, per la prima metà Quattrocento, sono state così sintetizzate:

Costi*
(4 esercizi del periodo 1410-1440)

Esercizi	Fondali	Moli	Fari	Salari	Spese diverse	TOTALE
1412-1413	131. 7. 6	80.11. 3	131.5. --	554. --. --	1961. 9 (1)	2858. 3. 9
1429-1430	889.18.10	10. --. --	161.2. 8	378.10. --	41.10. --	1481. 1. 6
1438-1439	445. 1. 4	131.15. 3	216.1. 8	329.10. --	--	1122. 8. 3
1439-1440	472.11. 4	493. 9. 7	176.7. 4	329. --. --	--	1502.18. 3

* in Lire, soldi e denari

(1) Comprendono il costo della scaffa e del tetto dell'Arsenale, oltre a L. 1.9 per una catena per chiudere la Darsena.

A fronte del composito panorama di costi sta un gruppo di rendite tecnicamente collegate allo scalo in quanto gravanti sui vettori, cioè gli utenti delle infrastrutture di cui da parte della Magistratura deve essere garantita la funzionalità.

Alcune tasse o gabelle sono riscosse direttamente dall'Ufficio; altre appaltate secondo il tradizionale sistema genovese⁵⁹.

Il primo gruppo permette di effettuare qualche valutazione del movimento del porto stesso, anche se molto discontinua. Si tratta infatti di:

1) *Gabella dei fanali*, pagata da ogni nave in proporzione al proprio equipaggio che entrando in porto ne utilizzava i servizi, nella misura di 18 denari a persona⁶⁰.

2) *Exitus navium*: grava sulle navi in uscita ed era stabilito in lire 1 sol. 5 per le navi di una coperta e lire 3 sol. 5 per le navi di due coperte:

nel 1412-1413	37 navi (23 da 1 coperta e 14 da due)
nel 1429-1430	25 navi
nel 1438-1439	28 navi
nel 1439-1440	17 navi (2 da 1 coperta e 15 da due)

3) *Iactus navium*: a favore della manutenzione dei fondali. Più costante e rilevante dopo la metà del secolo, quando diventerà obbligatorio nella misura di 20 soldi per ogni migliaio di cantari di portata della nave⁶¹. Fino al 1482 ogni patrono ha la possibilità di scegliere se collaborare a liberare il porto dandosi carico di asportare un certo quantitativo di *zetum* (da 8 a 18 *barcate*, secondo le dimensioni della nave) o pagare una tassa di 25 soldi per ogni *barcata* non effettuata⁶².

4) *Gabella del grano*: riscossa in natura da qualunque nave carica di grano entrasse in porto, nella misura di mezza mina se il carico era compreso tra le cinquanta e le cento mine e di una mina se era superiore, per le navi a una coperta; se la nave era di due coperte era invece fissata in due mine⁶³. Il grano doveva essere venduto e il ricavato impiegato « in operibus dicti porti et moduli ».

⁵⁹ SIEVEKING 1906, p. 109 e sgg.

⁶⁰ *Statuto* 1885, cap. XVII, p. 23 e cap. LXVIII, p. 120. Si veda anche GRENDI 1987a, p. 310 e sgg.

⁶¹ *Statuto* 1885, capp. XLI, XLII, pp. 51-52.

⁶² *Ibidem*, cap. XVII, pp. 21-22; cap. LXVIII, pp. 120-122. Una mina di grano corrisponde a Kg. 90,985.

⁶³ *Ibidem*.

Il secondo gruppo comprende invece tre gabelle che venivano appaltate, delle quali si conoscono quindi i valori realizzati dalla « vendita ». Si tratta di:

5) *Gabella relativa alla possibilità di pesca nel porto*: una multa da 10 a 40 soldi era prevista per chiunque pescasse con qualsiasi strumento nello specchio acqueo compreso in linea retta tra il Molo e la chiesa di San Tommaso, senza una apposita licenza, ottenuta a pagamento, e il cui introito era destinato « operibus portus et moduli »⁶⁴.

6) *Gabella sul sartiame*: colpiva le importazioni di sartie e corde da Capo Corvo a Monaco e fino a due miglia in mare, nella misura di soldi 4 al cantaro; di esse doveva essere controllata anche la buona qualità⁶⁵.

7) *Gabella dello schifato (o rivagulo)*⁶⁶: riguardava le navi più piccole come contropartita della possibilità di ormeggiarsi in porto: per le navi più grosse si parla infatti di *anchoraggio*. Ambedue venivano riscosse secondo dettagliate norme e tariffe indicate nella *vendicio* della gabella stessa che prevedeva, per le navi di maggiore dimensione, la possibilità alternativa di effettuare dieci trasporti di *zetum* fuori dal porto per conto dei Padri del Comune.

Il quadro complessivo dei dati disponibili per la prima metà del Quattrocento è così sintetizzato:

Rendite spettanti al porto*
(4 esercizi del periodo 1410-1440)

Entrate	1412-1413	1429-1430	1438-1439	1439-1440
Gab. dei fanali	200. –. –	52.11. 1	87.10. –	80. –. –
Exitus navium	77.10. –	71.11. –	71.15. –	57. –. –
Iactus navium	–	9.10. –	–	43. –. –
Gab. grano	–	151.11. 3	–	–
Gab. pesca porto	81. –. –	78. –. –	55. –. –	75. –. –
Gab. sartiame	–	75. –. –	55. –. –	60. –. –
Gab. schifati	165. –. –	141.13. 4	380. –. –	307. 3. 4
Varie**	465.11. 6	232. 6. –	49. 2. –	14. 3. 4
TOTALE	989.00. 6	878. 8. 8	699. 7. –	636.16. 8

* in Lire, soldi e denari

** Sono state computate in questa categoria voci che compaiono occasionalmente, come ad es., la vendita di una nave recuperata nel porto; la vendita di un vecchio pontone e l'*Introitus sivermi Darsine* relativo a 24 navi (1412-1413); proventi di luoghi di S. Giorgio destinati ad opere portuali (1429-1430); la vendita di un'ancora recuperata in porto (1439-1440).

⁶⁴ *Ibidem*, cap. XI, pp. 17-18.

⁶⁵ *Ibidem*, cap. LXV, pp. 115-116; cap. LXXIV, pp. 131-132. Un cantaro corrisponde a Kg. 47, 65.

⁶⁶ *Statuto* 1885, cap. LXI, pp. 93-100. Vedi anche GRENDI 1987a, p. 310 e sgg.

Il confronto tra rendite e spese non offre però – relativamente agli esercizi per i quali è stato possibile effettuare un rendiconto finanziario – un quadro positivo del bilancio dell’Ente Porto scorporato dalla più ampia gestione dell’attività della Magistratura nel suo complesso:

Esercizio*	Entrate	Uscite	Disavanzo
1412-1413	989. 1. 6	2858. 3. 9	1869. 1. 3
1429-1430	878. 8. 8	1481. 1. 6	602.12.10
1438-1439	699. 7. –	1121. 8. 2	422. 1. 2
1439-1440	636.16. 8	1471. 8. 3	834.11. 7

* tutti i valori sono in Lire, soldi e denari.

Negli esercizi presi in considerazione il disavanzo è costante e talora anche notevole e denuncia quindi l’incapacità dello scalo in questo periodo di provvedere in modo autonomo alle proprie necessità finanziarie anche solo correnti. Lo squilibrio tra i vari esercizi che vedono le entrate rappresentare in un caso il 34,6% delle spese effettuate (1412-1413) e in un altro il 62,36% (1438-1439) non permette certo valutazioni di carattere generale, ma evidenzia comunque una realtà che può certo dipendere dalle condizioni non floride del commercio genovese, ma sulla cui casualità o continuità solo l’analisi dei dati relativi ai decenni successivi può dare delle conferme⁶⁷.

Non si può tuttavia non pensare che i problemi finanziari del porto possano in qualche modo giustificare l’aver attribuito la sua gestione ad una Magistratura che ha sì una serie di altre competenze con relativi esborsi finanziari (l’acquedotto, la Chiesa di San Lorenzo, gli interventi urbanistici) ma anche numerose fonti di reddito il cui ammontare supera di gran lunga – fino alla metà del Quattrocento – le necessità delle attività extraportuali.

Oltre a risorse meno rilevanti, come quelle provenienti dalle Arti o dalle condanne, dobbiamo ricordare gli introiti progressivamente crescenti forniti dagli affitti dei beni mobili di cui l’Ufficio ha la disponibilità e dai proventi dei *luoghi* di San Giorgio, a cui vanno aggiunte le quote di due importanti gabelle: una percentuale fissa sui lasciti (la *Gabella deceni legatorum*) ed un terzo di quanto ricavato annualmente dalla *Gabella postribuli Montis Albani*.

⁶⁷ Per gli altri esercizi il rapporto tra entrate ed uscite è il seguente: 59,31% nel 1429-1430; 43,28% nel 1439-1440; 43,69% nel 1451.

A disposizione dei Padri del Comune è però anche un importante contributo fisso, quasi una sovvenzione da parte dell'*Officium dominorum Gubernatorum Comperarum Capituli* di lire 1666 sol. 13 den. 4 annuali⁶⁸. Questa « annua pensione » sulla cui natura e origine non si sono ritrovati – per ora – riferimenti precisi, ma che appare nella contabilità del Padri del Comune per secoli, e sempre per lo stesso preciso importo, negli esercizi presi in considerazione è sufficiente da sola a coprire il disavanzo portuale con una certa larghezza tranne che nel 1412-1413, quando viene acquistata la nuova *scaffa*.

Un bilancio in deficit quindi, fino alla metà del Quattrocento, quello del *porto genovese visto come impresa economica*, ma inserito (forse volutamente) in un più complesso apparato operativo sulle cui risorse finanziarie può fare ampio conto.

Moli e scogliere catalizzano gli interventi dei Padri del Comune dal 1451 al 1504

La metà del Quattrocento sembra segnare una svolta nella politica portuale dei Padri del Comune che, specialmente dopo il 1480, incoraggiati dal nuovo trend positivo dei traffici, iniziano ad operare una serie di integrazioni nelle strutture dello scalo e non più soltanto a mantenerle in efficienza o a consolidarle⁶⁹.

Centro dei loro interventi sono, tra il 1450 ed il 1460, l'ultimo ponte ancora in legno (Ponte Calvi) e Ponte Spinola, in parte rovinato, che vengono completamente rifatti in pietra; contemporaneamente si inizia ad arricchire e rinforzare progressivamente la scogliera di protezione del Molo « vecchio », del quale, nel 1461, 1473, 1484-1486, 1492-1493 e 1502-1504 si realizzano anche successivi prolungamenti.

I registri superstiti (che consentono la ricostruzione della contabilità di undici esercizi, ormai coincidenti con l'anno solare, per il periodo 1451-1504) non permettono valutazioni precise e complessive degli investimenti effettuati in nuove opere di difesa e di attracco, ma forniscono utili elementi per alcune

⁶⁸ Nel solo mastro dell'esercizio 1412-1413 il contributo risulta la somma di due partite diverse: una di Lire 1111 sol. 15 dovuta dai « Consules Comperarum salis et pacis » ed una di Lire 554 sol. 18 den. 4 dovuta dai « Consules Comperarum veterum Capituli ». Su questo contributo annuo si veda anche *Statuto* 1885, p. 326. Sulle compere anteriori a quelle di San Giorgio, il loro consolidamento, ed in particolare sulle *Compere Capituli*, GIOFFRÈ 1967, p. 36 e sgg.; SIEVEKING 1906, I, p. 107 e sgg.; II, p. 94 e sgg.

⁶⁹ Uno sguardo d'insieme sul porto in questo periodo in BRUSA 1952.

considerazioni sia sul livello dell'impegno finanziario richiesto, sia sull'incidenza di costi così elevati e pluriennali sul bilancio del porto e, più in generale, su quello dei Padri del Comune: come vedremo, si rende necessario ricorrere, in talune circostanze, a raccolte di fondi aventi carattere straordinario.

Non sono da sottovalutare, inoltre, i maggiori costi – dovuti all'usura – sostenuti in questo stesso periodo per la manutenzione e le riparazioni di strumenti, come i pontoni, che vengono utilizzati per i lavori di miglioria, e che convincono i Padri del Comune, nel 1504, a stanziare lire 2945 sol. 3. den. 9 *per un nuovo pontone*.

L'investimento per trasformare gli obsoleti attracchi in attrezzature adatte alle navi, ormai di maggiori dimensioni, che arrivano in porto, è così evidenziato dalla contabilità che, in taluni casi, chiarisce l'origine dei fondi impiegati:

	anni	esborso*	*fonte dei fondi
<i>Ponte Spinola</i>	1454-1455	4876.13. –	} { S. Giorgio 500. –, – P. del C. 1914. 4. 7
	1456	**2037.11. 8	

* in lire, soldi e denari.

** Lire 1287 vengono pagate ad un gruppo di maestri antelami per 766 metri di muro « computato muro masicio ».

	anni	esborso	fonte dei fondi
<i>Ponte Calvi</i>	1455-1456	392.12. 1	Padri del Comune
	1460	**2626. 6. 6	Padri del Comune

** anche in questo caso è necessaria la costruzione di quasi 800 m. di muro, con un costo di lire 1157.

Mentre procede l'esecuzione di questi lavori, la Magistratura inizia ad occuparsi anche del Molo, per il quale occorre reperire i fondi al di fuori delle risorse ordinarie: viene pertanto rivolta, nel dicembre 1460, una supplica alle autorità politiche che, in un primo momento, eleggono una speciale commissione incaricata di studiare le fonti di finanziamento e di presiedere all'attuazione dei lavori, ma, in seguito a più puntuali richieste economiche, rispondono ai Padri del Comune di ... cercare di reperire i fondi con tagli alle altre voci di spesa (« ... revideant sumptus ordinarios ipsius officii et eos tollant, moderentur ac minuant ... »)⁷⁰.

⁷⁰ *Statuto* 1885, pp. 39-41.

Non potendo basarci, per le ragioni indicate in precedenza, sulla contabilità del periodo, dobbiamo fare riferimento ad altre fonti, che registrano, tra il 1460 ed il 1470 una serie di imposte speciali destinate a facilitare il finanziamento dei lavori portuali:

1466, febbraio: viene resa obbligatoria una giornata di lavoro a favore del porto a tutti gli uomini, tra i 20 e i 60 anni, residenti in tutto il territorio della Repubblica (poiché tutti traggono vantaggio dalle attività portuali); può essere evitata pagando s. 5; chi possiede una nave deve garantire una giornata di trasporto delle pietre necessarie;

1469, luglio: ogni testatore, anche rivierasco, è obbligato a lasciare 5 lire all'Opera del molo; viene tassato di sol. 10 ogni abitante delle Riviere di età compresa fra i 17 ed i 70 anni; viene istituita un'addizionale di sol. 3 su ogni lira di *focatico* ⁷¹.

La raccolta di fondi sembra aver dato buoni risultati se nel 1470 troviamo operanti, dall'8 gennaio al 19 dicembre, ben quattro pontoni « in accrescenda scopularia molis », sotto la direzione di Anastasio Alexandrano (« architectus et magister diversorum operum »), originario di Messina. Molte *pontonate* di pietre sono trasportate da Sturla, da Albaro, ma specialmente dalla Cava di Carignano, i cui costi (vi lavorano da 30 a 50 uomini al giorno) sono completamente imputati al rifacimento della scogliera: per il trasporto dei massi ancora una volta si ricorre in parte alle prestazioni d'opera obbligatorie.

Accrescere la scogliera comporta quindi più che altro costi di manodopera (molte centinaia di giornate di uomini), di trasporto ed in misura solo marginale per l'acquisto di materiale di supporto (legnami, ferri, etc.). Il cospicuo ammontare, se da una parte dà la misura dell'impegno nel rinnovare le infrastrutture portuali, da un altro punto di vista chiarisce il riscontro occupazionale, e quindi economico, per la città, dell'intrapresa di lavori di così vasta portata e destinati a prolungarsi nel tempo.

La rilevanza sociale dell'operazione è ancora più evidente se si tiene conto che, nel corso di molti esercizi, si provvede anche alla *augmentatio molis*, cioè al prolungamento del massiccio (« moles »).

La manodopera che interviene in questa fase è qualificata (magistri antelami, muratori, stagnari, fabbri, etc.) ed anche la varietà dei materiali impiegati è maggiore, ma i due investimenti possono essere valutati complessivamente, tenendo conto di alcune retribuzioni:

- 1 *pontonata* (fatta con 15 uomini) è pagata L. 3 sol. 18 (ad ogni uomo supplementare s. 5 oppure s. 6);

⁷¹ PODESTÀ 1913, pp. 197-199.

- 1 giornata di lavoro alla Cava, s. 5;
- 1 giornata di *magister antelami*, da s. 8 a s. 10;
- 1 *barcata* di sabbia, s. 25 o s. 30;
- il *patrono* del pontone ha un salario annuale di L. 96;
- l'*aiutante* del patrono di L. 72;
- il *magister axie* che sovrintende alla cava di L. 96.

Il rapporto tra il costo delle prestazioni dei singoli ed il complesso degli investimenti effettuati fa risaltare con molta evidenza quali potessero essere i benefici della loro redistribuzione sulla comunità⁷², tenuto conto anche del fatto che, come nel secolo precedente, alla manodopera è fornito anche il vitto:

Investimenti nel Molo « Vecchio »*

Anno	c/Scopularia molis		c/Augumentatio molis	TOTALE
1470	880.15.10		– – –	880.15.10
1471	3281. 2.10		– – –	3281. 2.10
1486	– – –		4298.11. 4	4298.11. 4
1487	1606.18. 4		207.18.10	1814.17. 2
1491	2335.13. 3		– – –	2335.13. 3
1492	– – –		20833.11. 8	20833.11. 8
1493		– – –	877.15. 9	877.15. 9
1498	3299. 9. 4	(1)	2572.14. 4	5872. 3. 8
1502	2910. 0. 6	(2)	4038. 8. 3	6948. 8. 9
1504	1041.13. –		5703.13. 4	6745. 6. 4

* in lire, soldi e denari

(1) « Refectio palmorum viginti in circa molis ... ruinatorum propter validam fortunam ... secutam ». I lavori iniziano nel 1497.

(2) Aumento di 20 palmi (m. 5).

Non abbiamo particolari dettagli sulle fonti di finanziamento; al di là dell'incertezza sulla provenienza dei fondi utilizzati negli anni 1470-1471, le rendite di cui i Padri del Comune dispongono sembrano rappresentare l'unica ancora di salvezza del porto con due sole eccezioni: nel 1488, dopo più di un anno di negoziato, gli ufficiali riescono ad ottenere dallo Stato « pro subvencione molis » 50 luoghi « Comperule medii pro centenario »

⁷² Su questo punto, rilevante anche per il periodo precedente, si intende approfondire ulteriormente la ricerca.

con i loro proventi⁷³; nel 1502 ricevono dall'Ufficio di San Giorgio 1250 lire con al stessa motivazione.

Nonostante lo sforzo finanziario concentrato sul Molo i Padri del Comune non possono evitare di affrontare le necessità di altri settori che richiedono migliorie o adeguamenti, anche se in misura nettamente più contenuta: in un primo tempo i fondali; dopo qualche anno i fanali di Capo di Faro e del Molo.

Le lamentele sullo stato dei fondali dello scalo e della Darsena sono costanti durante tutta la seconda metà del Quattrocento e troveranno un riscontro positivo solo nei grossi lavori intrapresi dall'inizio del secolo successivo. E del resto comprensibile che la situazione vada progressivamente peggiorando poiché l'unico sforzo per il loro miglioramento risale al 1456: da quel momento in poi ci si limita ad una manutenzione contenuta (più ampia e diffusa solo nel 1471) che prevede, peraltro, il costoso, ma non procrastinabile recupero di una serie di navi affondate in porto (si veda la Tabella 1, relativa ai costi degli undici esercizi presi in considerazione nel periodo 1451-1504, conforme ai criteri seguiti per il periodo Tre-Quattrocentesco).

Nel 1456 è la goletta tra il ponte del pedaggio e quello degli Spinola che richiede un investimento di Lire 1557 sol. 15 den. 4 *per l'aumento e la pulizia fondali* poiché viene addirittura chiusa con una palizzata e svuotata per meglio eseguire i lavori; il costo è sostenuto dai Padri del Comune.

Nel 1460 viene affidata a Benedetto Agnese «opus et fabrica fanarii turre Capitis Farii»: si tratta di un impegno rilevante, che raggiunge quasi le mille lire (il primo dopo il 1405) ma, dieci anni dopo, nel 1471, i vetri devono essere nuovamente sostituiti. Contemporaneamente, ma con costi molto minori, viene rinnovato anche il fanale del Molo. Complessivamente l'esborso che ancora una volta i Padri del Comune coprono per intero, può così essere sintetizzato:

1460	fanale della Lanterna	L. 994 sol. 15 den. 1
	fanale del Molo	L. 241 sol. 15 den. 3
		<hr/>
		L. 1236 sol. 10 den. 4
1471	fanale della Lanterna	L. 322 sol. 16 den. 9

⁷³ *Statuto* 1885, pp. 61-67, 81-83.

Tabella 1 - Costi *
(11 esercizi del periodo 1451-1504)

Anno	Fondali	Pontoni	Moli		Darsene e Arsenale	Fari		Salari		TOTALE		
			manunten.	migliorie		Lanterna funzion.	lavori	Molo funzion.	lavori		tecnici	ammin.
1451	133.2.2	-	117.8.1	-	-	102.10.11	-	67.8.2	-	190.11.-	483.-	1093.19.10
1456	1613.4.	-	170.5.8	2037.11.8	-	106.4.-	168.0.2	10.6.9	-	91.-	325.-	4556.12.7
1458	379.9.10	-	-	-	-	117.15.5	-	?	63.5.6	50.7.-	408.-	1018.17.9
1460	508.6.4	-	53.18.-	2626.6.6	210.3.7	77.16.11	994.15.1	27.8.1	245.15.3	52.-	460.-	5249.19.9
1471	432.1.8	170.15.3	77.7.4	3281.2.10	53.1.1	63.15.-	322.16.9	45.15.-	-	140.-	317.-	4903.14.10
1487	534.6.10	80.7.11	6.5.-	1814.17.2	-	58.6.-	1.5.-	50.19.-	-	223.19.4	448.-	3304.6.3
1491 +	18.19.6	96.4.4	360.1.3	2335.13.3	64.14.6	64.0.8	4.0.8	55.18.-	-	204.5.-	406.-	3609.17.2
1493	-	381.10.2	385.2.8	877.15.9	19.4.-	74.4.4	-	45.11.-	-	69.9.4	240.-	2090.17.3
1498	-	139.5.2	-	5872.3.8	66.1.4	107.4.-	23.-	77.2.-	23.-	264.-	275.-	6846.16.2
1502 +	68.19.-	13.7.-	149.2.5	6948.8.9	-	48.4.-	-	45.2.6	-	97.14.4	345.-	7715.14.-
1504 +	357.10.4	2946.3.9	448.2.5	6745.6.4	-	79.-	-	83.12.-	-	61.-	310.-	11030.14.10

* in Lire, soldi e denari.
+ si è utilizzato un libro giornale.

Il complesso delle spese correnti sostenute negli esercizi esaminati tra gli anni 1451 e 1504 non evidenzia elementi di particolare diversità tipologica rispetto al periodo precedente. I dati sono presentati nella Tabella 1, nella quale si è di nuovo cercato di tenere separati in alcune voci i costi di comune manutenzione dagli investimenti destinati a rinnovare le infrastrutture; così, seguendo i criteri già indicati, ai salari del personale tecnico è stata aggiunta una quota (questa volta del 65%) dell'esborso per il personale amministrativo: è da segnalare, però, che non risultano più addebitati ai Padri del Comune i salari dei guardiani dei fari, ma che il « turrexanus » della Lanterna (usata anche come torre di avvistamento militare) è una costante fra le spese della Repubblica per la difesa della città⁷⁴. Una precisa autonomia continuano ad avere, per la loro rilevanza i costi di manutenzione o di rinnovo dei pontoni, attrezzature, sottoposte anche in questi decenni (come già sottolineato) a particolare usura per la tipologia dei lavori intrapresi, per la cui ultimazione si deve ricorrere, nel 1504, al rinforzo di un mezzo fatto giungere da Camogli.

Nonostante si tratti di un periodo in cui i padri del Comune sono impegnati in notevoli opere di miglioramento dello scalo, possiamo osservare che i costi annuali del porto corrispondono, negli anni 70, all'incirca alla cifra che la Repubblica paga al Capitano della città o ai Vicegovernatori milanesi come « stipendio »; all'inizio del nuovo secolo, sotto il governo francese, essi sono pari a poco più del 30% di quanto la Repubblica spende per la propria ridotta amministrazione civile⁷⁵; in quegli stessi anni, il capitale dei privati genovesi investito in una « volta da seta », tocca facilmente le 8-10 mila lire⁷⁶.

Anche per le entrate non vi sono mutamenti formali, ma occorre sottolineare una operazione quasi di razionalizzazione che, nel 1487 – oltre ad investire la struttura della contabilità – sembra anche riordinare il carico fiscale che colpisce gli utenti del porto e migliorare, anche se non di molto, le rendite portuali.

Risultano invariate la *Gabella fanalium* (che però dal 1471 sembra riscossa con più rigore; le registrazioni sono molto più ricche di dati sulle caratteristiche delle navi)⁷⁷ e l'*Exitus navium*; viene invece mutata la base di calcolo dello *jactus navium*, che da quell'anno è trasformato in una vera e

⁷⁴ BUONGIORNO 1973, pp. 22, 264, 330, 359 e sgg.

⁷⁵ *Ibidem*, pp. 314 e sgg., 338 e sgg.

⁷⁶ HEERS 1961, p. 250.

⁷⁷ Si veda GRENDI 1987a, p. 311 e sgg.

Tabella 2 - *Rendite spettanti al porto**
(11 esercizi del periodo 1451-1504)

	1451	1456	1458	1460	1471	1487	1491 +	1493	1498	1502 +	1504 +
Gab. dei fanali	63.15.6	227.8.-	150.-	10.10.-	62.7.6	181.2.-	183.6.8	103.6.6	178.18.1	55.6.-	143.9.6
Exitus navium	91.10.-	161.-	55.5.-	22.15.-	42.5.-	117.-	117.5.-	78.15.-	104.15.-	161.2.6	109.-
Iactus navium	-	168.18.-	62.-	79.-	65.15.-	570.18.-	444.6.4	284.7.6	536.1.-	490.-	402.9.-
Gab. grano	8.-	553.13.-	103.13.-	574.17.6	520.16.2	400.-	400.-	400.-	400.-	400.-	400.-
Gab. pesca porto	48.9.-	55.-	50.-	66.-	40.-	78.-	67.-	70.-	53.-	84.-	101.-
Gab. sarrame	55.-	105.-	105.-	105.-	163.2.8	390.-	550.-	450.-	375.-	325.-	325.-
Gab. schifati	125.-	115.-	126.-	225.-	260.-	250.-	325.-	245.-	250.-	320.-	320.-
Molagium	-	-	-	-	-	60.11.-	47.0.8	69.2.6	105.14.-	160.12.1	47.15.-
Varie	5.-	-	-	94.-	-	4.0.9	48.2.6	53.15.-	89.10.-	90.11.3	607.10.-
TOTALE	396.14.6	1386.17.1	651.18.-	1083.2.6	1154.16.4	2051.11.9	2182.1.2	1754.6.6	2092.18.1	2086.11.10	2456.3.6
Contributo di San Giorgio									1250.		
											3336.11.10

* in Lire, soldi e denari.
+ si sono utilizzati i libri giornale.

propria tassa obbligatoria e proporzionale al tonnellaggio della nave, e che assumerà una importanza sempre maggiore tra le entrate portuali.

Contemporaneamente viene abolita la Gabella grani, ma i Padri del Comune ottengono, in compensazione, «pro subvencione annuali», 400 lire dalla Casa di San Giorgio e l'istituzione di una nuova tassa, il *molagium navium*: si tratta di un tributo che colpisce, nella misura di 25 soldi per migliaio di cantari di portata, le navi che per la prima volta attraccano nel porto di Genova⁷⁸; in pratica, una specie di contributo *una tantum* per la manutenzione dei moli.

Le entrate realizzate durante gli undici esercizi considerati sono sintetizzate nella Tabella 2, anche in essa compare una voce (*varie*) nella quale sono state contabilizzate: la vendita di parti di alcuni vecchi pontoni: una serie di affitti strettamente attinenti a pertinenze portuali (dal 1493 al 1504); il canone di locazione dell'*Arsenale* che, dal 1504, per Lire 150 annuali, è ceduto ad un «custode», che ne assume la completa responsabilità.

Nonostante le integrazioni sopra accennate, le rendite portuali si dimostrano anche nella seconda metà del Quattrocento, insufficienti alla conduzione dell'«Ente». Il deficit è evidente e, in numerosi esercizi, anche assai rilevante:

Anni	Entrate*	Uscite*	Disavanzo*
1451	396.14. 6	1093.19.10	697. 5. 4
1456	1386.17. 1	4556.12. 7	3174. 5. 6
1458	651.18. –	1018.17. 9	366.19. 9
1460	1083. 2. 6	5249.19. 9	4166.17. 3
1471	1154.16. 4	4903.14.10	3766.18. 6
1487	2051.11. 9	3304. 6. 3	1252.14. 6
1491 +	2182. 1. 2	3609.17. 2	1427.16. –
1493	1754. 6. 6	2090.17. 3	336.10. 9
1498	2092.18. 1	6846.16. 2	4753.18. 1
1502 +	336.11.10	7715.14. –	4379. 2. 2
1504 +	2456. 3. 6	110303.14.10	8574.11. 4

+ gli importi sono Lire, soldi e denari di Genova

* si sono utilizzati i libri giornale

⁷⁸ *Statuto* 1885, pp. 22-23.

Ancora una volta possiamo affermare che l'utilizzazione a favore del porto della «rendita annua», versata ai Padri del Comune dalla Casa di San Giorgio (lire 1666 sol. 13 den. 4), potrebbe sia sanare la situazione di un certo numero di esercizi, sia permettere una riduzione degli squilibri causati dal perdurare dei lavori straordinari. In assenza, come già accennato (allo stato attuale della ricerca) di una più precisa motivazione della rendita suddetta, l'ipotesi più suggestiva è infatti quella di ritenerla una risorsa del porto, quasi un riconoscimento tangibile da parte dell'Ufficio che gestisce le Gabelle della Repubblica, dell'importanza per la propria amministrazione degli introiti che in modo diretto o indiretto sono collegati ai traffici ed al commercio che fanno capo allo scalo ed alla utilizzazione delle sue infrastrutture, ma che potrebbero essere danneggiati da un aggravio eccessivo della tassazione dei vettori.

Rimane comunque da rilevare che, come nel periodo precedente, il porto si basa in larga misura, per le sue necessità, sulle risorse della Magistratura che lo amministra ma di cui non costituisce che uno dei rami di competenza, ed usufruisce in pratica degli avanzi di gestione realizzati in altri settori.

La Repubblica non sembra particolarmente sensibile alle esigenze dello scalo, se non nel periodo 1466-1469, anche se, in quella stessa occasione sembra quasi accusare i Padri del Comune di una gestione poco attenta: più che oculata essa appare, invece, dalle scritture contabili, che evidenziano persino la vendita del materiale di recupero (ferro e stagno) dopo che si è provveduto a riparazioni della Lanterna o dell'acquedotto!

Qualunque giudizio storico si voglia dare sulle cifre sopra riportate, e qualsiasi valutazione sul problema dell'autosufficienza economica dello scalo nel Quattrocento, non possono peraltro prescindere dalla funzione che esso svolge come dispensatore di occupazione, in occasione di grossi lavori che periodicamente vengono intrapresi, e come moltiplicatore delle occasioni di reddito. È perfettamente naturale che tale crogiolo di opportunità economiche venga in qualche modo sovvenzionato dalla comunità: è del resto a questo tipo di considerazioni che fanno riferimento le Autorità dello Stato quando tra il 1466 ed il 1469 istituiscono alcune prestazioni d'opera obbligatorie a favore del porto e a carico non solo dei cittadini genovesi, ma anche dei rivaschi⁷⁹.

⁷⁹ PODESTÀ 1913, p. 196 e sgg.

L'impegno finanziario per i fondali e per la ricostruzione della Lanterna nella prima metà del Cinquecento (1508-1548)

Una volta superata la congiuntura negativa degli anni venti del Cinquecento (segnati da peste e carestia e dal blocco da parte di Andrea Doria), tra il 1530 ed il 1548 può essere collocata – rileva Grendi⁸⁰ – quella curva positiva del traffico portuale che, a metà del secolo, è « funzione delle marine genovese e ragusea e del traffico con la Sicilia e la Spagna »: nel 1548, l'affluenza di navi nel porto di Genova provoca addirittura dei problemi di ormeggio.

Confermata dall'andamento visibilmente crescente delle entrate portuali *iactus*, gabella dei fanali ed *exitus*, questa fase non trova tuttavia un puntuale riscontro nei valori di appalto dello *schifato* (relativo, grosso modo, al traffico di cabotaggio) se non negli ultimissimi anni.

L'incremento dei traffici si palesa quindi connesso alla presenza numericamente più rilevante di navi di grosse dimensioni; se poniamo questa circostanza, genovese e contingente, in collegamento con il più generale processo dell'aumento della stazza media del naviglio circolante nel Mediterraneo, appare quasi naturale e conseguente la crescente preoccupazione e la cura che i Padri del Comune dedicano ai fondali in quegli stessi anni.

Gli interventi, iniziati già nel 1507-1508 e tra il 1516 ed il 1519⁸¹, dopo un lungo periodo di inerzia nel corso del Quattrocento, si moltiplicano negli anni quaranta, con un impegno finanziario di vasta portata: gaggioli e golette vengono rimessi in efficienza (*claudendo, agotando et evacuando*), anche con rifacimenti di opere in muratura; si cerca di migliorare i fondali vietando, dal 1544⁸², di « dare carena » alle navi all'interno del porto, ma, in modo particolare, si concentrano gli sforzi nell'adeguare alle nuove necessità gli specchi acquei della Darsena:

⁸⁰ GRENDI 1987a, pp. 319, 335, 347-348, 363. Sul commercio genovese all'inizio del XVI secolo, v. anche GIOFFRÈ 1962, pp. 114-242, e con una prospettiva cronologica più ampia, GRENDI 1972.

⁸¹ Si veda anche PODESTÀ 1913, pp. 83, 234 e sgg., 254 e sgg.

⁸² *Statuto* 1885, p. 244.

Spese golette e gaggioli

Anni	lire	soldi	denari	
1507-1508	8935.	14.	6	⁸³
1516	2603.	15.	1	
1539	12165.	16.	7	
1543-1548	7343.	13.	6	⁸⁴

Spese Darsena

Anni	lire	soldi	denari	
1516	1274.	4.		
1519	3283.	17.	10	
1544-1547	49953.	16.	6	⁸⁵

I lavori effettuati nella Darsena, a partire dal 1545, sono di grande impegno, e richiedono lo stanziamento di fondi specifici e ricordano, per ampiezza ed onerosità, quelli eseguiti nel 1364 e nel 1416. Della loro gestione è anche tenuta una contabilità speciale – un *Cartularium Darsinae* andato perduto – ma nei libri generali, è riportata la sintesi dell'enorme sforzo finanziario sostenuto nella seconda metà del 1545 ed all'inizio del 1546: lire 47.931 sol. 18 den. 9⁸⁶, per abbassare i fondali dei due bacini fino a 13 palmi (m. 3,225)⁸⁷.

⁸³ Lire 7314 sol. 4 den. 11 nel 1507 e lire 1621 sol. 9 den. 7 nel 1508.

⁸⁴ Con il seguente dettaglio:

	lire	sol.	den.
1543	1147	10	6
1544	208	1	6
1545	1087	3	–
1546	638	8	5
1547	2798	16	–
1548	1463	13	10

⁸⁵ Con il seguente dettaglio:

	lire	sol.	den.
1544	1166	13	6
1545	687	18	6
–	47931	18	9
1547	167	6	9

Nel libro mastro del 1545 i lavori in Darsena non appaiono; nel libro giornale del 1546 è invece riportato il totale del *Cartularium Darsinae*.

⁸⁶ La documentazione contabile di appoggio di questi lavori in ASCG, *Padri del Comune*, Atti, n. 18, 1545, Espurgazione della Darsena.

⁸⁷ Cfr. PODESTÀ 1913, p. 262.

Per fare fronte ad un simile esborso i Padri del Comune sono autorizzati dai Serenissimi Collegi, nel giugno del 1545, sia a chiedere alla Casa di San Giorgio un prestito di 28.000 *lire di paghe*, da restituire in dieci anni, sia a destinare alla « purgatione » dei bacini il provento di una nuova gabella di « 4 denari per ogni mezzarola di vino che entra in Darsena via mare »: questa sarà riscossa da San Giorgio, che girerà ai Padri del Comune 310 luoghi con i loro proventi⁸⁸.

È ben singolare, in questa circostanza, l'apporto dell'Ammiraglio Andrea Doria: non una grande somma in denaro (solo 1800 lire) ma in compenso la disponibilità a far lavorare gratuitamente, per circa 4.000 « giornate », gli schiavi delle sue galere⁸⁹!

Contemporanea alla cura per i fondali è la sempre più evidente necessità di un rinnovo, o per lo meno di un notevole restauro, dei mezzi utilizzati per trasportare il materiale estratto dal fondo: i pontoni, che già alla fine del secolo precedente avevano denunciato un elevato livello di usura.

A spese dei Padri del Comune si provvede all'acquisto o alla costruzione di nuovi pontoni nel 1516 (lire 5732. 0. 6), nel 1530 (lire 10435.16. 7) e tra il 1547 ed il 1450: quest'ultimo, pagato lire 8904. 7. 2, denuncia costi di manodopera per il 42,32%; di legname per il 32,5% e di materiale di ferro per 13,8%; il rimanente 11,38% è dato dalla pece, dalla stoppa e dal sartiame. Per il restauro dei mezzi esistenti vengono stanziati:

lire	625. 6. 9	nel 1533	
lire	483. 2. 0	nel 1537	
lire	660. 1. 8	nel 1539	
lire	4061.10. 3	nel 1541	} viene completamente rifatta una carena
lire	846. 6. 1	nel 1544	

Anche se oberati dai costi di dragaggio dei fondali e di ricostituzione del gruppo di pontoni (il cui prezzo è ormai più che raddoppiato rispetto alle tremila lire del 1371)⁹⁰, i Padri del Comune non possono evitare di provvedere anche al Molo: prolungato probabilmente di nuovo all'inizio del

⁸⁸ ASCG, ms. 420, *Leges, constitutiones et decreta pro Illustrissimo Magistratu D.D. Patrum Communis*, 26 giugno 1545, cc. 364v-366; *Padri del Comune*, filza 372, 20 giugno 1545.

⁸⁹ ASG, *Archivio Segreto*, Politicorum, filza 1650, fasc. 4, 28 dicembre 1545.

⁹⁰ ASG, *Antico Comune*, cit.

secolo, indicato nel 1535 dal Giustiniani come esteso per 1800 palmi (m 450 circa), il massiccio non subisce più alcun aumento fino al 1559, ma deve spesso essere riattivato, insieme alla scogliera, per i guasti causati dalle frequenti tempeste.

È quanto accade nel 1531⁹¹, con conseguenze e danni rilevanti, se, ancora nel 1533, vengono stanziati lire 3891. 4.11 per ripristinare la scogliera. Altre aggiunte di scogliera sono effettuate

nel 1539	per lire 1318. 7. –
nel 1541	per lire 1463. 6. –
nel 1544	per lire 2347.14. 6

Queste opere sono finanziate dai Padri del Comune a cui – come vedremo – non sono certo sufficienti le entrate portuali, sebbene progressivamente in aumento. Occorre segnalare però, nello stesso periodo, la maggiore presenza di lasciti a favore dell'*Opera del porto e del Molo*, normalmente in *luoghi* di San Giorgio, testimoniata da fonti non contabili⁹²: i titoli con i loro proventi entrano a far parte del patrimonio della Magistratura, peraltro cospicuo in questo settore, ed in progressiva crescita, senza che a favore del Molo sia contabilmente effettuata una precisa individuazione della destinazione del reddito prodotto dai vari gruppi di *luoghi*.

Accanto ai problemi causati dalle infrastrutture che proteggono il porto e le navi e favoriscono l'attracco, i Padri del Comune si trovano a dover affrontare, durante la prima metà del XVI secolo, un evento eccezionale: la quasi completa distruzione della parte superiore della Lanterna di Capo di Faro (torre e fanale), avvenuta durante le convulse vicende legate, tra il 1512 ed il 1514, alla cacciata dei Francesi⁹³.

Per due decenni chi entra in porto deve far conto sul solo fanale del Molo⁹⁴, tanto che il Giustiniani, descrivendo la città nei suoi Annali (1535) annota: «... et in capo di Promontorio l'antica Abatia di S. Benigno ... et sotto l'abatia verso mezzogiorno è la torre o sia la mezza torre della Lanterna...»⁹⁵.

⁹¹ CASONI 1799-1800, IV, p. 40; PODESTÀ 1913, p. 209.

⁹² *Ibidem*, p. 210 e sgg.

⁹³ Cfr. DE NEGRI 1968, p. 574 e sgg.

⁹⁴ PODESTÀ 1913, pp. 324 e sgg., 348 e sgg.

⁹⁵ GIUSTINIANI 1537, c. 10v.

Nel 1543 si decide finalmente di ricostruirla, utilizzando un finanziamento ad hoc ottenuto dalla Casa di San Giorgio⁹⁶: i lavori durano dal 14 marzo di quell'anno al luglio del successivo 1544, quando la Lanterna riprende effettivamente a funzionare, anche se con qualche difficoltà che richiede per essere superata dei supplementi di spesa negli anni successivi.

Se le opere in muratura non sembrano infatti causare particolari problemi, il fanale richiede invece successive modifiche: prima di effettuarle si invia addirittura un tecnico a Livorno, per informarsi sul funzionamento del faro di quel porto, mentre il custode di Capo di Faro si reca a Savona per controllare l'effetto dell'accensione e la forza di luce visibile da quella città. Informazioni al proposito vengono chieste anche ai vari Podestà delle Riviere e segnatamente di Noli, Albenga, Rapallo, Levanto e Portovenere⁹⁷.

I costi di rifacimento della Lanterna di Capo di Faro possono essere così individuati:

1538	lire	100.13. –	}	per un muro di sostegno prima dell'inizio dei lavori
1543-1544	lire	15675.12. 5		
1544	lire	757. 7. 6		per i vetri del fanale
1545	lire	454. 7. 9		
1546-1547	lire	1753.11. 2		

per complessive lire 19.471 sol. 11 den. 11, circa il 40% del costo dei lavori compiuti nella Darsena negli stessi anni.

Anche il faro del molo richiede però una manutenzione particolare durante il periodo di inattività della Lanterna, ed i Padri del Comune sono obbligati ad intervenire, sia con il rifacimento del fanale nel 1537 (lire 254.12. 8), sia con lavori in muratura alle scale ed alla volta superiore della torre: lire 220.15. 6 nel 1537 e lire 312. 2. 1 nel 1541, ma senza alcun contributo esterno.

⁹⁶ PODESTÀ 1913, p. 349.

⁹⁷ *Ibidem*, p. 366; ASCG, *Padri del Comune*, reg. 34, Libro giornale 1544. Sui lavori di ricostruzione della Lanterna e relativi costi, per il computo dei quali viene aperto un apposito mastro, è in corso un dettagliato lavoro, anche per mettere in rilievo la complessa organizzazione.

Oltre agli interventi finanziariamente più rilevanti, su cui ci si è soffermati, esiste una ordinaria amministrazione con spese correnti di esercizio cui i Padri del Comune devono fare fronte: non diversa da quelle dei secoli precedenti per la tipologia delle voci di spesa, presenta peraltro in alcune di esse dei valori alquanto lievitati. Se da un lato, infatti, queste uscite sembrano assumere una incidenza sempre minore sul complesso dei costi dello scalo, dall'altro non si può fare a meno di sottolineare l'aumento subito da prezzi e salari: il compenso del marangone, ad esempio, rimasto invariato tra la metà e la fine del Quattrocento (1451-1493) nel 1548 risulta aver subito un aumento del 45%; il costo di un barile d'olio per i fari di circa il 60%.

Nella Tabella 3 si offre un quadro degli esborsi richiesti dalla gestione del porto nei nove esercizi del periodo 1508-1548 per i quali i dati sono risultati sufficientemente completi, secondo lo schema già seguito per i secoli XIV e XV.

A proposito della manodopera si può notare che risultano ormai quasi costantemente alle dipendenze dei Padri del Comune come addetti al porto un piccolo gruppo di tecnici salariati:

1 <i>patronus</i> del pontone	a	L. 75	annuali
1 <i>sub-patronus</i> del pontone	a	L. 60	»
1 marangone	a	L. 58	»
1 <i>magister ascie</i> per la Cava	a	L. 80	»

ai quali vengono concessi considerevoli aumenti retributivi in occasione di lavori straordinari; non si è ritenuto inoltre necessario imputare al porto, per questi decenni, una quota delle retribuzioni dei dipendenti amministrativi dei Padri del Comune, più numerosi e meglio pagati, ma per i quali le incombenze connesse con lo scalo sono sempre meno impegnative.

A parte sono indicati gli interventi nella Darsena e per la Lanterna, finanziati – con varie procedure – dalla casa di San Giorgio.

Tabella 3 - *Costi* *
(9 esercizi del periodo 1508-1548)

Anno	Fondali	Pontoni	Moli		Darsene		Fari		Salari tecnici	TOTALE
			manuten.	migliorie	Arsenale	Lanterna	funzion.	Molo		
1508	1621.9.7	8.10.-	-	-	97.10.9	87.4.-	60.12.-	-	118.18.8	1994.5.-
1516 +	2603.15.1	4732.0.6	60.0.-	-	1294.8.7	-	?	-	131.11.3	8821.15.6
1530	-	10435.16.7	99.4.4	-	-	-	81.4.-	-	385.14.3	11001.19.2
1538	-	43.8.4	111.13.7	-	-	-	71.4.-	-	223.-.-	449.5.11
1539	12165.16.7	660.1.8	8.1.4	1318.7.0	-	-	89.2.-	-	341.3.6	14582.12.1
1541	-	4061.10.3	-	1463.4.-	321.1.2	-	78.-.-	312.2.1	327.-.-	6562.17.6
1543	1302.18.8	57.15.-	-	-	7.12.-	-	62.18.-	-	225.-.-	1656.5.-
1545	1087.3.-	-	8.-.-	-	687.18.6	192.9.10	86.4.-	-	236.-.-	2290.3.4
1548	1463.13.10	1742.-.-*	52.2.10	-	-	174.2.10	87.5.6	-	288.-.-	3807.5.-

Grossi interventi finanziari della Casa di San Giorgio

1545-1546 Escavazione dei bacini della Darsena, lire 47931.18.9

1543-1547 Ricostruzione della Lanterna, lire 19741.11.11

* in Lire, soldi e denari.

+ si è utilizzato un libro giornale.

• quota di costo, addebitata all'esercizio, del pontone in costruzione.

La Tabella 4 riunisce invece, secondo il consueto schema, le risorse su cui lo scalo ha potuto fare conto negli stessi nove esercizi, con alcune voci in netto aumento a partire dal 1530, come si è già avuto modo di osservare; influisce però in modo negativo sull'andamento globale la scomparsa della *gabella sartiarum*, dal 1533 ceduta alla casa di San Giorgio⁹⁸, che dopo il 1487 aveva avuto un gettito abbastanza cospicuo.

I risultati di gestione evidenziati dal confronto dei dati delle due tabelle sono meno univoci rispetto al periodo tre-quattrocentesco: sei esercizi su nove presentano uno squilibrio negativo, tre un saldo attivo. Il deficit è assai elevato negli anni 1516, 1530, 1539 e 1541, a causa o del sovrapporsi di lavori a più di un settore delle infrastrutture, o del costo particolarmente gravoso dell'intervento programmato; gli anni 1538 e 1543 si segnalano invece per la presenza di un interessante surplus di risorse, ma anche per il più basso livello di spese. Queste ultime sono addirittura insignificanti nel 1538, quasi in previsione dell'esercizio successivo (1539) in cui le uscite superano le entrate di ben sei volte; anche i dati del 1543 denunciano una politica di contenimento dei costi, giustificata dal fatto che in quello stesso anno si inizia a ricostruire la Lanterna.

Le rendite portuali del periodo 1508-1548, comunque, anche se in alcuni casi, poco frequenti, possono risultare più che sufficienti a coprire il costo di una gestione limitata ad interventi marginali, non appaiono in grado di creare, con i rari e ridotti avanzi di gestione segnalati, gli accantonamenti necessari per sanare gli squilibri della maggior parte degli altri esercizi. Né può agire positivamente, se non con una mera funzione di contenimento, sul deficit finanziario, l'«annua pensione» ricevuta dalle Compere di San Giorgio, rimasta invariata nel suo ammontare e certamente non più proporzionata ai vantaggi che l'Amministrazione delle gabelle trae dai traffici e dai commerci.

Ci si avvia di necessità verso un periodo⁹⁹ in cui, in parte lo Stato o i suoi Uffici, ma molto di più la Casa di San Giorgio, si assumeranno direttamente, o a fianco dei Padri del Comune, l'onere di importanti lavori per migliorare le infrastrutture portuali.

Tale dato di fatto, che è politico prima che economico-gestionale, consente di proporre qualche riflessione, sempre tenendo conto che la non

⁹⁸ *Statuto* 1885, cap. CXXIII, pp. 211-215.

⁹⁹ Cfr. DORIA 1988b.

Tabella 4 - *Rendite spettanti al porto**
(9 esercizi del periodo 1508-1548)

	1508	1516	1530	1538	1539	1541	1543	1545	1548
Gab. dei fanali	118.10.-	?	270.13.-	292.10.6	347.10.2	319.6.-	474.5.-	295.11.6	489.18.6
Exitus navium	94.10.-	47.10.-	271.12.1	289.10.0	329.-.-	261.15.-	400.-.-	229.-.-	447.15.0
Iactus navium	349.4.-	171.9.-	571.2.1	521.4.-	643.8.-	586.-.-	839.11.-	512.7.-	866.13.6
Gab. grano	400.-.-	400.-.-	400.-.-	400.-.-	400.-.-	400.-.-	400.-.-	400.-.-	400.-.-
Gab. pesca porto	90.-.-	85.-.-	140.-.-	185.-.-	185.-.-	140.-.-	226.-.-	230.-.-	237.-.-
Gab. sartiane	225.-.-	238.10.-	380.-.-	-	-	-	-	-	-
Gab. schifati	360.-.-	375.-.-	300.-.-	230.-.-	270.-.-	300.-.-	285.-.-	400.-.-	410.-.-
Molagium	73.3.4	65.15.-	273.6.-	142.4.6	203.7.-	159.0.1	212.5.4	85.12.-	253.9.3
Varie	241.11.-	181.6.-	789.17.1•	49.-.-	-	-	-	-	-
TOTALE	1951.18.4	1564.10.-	3396.10.3	2109.9.-	2379.5.2	2166.1.1	2837.1.4	2152.10.6	3104.16.3

* in Lire, soldi e denari.

+ si sono utilizzati i libri giornale.

• lire 729.6.10 sono date dal valore di recupero di un vecchio pontone.

continuità degli esercizi per i quali è stato possibile arrivare ad un rendiconto finanziario, nel periodo oggetto di questo lavoro, non permette né di effettuare calcoli medi, né di presentare dati aggregati, ma solo di identificare delle indicazioni di tendenza.

In primo luogo l'andamento dei traffici e la situazione internazionale, e mediterranea in particolare, condizionano direttamente lo scalo, sia determinando stasi o sviluppo delle sue strutture materiali, sia attraverso l'aumento o la diminuzione delle entrate.

La singolarità gestionale dell'esperienza portuale genovese consiste nella prassi, derivata più dai fatti che da una precisa volontà politico-amministrativa, di operare travasi da altri settori pubblici per ripianare la situazione finanziaria dello scalo. Nel complesso i costi di gestione – anche considerando gli interventi di miglioramento delle infrastrutture – non sembrano superiori alle capacità di assorbimento di una comunità per la quale lo scalo marittimo rappresenta una fonte di occupazione e di redditi fiscali e commerciali.

In quest'ottica si chiarisce anche la funzione economica affidata alla politica di contenimento delle tariffe gravanti sui vettori, evidenziata dai dati esaminati nei paragrafi precedenti.

L'intervento sovvenzionatore dello Stato e della Casa di San Giorgio, anch'essa, a suo modo, imprescindibile presenza politica ed economica a Genova, appare quindi naturale nei confronti di una struttura artificiale e di una gestione che si pone come polo di attrazione e di redistribuzione di risorse. Solo avendo presente questa interazione e questo dialettico atteggiamento di città e porto è possibile dare un senso, non solo strettamente contabile, ai rendiconti finanziari ricostruiti e illustrati nelle pagine precedenti.

*Una luce per la città tra XII e XVI secolo.
L'importante intervento ricostruttivo della Lanterna
del porto di Genova nel 1543*

1. I fari nel Mediterraneo e la loro evoluzione strutturale

La presenza di fari, o comunque di punti luce visibili da una certa distanza, in tutti i porti risponde ad una duplice necessità: gli indispensabili adeguamenti nel tempo delle rotte a ridosso delle coste e a quelle di altura; da parte degli abitanti dei territori bagnati dal mare, l'obiettivo imprescindibile di controllare l'eventuale avvicinarsi di navi che possano essere ostili.

La luce più antica è considerata la torre di Alessandria d'Egitto, di ben 117 metri, distrutta da un terremoto¹, così come è accaduto per il Colosso di Rodi. Non possiamo non citare il faro di Bisanzio, sul Bosforo, di fronte alla colonia genovese di Pera, e le colonne di Gibilterra, la cui leggenda ne fa risalire la costruzione addirittura ad Ercole, affidando loro un significato simbolico: la fine del mondo conosciuto al di là del quale esistevano solo l'ignoto, il pericolo e mostri terrificanti². Lungo le coste italiane, fin dall'antichità, si constata un proliferare di torri in muratura o di cupole all'interno delle quali sono racchiusi bracieri con varie aperture laterali, alimentati da legname e combustibile liquido (in genere olio vegetale), ma in grado di emanare colonne di fumo durante il giorno, sempre con le stesse finalità operative. Per fare riferimento ad alcune delle strutture più antiche, possiamo ricordare quelle di Trapani, Messina, Brindisi, Ravenna, Venezia.

Si può inoltre riscontrare che la loro presenza caratterizza anche alcune zone delle coste dell'Africa, della Spagna oltre che della Francia. Medievale è la torre sulla Meloria, abbattuta durante una battaglia tra Genovesi e Pisani nel 1284 ma, dopo alcune ricostruzioni successive, attiva fino alla seconda guerra mondiale.

* Pubblicato in: « Atti della Società Ligure di Storia Patria » n.s., LIX (2019), pp. 35-61.

¹ Da cui il nome faro, essendo costruita sull'isola di Pharos. Si veda per tutti MANFREDINI 1985, p. 12 e sgg. per l'estensione dell'uso del nome nel tempo.

² Si veda in generale ROSCELLI 1990, p. 23 e sgg.

Con l'evoluzione cronologica migliorano naturalmente gli aspetti funzionali, con un uso maggiore di specchi, ma specialmente sono modernizzate le strutture in muratura, che prevedono ambienti interni e, progressivamente, anche possibilità di alloggio per il personale: non bisogna dimenticare, infatti, che un fenomeno contiguo è costituito dalla presenza di fari isolati in mare³, assai costosi, costruiti su isolotti o su ammassi di scogli.

Progressivamente aumentano le caratteristiche comuni dei manufatti: la forma diventa a torre leggermente tronco-piramidale (o conica), sormontata dalla lanterna su cui è posto il mezzo illuminante, dalle pareti di vetro, con cupola emisferica o conica, dotata di parafulmine. L'altezza del centro luminoso sul mare è stabilito in base alla portata che deve avere il faro⁴; all'interno della torre esiste una scala a chiocciola per arrivare alla cosiddetta 'camera di servizio', da cui una piccola scaletta di ferro conduce alla zona dove è situato l'apparecchio illuminante, sorretto da una colonna centrale di ghisa. Un camminamento esterno permette la costante e necessaria pulizia dei vetri.

Le torri con principale funzione di avvistamento prevedono la presenza fissa di un guardiano, spesso armato, che ha la possibilità di dare l'allarme, utilizzando il suono di una campana. Se la funzione è essenzialmente informativa, le dimensioni risultano di norma più ridotte e collocate ad una distanza tale da poter comunicare tra loro. La finalità perseguita è un sistema di controllo costiero del territorio, i cui elementi di segnalazione servono per mettersi al sicuro da eventuali pericoli.

Parallelamente alla struttura dei manufatti più importanti che vengono ampliati per permettere al custode di vivere talora con la famiglia, migliora la tecnologia⁵: ad esempio dalla fine del Settecento la lampada ad olio dell'ing. Argand; nel 1822 le lenti di Fresnel, da cui deriva la farologia moderna, ma rimangono sempre utili forme di segnaletica più modesta come le boe, le *mede* e i *gavitelli* (per indicare scogli e secche a fior d'acqua), o i *droni*, o addirittura segni naturali (come rocce con forme singolari, o picchi montuosi) che possono aiutare a riconoscere la costa da lontano. Risolutivi a metà Ottocento, l'uso del gas, peraltro assai costoso per la necessità del

³ Si veda LEONARDI CATTOLICA 1916, I, p. 8; II, pp. 346-347.

⁴ Si veda per tutti MAZZARELLA - ZANCA 1994.

⁵ LEONARDI CATTOLICA 1916, I, pp 3-6. Più in generale, sull'utilizzo dei fanali come strumento di segnalazione si rimanda a ROSCELLI 1991, pp. 11-290.

collegamento alla terraferma e successivamente il petrolio, fino alla fine del XIX secolo con le lampade a incandescenza di Edison.

2. *Il caso genovese: una 'Lanterna per Genova'*

Appare evidente, dagli esempi proposti, che molti luoghi che hanno avuto una storia ed una tradizione di autonomia, non solo sul mare, si fanno riconoscere attraverso un monumento che individua le caratteristiche di un passato spesso glorioso: non si può parlare di Roma senza citare il Colosseo, o di Pisa senza ricordare la sua celebre Torre, o ancora di Parigi senza pensare alla Torre Eiffel, e così numerosi altri egualmente famosi.

Anche Genova può essere inserita in questo elenco, e il monumento che ne sancisce l'immagine è senz'altro 'La Lanterna'. Un faro che, concretamente, ha guidato le navi che entravano in porto, ma che ha anche significato il legame di storia e di affetti della città con il suo scalo.

All'ombra di questo simbolo si sono svolte vicende storiche significative che, anche se ormai lontane, sono rimaste all'interno dei monumenti sacri e profani della città, ma soprattutto hanno conformato la mentalità ed i comportamenti dei cittadini riconosciuti per la loro 'genovesità'.

Le origini medievali (1139), la distruzione cinquecentesca (1512) e la sua quasi immediata ricostruzione (1543) richiamano l'attenzione e l'affetto della comunità verso questo suo simbolo, per il quale si predispongono opportuni finanziamenti, come si cercherà di dimostrare in questo studio: esso prende lo spunto dalla inedita documentazione finanziaria che si è ritenuto proporre al pubblico ed agli appassionati di storia: al di là delle vicende tecniche e finanziarie, *la Lanterna di Genova ha compiuto quasi 900 anni!!*⁶. Rivediamone lentamente la storia, con una particolare attenzione alla grandiosa opera di ricostruzione del 1543, dopo che era stata quasi completamente rasa al suolo dalle cannonate francesi.

3. *La prima segnaletica alle origini del porto di Genova*

Tra il XII ed il XIV secolo nel porto di Genova sono presenti i tradizionali sistemi di avvistamento per indicare l'ingresso del porto e per la se-

⁶ Si rimanda alla Mostra e all'eccezionale Catalogo che hanno celebrato l'avvenimento a Palazzo Reale, Teatro del Falcone, 7 ottobre 2017 - 4 febbraio 2018, BERTOLUCCI - LEONCINI 2017.

gnalazione delle navi in arrivo. La necessità era diventata sempre più importante sia per l'aumento dei traffici e della stazza delle navi (anche per la partecipazione alle crociate), sia per difendersi dagli assalti della pirateria, sebbene questa fosse maggiormente presente nella Riviera di Ponente⁷. Lungo questa costa, i manufatti di avvistamento erano infatti numerosi e si scambiavano segnalazioni tra loro: si parla di *faros multos fieri cum fumis*, ad Arenzano, a Santo Stefano, a Capo Noli, ad Albisola e a Celle. Ma anche a Levante erano presenti a Capo Corvo, a Capo Mesco, a Capo di Manara e di Portofino⁸. Il bacino portuale genovese era chiuso, dalla parte occidentale, da una sassosa lingua di terra alta sul mare, o Promontorio (o di San Benigno), che prenderà in breve il nome di 'Capo di Faro', in quanto diventerà la sede di una delle più antiche torri dotate di un faro per le segnalazioni ai naviganti, di cui parleremo diffusamente in seguito, e destinata a caratterizzare iconograficamente la città, di per sé già presidiata e difesa dalla via dei monti. È in questo luogo che furono per lungo tempo accesi i fuochi di legname, erica, brusca (cioè vecchie ginestre) fin dal 1128: ogni nave al suo approdo era tenuta a pagare un *drictus* per il fuoco (*moduli et ignis*). Durante il giorno i fuochi erano sostituiti da *coffini* (aste di legno), vele o bandiere.

Il sistema era completato, a levante, sul Molo vecchio, da un primo faro, assai più piccolo, ma utile a definire il confine del porto, che nel tempo prese il nome di San Marco, dove esisteva una piccola loggia detta 'dei Greci'⁹.

Fino al XVI secolo non si ha documentazione specifica concernente il personale addetto a questi complessi compiti: si sa soltanto che intorno alla fine del XV secolo esistevano due custodi, uno per il giorno ed uno per la notte. Solo nel 1586 è infatti predisposto il testo delle regole *Istruzioni per il lanteraro* che concernono l'attività di un apposito Deputato *ut die a nocte diligenter intendat cure Phalodii*: un compito quindi assai gravoso, che ci informa anche sulla dinamica delle segnalazioni, con una specie di codice¹⁰. In caso di avvistamento di navi o vascelli il custode doveva appendere un 'coffino' per ogni nave in arrivo; quando la nave si fosse trovata a venti miglia

⁷ MASSA 1988a, p. 55 e sgg.; MASSA 2010, pp. 135-150.

⁸ PODESTÀ 1913, p. 303 e sgg.

⁹ *Ibidem*, p. 81; MASSA 1988a, p. 56 e sgg. con ampia bibliografia.; PICCINNO 2000, p. 21 e sgg.; CAMPODONICO 2017, p. 17 e sgg.

¹⁰ PODESTÀ 1913, p. 306; PICCINNO 2000, pp. 82-91 e 113-121; CAMPODONICO 2017, p. 20.

dal porto, il ‘coffino’ doveva essere posto in cima ad un’asta per essere poi abbassato e tolto quando la nave arrivava in porto. Se si trattava di una galera la segnalazione era più puntuale: da una a quattro galere, un ‘coffino’ per ciascuna; se erano cinque, un ‘coffino’ e una vela; da sei a dieci galere una vela più due ‘coffini’; da undici a quindici, una vela più tre ‘coffini’; da sedici a venti, una vela più quattro ‘coffini’; oltre 20, obbligo di avvisare immediatamente le Autorità. Se si trattava di una nave da guerra il segnale era costituito da una bandiera, così come se si fosse avvistato un natante di qualsiasi genere, ma sospetto, dopo aver regolarmente fatto segnali di fumo e/o fuochi. È peraltro normale che col passare del tempo la segnaletica diventi più complessa, anche se alla base rimangono gli strumenti tradizionali.

4. *I Padri del Comune*, «*Salvatores Portus et Moduli*»

Addetta alle cure del porto genovese è una particolare Magistratura, probabilmente fin dal XIII secolo. Finanziata da gabelle ed entrate varie, per consentirle un più agevole afflusso di lasciti e finanziamenti, all’inizio viene addirittura configurata come una opera pia¹¹. I Padri del Comune appartengono ad una serie di Magistrature che tra la fine del XIII e l’inizio del XIV secolo si stabilizzano, tutte legate al commercio ed alla navigazione: l’aggiunta successiva al loro nome originario della denominazione di *Salvatores Portus et Moduli* ne enfatizza la maggiore responsabilità¹². L’azione del legislatore, rivolta all’interesse generale, fa sì che i nuovi Magistrati siano Deputati *ad custodiam et salvamentum portus* e tenuti ad *exactionem quantitatum debitarum officio*¹³. Da parte del Comune, come si è detto, vengono in vario modo attribuiti dei finanziamenti destinati al compimento di tutte le opere utili e necessarie alla migliore funzionalità delle strutture portuali, comminando multe e pene severe ai trasgressori delle regole emanate per evitare qualsiasi tipo di danneggiamento. Solo nei secoli successivi la competenza dei Padri del Comune sul territorio portuale si allarga fuori dai ristretti confini dello scalo (ad esempio avranno la giurisdizione anche sull’acquedotto e sulle corporazioni), ma il loro prestigio tecnico e professionale è soprattutto legato alla cura del porto.

¹¹ Da ultimo, con bibliografia, PIERGIOVANNI 1988, pp. 11-36; MASSA 1988a, p. 55 e sgg.

¹² PIERGIOVANNI 1988, p. 22.

¹³ DESIMONI 1886a, pp. 3-20; PIERGIOVANNI 1988, p. 11 e sgg.

Non si tratta di compiti irrilevanti poiché nel bacino acqueo troviamo strutture complesse, come i numerosi moli e i rispettivi pontili di attracco, le due Darsene, l'Arsenale e i difficili fondali di cui è costantemente necessario controllare la profondità per permettere anche alle navi più grandi di attraccare: indispensabile in questo caso la funzionalità dei pontoni necessari ai dragaggi. Alla stessa Magistratura spetta poi la giurisdizione sui traffici e sulle merci sbarcate e, non da ultimo, è responsabile dei fari e della funzionalità delle segnalazioni, con il corrispondente controllo del personale addetto a ciascun manufatto¹⁴.

Il porto, poi, non è una realtà statica: nel tempo sono necessari miglioramenti, adeguamenti e attenti accorgimenti per mantenerne la funzionalità: così, ad esempio, tra la fine del Trecento ed il Quattrocento tutti i moli in legno, che si staccano a pettine dalla Ripa, per l'attracco delle navi e il carico e lo scarico delle mercanzie, vengono ricostruiti in pietra, fino alla grande opera seicentesca rappresentata dal Molo nuovo che cambia quasi completamente la fisionomia del bacino portuale.

Si tratta di investimenti per i quali non sono certo sufficienti le entrate ordinarie ed indispensabile, in numerose situazioni di ampio respiro, si dimostra l'intervento finanziario del Banco di San Giorgio. Per dare una idea dei costi si può ricordare che nel 1470, Agostino Adorno ritiene che per quanto concerne i lavori ancora in corso sui moli, *singulum pedem mille ducatis constasse*.

La gestione amministrativa e finanziaria dei Padri del Comune, raccolta in una importante serie di libri contabili, è percorribile dal 1340 alla fine del Settecento, alla caduta della Repubblica aristocratica¹⁵. Questa contabilità, nell'ambito specifico e mirato del presente lavoro, ci permette di seguire nel tempo l'opera di continua riparazione e di ammodernamento dei due fari ed i conseguenti costi, oltre alla spesa, e forse sarebbe meglio definirlo investimento, con tutti i dettagli, necessario per la complessa ricostruzione della grande Lanterna nel 1543, dopo la quasi completa distruzione avvenuta, a causa dei colpi di artiglieria, durante l'assedio di Luigi XII, re di Francia, nel 1512, nell'assalto della fortezza della *Briglia* eretta a Capo di Faro, in pratica

¹⁴ Per maggiori dettagli si veda MASSA 1988a; PICCINNO 2000 con ampia bibliografia.

¹⁵ POLONIO 1977; GROSSI BIANCHI - POLEGGI 1980; POLEGGI 1987; MASSA 1988a; DORIA 1988a; PICCINNO 2000.

quasi una fortificazione intorno alla Lanterna¹⁶: crolla completamente il fanale e tutta la parte superiore del faro, tanto che nel 1515 lo stesso Doge Ottaviano Fregoso ordina la demolizione di altre parti ormai pericolanti.

Per trent'anni, per indicare durante la notte il porto ai naviganti, rimane solo la piccola luce della torre del Molo vecchio, e la grande Lanterna permane nello stato di 'mezza torre'.

5. I costi di funzionamento, manutenzione e ristrutturazione dei due fari tra il 1340 ed il 1515

Se fondali, Darsena e moli sono al primo posto negli interventi dei Padri del Comune, la superstite contabilità di quaranta esercizi, tra libri mastri e libri giornale, nonostante gli evidenti intervalli che rimangono scoperti, permette di ricostruire una serie importante di investimenti che, nel corso del tempo, diventano indispensabili sia per l'efficienza delle due luci che caratterizzano gli estremi, a levante e a ponente, dell'arco portuale, sia per un regolare funzionamento, sia per migliorarne l'efficienza¹⁷. Particolare attenzione è rivolta naturalmente alla struttura esistente a Capo di Faro, sulla quale sappiamo dall'Annalista Stella che già dal 1326 risultavano installati due fanali ad olio (di oliva), anche se si può presupporre che, successivamente, siano andati distrutti nel 1512.

Il promontorio su cui era stata collocata la fonte di luce (che da ora in avanti denomineremo semplicemente la Lanterna) era alto cinquanta metri sul mare, ma non sappiamo quanto di questo spiazzo fosse originariamente, nel XII secolo, destinato ai fuochi; la prima torre fu invece costruita intorno al 1318, e operante durante il conflitto tra Guelfi e Ghibellini, prima dell'arrivo di Roberto d'Angiò¹⁸; già nel 1342 la *Lanterna Magna* è parzialmente rinnovata, con lavori che iniziano nel mese di agosto e si concludono solo nel marzo dell'anno successivo, con un esborso di oltre cinquecento Lire, pari al 32%

¹⁶ Da ultimo, CAMPDONICO 2017, p. 21.

¹⁷ La serie dei Registri contabili della Magistratura è conservata per il periodo più antico (1340-1406) presso l'Archivio di Stato di Genova (ASGe), *Antico Comune*; per il periodo successivo, (1412-1797), presso l'Archivio Storico del Comune di Genova (ASCGe), *Padri del Comune, Libri di scrittura*. Si veda POLONIO 1977, pp. 40-43 e 156-160; SAGINATI 1974, pp. 5-53. Anche MUSSO 1975, pp. 204-226 e BAUTIER 1962, p. 168 e sgg.

¹⁸ LUNGONELLI 1953, pp. 75-76; CAMPDONICO 2017, p.19.

dei costi portuali dell'esercizio¹⁹. L'operazione è complessa e ristruttura il fanale in un assetto che, escludendo alcuni interventi di livello contenuto (1350, 1383, 1391), rimane invariato fino all'inizio del Quattrocento²⁰.

Del 1371 è la prima raffigurazione grafica che abbiamo a disposizione di questo manufatto, che riprende il modello tradizionale dei fari del Mediterraneo (Fig. 1)²¹: una base larga su cui si erge una torre a scalare di tre larghezze decrescenti (quasi una 'doppia torre' o 'torre sovrapposta')²² per terminare con una edicola leggermente conica, coperta da una cupola in legno, con una armatura di ferro che trattiene i vetri. Nel 1405 è riportata una spesa di oltre cento lire per collocare sulla cima della stessa una palla o globo con un'asta che regge una croce su cui è infilzata la figura di un pesce, fatti appositamente dorare.

In questo periodo, per quanto concerne il funzionamento corrente delle due sorgenti di luce, il costo è commisurato principalmente al consumo di olio, acquistato all'ingrosso dai Padri del Comune che ne destinano una piccola parte anche alla lampada della chiesa di San Lorenzo. La quantità annuale di olio inviata ai custodi delle due torri è pari a circa otto barili e mezzo per il piccolo faro del Molo vecchio, che diventano dodici (cioè uno al mese) intorno alla metà del Quattrocento; un barile al mese, portato in seguito ad uno e mezzo è invece necessario per la Lanterna di Capo di Faro²³: il costo è quello di mercato, peraltro non costante, potendo variare da quattro a quasi sei Lire al barile²⁴.

L'analisi dettagliata dei costi sostenuti per i due fari, in pratica fino all'inizio del Cinquecento²⁵, non segnala disequilibri particolari se non per

¹⁹ Tra il 1340 ed il 1440 l'incidenza media del costo delle due fonti di luce sulla gestione portuale ordinaria è del 15%.

²⁰ MASSA 1988a, pp. 69-70.

²¹ ASGe, *Antico Comune 195, Manuale dei Salvatores Portus et Moduli, ad annum*, disegno a inchiostro sulla coperta in pergamena.

²² CAMPODONICO 2017, p. 19.

²³ Il barile da olio era pari a 66,29 litri

²⁴ La Lira genovese, moneta di conto, era divisa in venti soldi, ciascuno composto da dodici denari. Per una maggiore semplificazione delle cifre che si useranno anche in seguito, tutti i valori saranno espressi in Lire e soldi, arrotondando i denari.

²⁵ MASSA 1988a, pp. 84 e 100, con il dettaglio dei singoli costi annuali, in funzione dei registri superstiti. Infatti tutti i costi riportati relativamente al periodo 1340-1440 e 1451-1541 derivano dall'analisi delle due serie di libri contabili citati alla nota 17, *ad annum*.

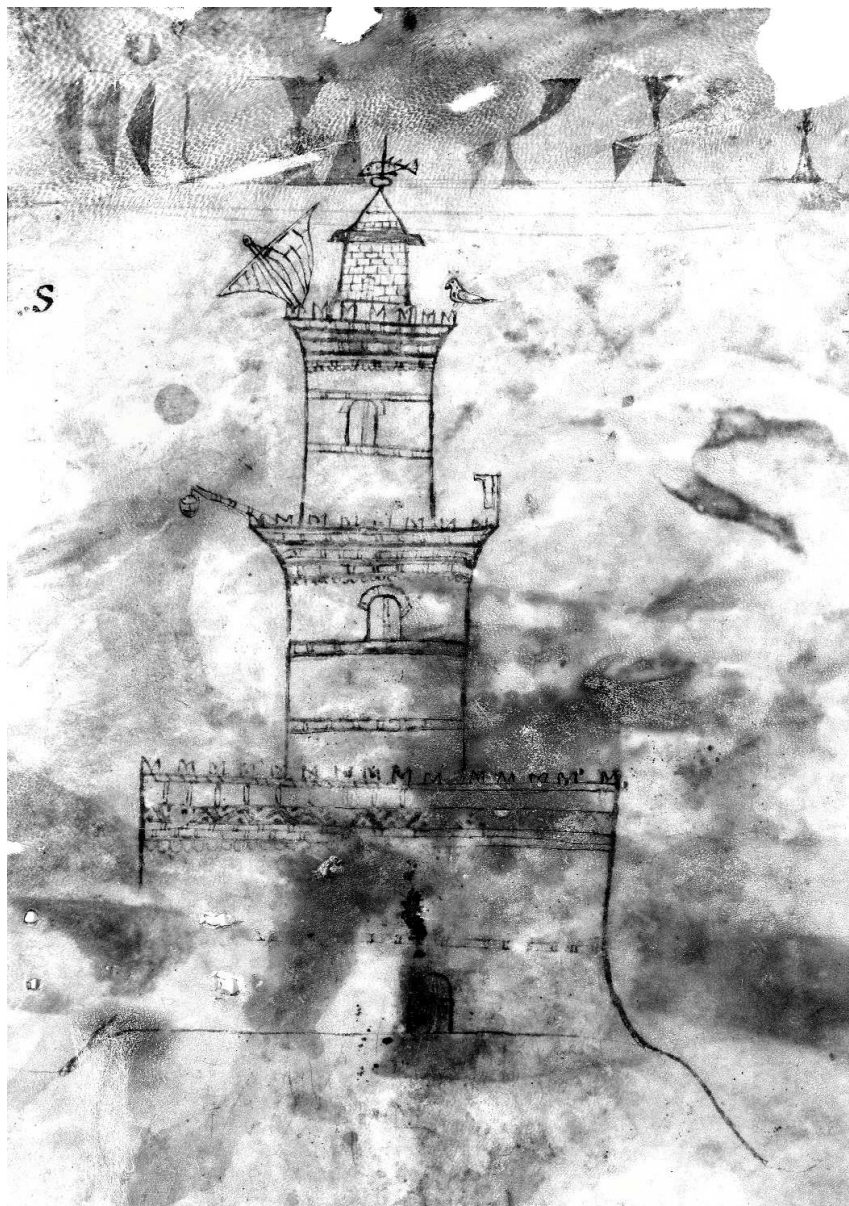


Fig. 1 - La Lanterna dal *Cartolare* del 1371 dei *Salvatores Portus et Moduli* (ASGe, *Antico Comune* 195).

alcuni ‘accidenti’ specifici: così tra il 1394 ed 1395 il piccolo faro del Molo, e nel 1342 e nel 1405-1406 la Lanterna, rimangono a lungo inattivi, per i complessi lavori cui sono sottoposti.

La seconda voce importante di spesa necessaria al loro funzionamento, e che spesso fa lievitare le previsioni, sono i vetri dei fanali e il piombo necessario per la strutturazione. È questo il caso dell’intervento sopraccitato del 1342, quando i Padri del Comune assumono alle loro dipendenze, stipendiandoli per alcuni mesi, sette artigiani con specializzazioni diverse, che provvedono ad assemblare più di 14 quintali di vetri, che rappresentano il 50% del costo complessivo dei lavori, utilizzando due quintali e mezzo di colla, con il contributo di più di duecento giornate di lavoro del maestro stagnaio. La fonte di luce della Lanterna viene in pratica quasi rifatta e dotata di 52 lucerne²⁶.

Il vetro, in realtà, non è soltanto il materiale più ricorrente nelle riparazioni, ma anche indubbiamente il più costoso: viene fatto arrivare da Masone e più spesso da Altare, e deve essere dotato di particolari caratteristiche che obbligano spesso il maestro stagnaio a recarsi di persona nei luoghi di produzione, per avere maggiore sicurezza della congruità del prodotto. Del resto, per i lavori del 1394-1395 per il faro del Molo vecchio, il vetro impiegato è di quasi 9 quintali: non è poco per un manufatto definito comunemente la ‘Lanternetta’.

Nel 1405-1406 la Lanterna grande impegna per una importante serie di lavori quasi 2800 Lire, circa il 90% di quanto i Padri del Comune spendono nell’esercizio di quell’anno a favore di tutta la rimanente struttura portuale; nessun altro investimento di rilievo viene compiuto, ma, per la particolare esiguità delle rendite portuali, è necessario un prestito specificamente mirato da parte del Comune « causa faciendi et construendi Lanternam Capiti Fari ... »; si arriva cioè a ritenere l’entità dell’intervento quasi una ricostruzione del faro. D’altra parte i vetri devono essere nuovamente sostituiti, per non parlare del costo del piombo: 913 pezzi nuovi di vetro (più di 15 quintali) per tenere uniti i quali si stima di avere bisogno di 110 quintali di piombo, il cui costo in pratica è maggiore di quello dei vetri, cioè il 59% dell’esborso complessivo contro il 19%. Nuovamente nel 1460, per la sola

²⁶ Come è logico il numero delle lampade accese durante l’inverno (normalmente 30), e quindi il loro costo, era assai maggiore che durante il periodo estivo (durante il quale potevano ridursi anche a 9).

Lanterna, vengono usate altre 634 lastre di vetro dal peso medio di un chilo e mezzo ciascuna: i Padri del Comune (ormai quasi al collasso finanziario) continuano a raccomandarsi con i vetrai di Altare affinché siano *fulgentes, integras et planas*. Al momento della consegna, nel 1471, di una nuova fornitura, si lamentano che il prodotto non corrisponde a quanto richiesto e riducono il compenso all'artigiano « quia non respondit qualitate et bonitate ab eo promissa ». Per rimettere il fanale in funzione, (ormai inattivo da sei mesi) occorrerà aumentare la quantità di piombo, di pece e di vernice *ad iungendum clapas vitri*, con il sottinteso aggravio di spesa.

A queste grandi quantità e a questi numeri può essere curioso aggiungere tra le spese correnti, sempre concernenti i manufatti in oggetto, l'ingente quantità di uova il cui albume viene utilizzato per la pulizia dei vetri: nel 1391-1392 sono acquistate 750 uova a 5 soldi al centinaio; notevoli le quantità presenti anche negli altri esercizi: nel 1429-1430 ad esempio, ne sono contabilizzate trecento.

È indubbio che la Lanternetta richieda esborsi inferiori, specialmente rispetto alle opere murarie dei due manufatti, nel complesso meno soggette a logorio, e che quindi incidono in modo meno macroscopico sul Bilancio dei Padri del Comune. La storiografia non ricorda particolari calamità fino alla fine del Quattrocento, se non un fulmine che colpisce la grande torre nel 1481²⁷; il fanale rimane inattivo fino al 1485 e i fuochi di segnalazione, per un certo periodo vengono accesi nella Cava di Carignano.

Per concludere, fino al Cinquecento, il mantenimento dei due fari non è una partita indifferente all'interno del Bilancio dei Padri del Comune, anche se non raggiunge i costi richiesti da altre infrastrutture, come i moli, o operazioni complesse come l'abbassamento dei fondali²⁸. Il punto più debole, come si è visto, rimangono i fanali, in vetro e piombo, che necessitano di riparazioni continue. Queste spese contribuiscono comunque ad appesantire i costi che la Magistratura deve sostenere in ambito portuale, e i bilanci dell'Istituzione sono costantemente in disavanzo²⁹. I cespiti delle rendite di cui godono sono spesso altalenanti, ma sempre cronicamente insufficienti; i Padri del Comune sono continuamente alla ricerca di nuove entrate o di fi-

²⁷ LUNGONELLI 1953, p. 78. Purtroppo non ci sono pervenuti i libri contabili relativi a quell'anno.

²⁸ REBORA 1988, pp. 199-220.

²⁹ MASSA 1988a, pp. 37-134.

nanzamenti straordinari: ad essi pone e porrà rimedio nella maggior parte dei casi nei secoli successivi (in particolare per le opere infrastrutturali seicentesche) il Banco di San Giorgio³⁰.

Tra il 1512 ed il 1514, durante le già citate convulse vicende legate alla cacciata dei Francesi, la Lanterna di Capo di Faro viene in pratica completamente distrutta (in particolare la parte superiore, cioè tutta la torre e il fanale): per almeno due decenni chi entrava in porto dovette fare conto solo sulla Lanternetta del Molo vecchio³¹, tanto che il Giustiniani, nel 1535, descrivendo la città nei suoi Annali annotava «... et in capo di Promontorio l'antica abatia di San Benigno ... e sotto l'abatia, verso mezzogiorno è la torre o sia la *mezza torre della Lanterna ... [il corsivo è nostro]*»³². Nel 1543, come ricordato in una artistica lapide con lo stemma della città, successivamente murata sopra la porta del terrazzino centrale (il primo ballatoio), si decide di ricostruirla³³.

6. *La grande opera di metà Cinquecento: la ricostruzione completa della Lanterna di Capo di Faro*

Il problema della copertura finanziaria dei lavori, non indifferente, viene risolto ricorrendo alla Casa delle Compere e al Banco di San Giorgio, nei confronti dei quali era stato appena estinto il debito, da parte del Magistrato della Guerra, con le cui risorse era stata edificata la sesta cerchia di mura della città. Ai Padri del Comune vengono assegnati 650 *luoghi* delle *Compere*, indicando che si sarebbe dovuto provvedere anche al prolungamento del molo. Il controvalore finanziario avrebbe dovuto essere ottenuto grazie a un forte aumento del gettito della *gabella delle chiatte*, funzionale cioè ad una imposizione aggiuntiva, nonostante che fosse già di per sé onerosa³⁴. Di

³⁰ DORIA 1988a, pp. 135-198.

³¹ Naturalmente i relativi costi per combustibile lievitano, anche per l'aumento del prezzo dell'olio nello stesso periodo, e la necessità di manutenzioni diventa più frequente. MASSA 1988a, pp. 112-114.

³² GIUSTINIANI 1537, c. XV; MASSA 1988a, p. 113.

³³ « Anno. A. Christo nato MDXLIII, restituitae libertatis XVI, Petrus JP. Cibo Clavica, Jo. Baptista Lercario q.D. et Lucianus Spinula q. Geogii, Patres Communis, instaurarunt hanc Turrim quam olim Maiores Nostri struxerant et quae MDXII in oppugnatione arcis Lanternae tormentis diruta fuerit ».

³⁴ L'imposizione aggiuntiva era costituita dal quattro denari e mezzo sul trasporto di ogni cantaro di *raubis et mercibus, tam forensium quam genuensium, sale et victualibus exclusis*,

buon augurio il pranzo offerto il 13 marzo dai Padri del Comune, presso il Monastero di San Benigno, a tutte le maestranze.

I lavori vengono eseguiti per la maggior parte tra il 14 del mese di marzo e il 30 dicembre 1543: queste sono le date del periodo durante il quale viene aperto nel libro mastro dell'anno tenuto dai Padri del Comune il conto *Expense fabrice turris Lanterne Capitis Fari*, dalle cui annotazioni giornaliera risulta alla fine dell'anno una spesa complessiva di Lire 11.414, soldi 4 e denari 7³⁵; nonostante la chiusura attuata nel conto del 1543, occorre aggiungere prima di tutto il consumo di olio che garantisce il funzionamento del faro; per alcuni mesi, poi, le spese continuano al punto che ancora nel mastro 1548 esiste un conto, che fa anche riferimento ad esborsi di esercizi precedenti (*Expense fabrice et instauracionis turris Capiti fari nec non fanalis dicte turris*)³⁶.

La Lanterna, infatti, comincia a funzionare in maniera abbastanza efficiente solo dal luglio del successivo 1544, ma nel frattempo, specialmente il fanale continua a dare continui problemi e deve spesso essere modificato: non è quindi ingiustificato il calcolo complessivo che nel 1548 porta il totale dell'investimento che si è dovuto effettuare a quasi ventimila lire (dai conti, ufficialmente, Lire 19.741 e soldi 12)³⁷ completamente finanziate dalla Casa di San Giorgio³⁸ (Fig. 2).

a partire dal 5 marzo. La tariffa ordinaria era di due denari e mezzo. Si veda ASCGe, *Padri del Comune, Atti*, filza 17, n. 113: «Copia contractorum inter Illustrissimos Dominos Patres Communis et Magnificos Procuratores Comperarum Sancti Georgii pro cabella platarum occasione lavorum ... pro fabricanda turre Lanterne et cresimento».

³⁵ ASCGe, *Padri del Comune, Libro di scrittura 1543* (mastro), n. 36: il conto in oggetto inizia a c. 79 e continua nella contabilità alle carte 82, 84, da 86 a 90, 92, 94-95, 99 (con la contabilità di ottobre), e si chiude a c. 211 (30 dicembre) con il totale sopraportato. Questo dato non corrisponde esattamente con quello citato da PODESTÀ 1913, pp. 287-292, ma il divario è dovuto al fatto che quest'ultimo ingloba anche alcuni costi contabilizzati successivamente al 30 dicembre 1543, e quasi immediati, per alcuni ampliamenti e manutenzioni. Già durante i lavori si era resa necessaria la costruzione non prevista e conteggiata a parte, di un ulteriore muro di sostegno; del 1545 l'intervento per migliorare il fanale (quasi duemila lire per i due imprevisti). Il costo complessivo del rifacimento della Lanterna incide quindi su un numero di esercizi che supera i dieci mesi del 1543 entro i quali è peraltro concentrata la maggior parte dei lavori effettivi. MASSA 1988a, pp. 113-115.

³⁶ MASSA 1988a, p. 114.

³⁷ *Ibidem*, pp. 131-133. Nel Libro mastro 1548 è riportato solo il totale complessivo, con riferimenti generici a costi sostenuti per calce, gradini di ardesia, una certa quantità di mattoni,

Le modifiche tecniche trovano forse i Genovesi non del tutto preparati: prima di procedere ad ulteriori cambiamenti, si decide addirittura, nel 1544, di inviare un esperto a Livorno per avere informazioni sul faro di quel porto³⁹; il custode di Capo di Faro, a sua volta, si reca a Savona per controllare l'effetto dell'accensione e la forza della luce visibile da quella città. Informazioni al proposito vengono richieste anche ai vari Podestà delle Riviere e segnatamente a quelli di Noli, Albenga, Rapallo, Levanto e Portovenere⁴⁰.

Non bisogna poi dimenticare gli impegni finanziari richiesti in questo stesso periodo dalla Lanterna del Molo, la cui manutenzione deve essere più frequente: nel 1527, nel 1533, e nel 1537 il fanale deve essere parzialmente rifatto. Importanti i lavori in muratura (scale e volta superiore): nel 1541 sono necessari 3.300 mattoni per i lavori di sicurezza dello stesso⁴¹. Solo a partire dal 1548 gli esborsi in questo settore si normalizzano, avendo rappresentato nell'ultimo quinquennio un importo pari al 40% di quanto investito in una delle più importanti necessità della manutenzione portuale: il dragaggio dei fondali.

Dopo aver esaminato a lungo i problemi dei fanali e di quello della Lanterna in particolare, dal mastro delle *Expense fabrice Turris Lanterne* emergono altri elementi di un certo rilievo: prima di tutto in nome dell'autore e direttore della realizzazione del progetto, Francesco da Gandria, considerato grande esperto di arte muraria, coadiuvato da un gruppo di abili maestri antelami e da una serie di maestranze con specifica esperienza⁴².

alcuni metri quadrati di pietre lavorate a scalpello. PODESTÀ 1913, p. 351; LUNGONELLI 1953, p. 78; MASSA 1988a, p. 114; PICCINNO 2000, p. 134 e sgg.

³⁸ Per maggiori dettagli sui rapporti finanziari tra Padri del Comune e finanziamento delle opere portuali da parte della Casa di San Giorgio si rimanda a MASSA 1988a e a DORIA 1988a.

³⁹ Il faro di Livorno, risalente al 1304, dopo essere stato distrutto una prima volta nel 1284, viene ricostruito sulla terraferma: alto 51 metri era diviso in undici piani raggiungibili con scale a chiocciola, totalmente in pietra, ed era particolarmente famoso per la sua efficienza; continuerà a funzionare fino alla prima guerra mondiale. Si veda il sito www.farodihan.it/magazzino/testi/livorno.htm

⁴⁰ PODESTÀ 1931, p. 303 e sgg.

⁴¹ ASCGe, *Padri del Comune, Libri di scrittura 1544 e successivi*.

⁴² Non tutti gli Autori sono d'accordo nell'indicazione dei nominativi impiegati nella ridefinizione delle opere murarie, anche perchè alcuni operarono alle dipendenze dei Padri del Comune, altri del Magistrato della Guerra. Sulla questione si rimanda a PODESTÀ 1931, pp. 351-356; LUNGONELLI 1953, pp. 75-78; ROSCELLI 1991, p. 213 e sgg.

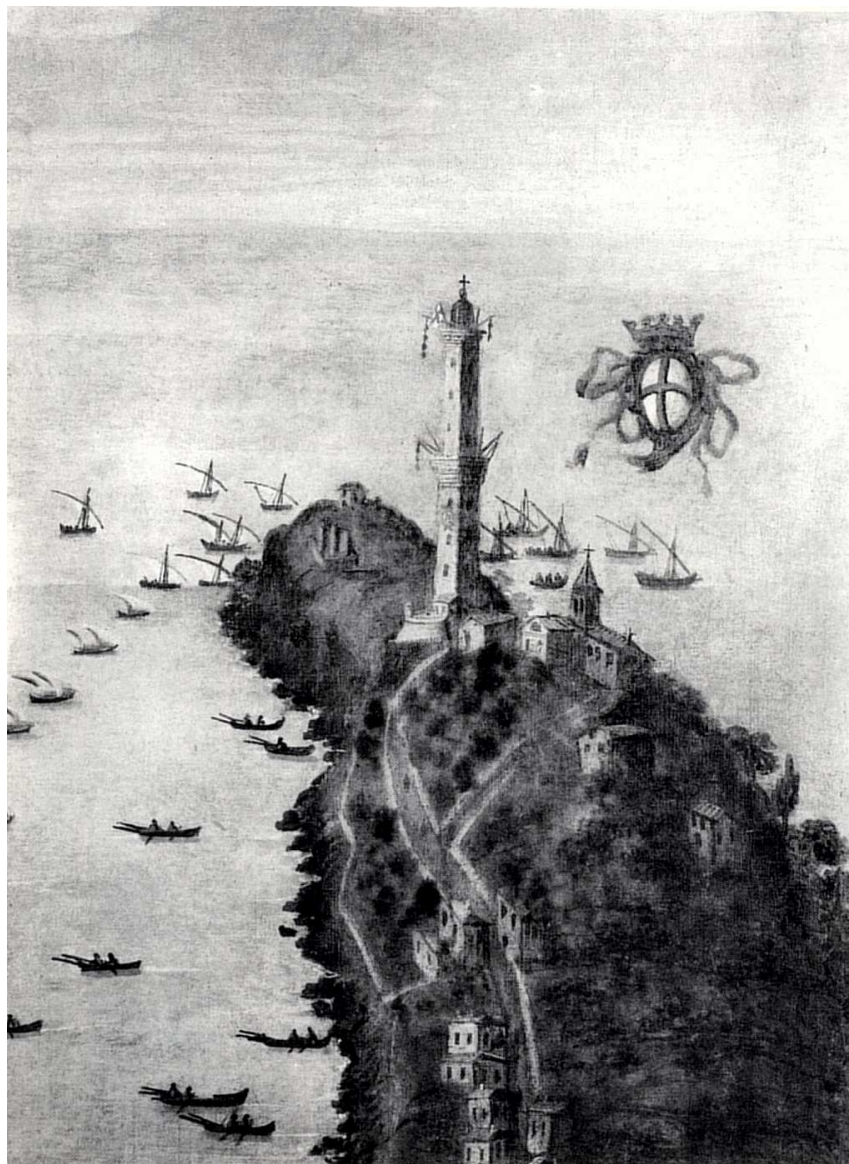


Fig. 2 - La Lanterna ricostruita a metà del XVI secolo (Particolare dal quadro di Cristoforo Grassi del 1597).

Nel nuovo manufatto l'architettura originaria è sostanzialmente conservata, ma la costruzione viene elevata intorno agli 80 metri e sono notevolmente migliorate le rifiniture, sostituendo la merlatura con una elegante balaustra in pietra di Finale. In sintesi, dalle scritture risulta che i materiali impiegati furono una grande quantità di calce (200 tonnellate), mattoni in grande numero (se ne contano centoventimila), 120 mq di pietre squadrate a scalpello e da cannella, oltre a quelle recuperate dai ruderi della torre precedente, legname, corde, ferri per incatenare, tavole da palco, legni ed assi per le costruende volte, più 302 gradini di ardesia.

Il registro riporta giornalmente i costi di ciò che veniva fornito gradatamente in funzione delle necessità dei lavori, e quindi l'andamento dei costi nel corso del tempo. Si è cercato di sintetizzarli, per materiale e per fornitori, non sempre gli stessi, ma sempre con grande attenzione alla qualità dei materiali, che spesso arrivavano da lontano: notevoli quantità di pietra di Finale vengono trasportati in agosto con una 'triremi Monaci'; altro materiale arriva *in boatteriis* con quattro paia di buoi e più di venti viaggi.

Una volta terminati i lavori, il cantiere deve essere sgomberato, con un costo non indifferente, ma anche questo ripartito sui vari materiali, mentre il 15 novembre viene saldato il rivestimento in rame del fanale, lavoro per il quale si ricorre ad un 'alamano', Eustachio Endroch, che impiega un cantaro e dieci rotoli di rame e viene retribuito con 142 Lire genovesi⁴³.

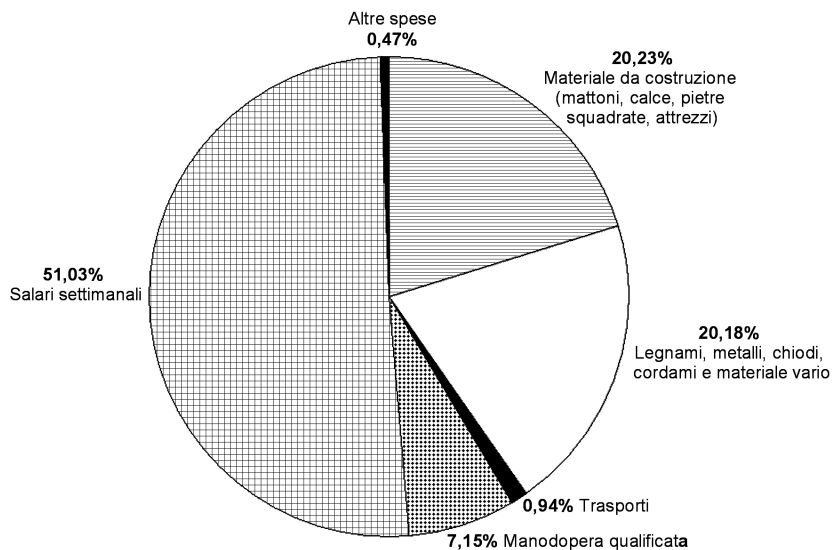
Le ultime forniture addebitate nel mese di dicembre 1543 nelle scritture del libro mastro concernono le piastre di piombo necessarie a comporre le lettere per l'iscrizione da porre sulla torre, il *terolium* per conservare l'olio necessario al fanale e i *claveti* di ferro *pro clavandis vitreis* del fanale stesso, dal costo non indifferente di Lire 34,5. Sempre dalle ultime voci contabili si apprende come i salari delle maestranze variassero dalle 14 alle 25 Lire mensili, in funzione delle diverse specializzazioni, più alcune gratifiche a chi avesse lavorato con particolare perizia: *pro bene meritis*⁴⁴.

⁴³ Un cantaro equivaleva a Kg. 47,649 ed era diviso in 12 rotoli.

⁴⁴ Così vengono concesse Lire 35 ciascuno a Giovanni Battista de Franchis Molfino e a Nicolò Spinola de Signorio, al patrono e al subpatrono del pontone. In più, Giovanni Battista de Franchis Molfino riceve una gratifica notevole di quasi 150 Lire per ricompensarlo di una serie di economie che è riuscito a realizzare nel corso dei lavori: « pro exitis minus factis per eum a die principii dicte fabrice usque hodie, existentis in fondo presentis manualis ».

Sinteticamente le principali voci di spesa che coinvolgono la ricostruzione della Lanterna, quali risultano dalla contabilità del libro relativo al 1543, al 31 dicembre, sul totale riportato di Lire 11.414 soldi 4 e denari 7 possono essere riassunte nella seguente tabella:

Voci costo della costruzione	£. s. d.	%
Materiale da costruzione (mattoni, calce, pietre squadrate, attrezzi)	2309.14.11	20,23
Legnami, metalli, chiodi, cordami e materiale vario	2303.11.09	20,18
Trasporti	107.03.06	0,94
Manodopera qualificata	816.03.07	7,15
Salari settimanali	5823.02.07	51,03
Altre spese	54.08.03	0,47
Costo totale	11414.04.07	100
Totale incidenza manodopera	59,12%	
Totale incidenza materiali	40,88%	
<i>Rapporto</i>	<i>1,45</i>	



7. Alcune considerazioni sulle più rilevanti voci di spesa

a) *La mandopera*

Alcuni dei costi sostenuti tra aprile e dicembre 1543 meritano un ulteriore approfondimento. Primo fra tutti quello della manodopera che si è visto incidere sull'investimento complessivo richiesto dal manufatto per il 59,12% (circa Lire 6.750). Il dato è il risultato di due componenti: i salari settimanali spettanti ai Magistri Antelami, ai camalli, agli scalpellini, ai falegnami e in generale ai giornalieri non specializzati per l'51% (circa 5.823 lire), il cui compenso non è quasi mai nominativamente indicato, senza alcuna specifica della retribuzione unitaria; in seconda battuta il costo della manodopera qualificata per circa ottocento lire (7,15%), comprendendo in questa categoria il proprietario del pontone con la sua squadra di 10 uomini, i marinai del lembo e delle triremi che andavano e venivano da Finale, i capi d'opera e i sovrintendenti ai lavori (6,6%). Capacità professionali, anzianità, durata del contratto di lavoro, difficoltà nell'effettuarlo, incidono sull'ampia gamma salariale. Inoltre non tutte le maestranze erano contemporaneamente presenti nel cantiere, all'interno del quale esisteva anche, come si è detto, una forza lavoro occasionale, a carattere fluttuante, cui si ricorreva in momenti particolarmente critici. Si lavorava, secondo le regole delle corporazioni genovesi, dall'alba al tramonto, ma era obbligatorio rispettare le domeniche e le altre festività (circa 90 all'anno)⁴⁵.

Aggiungendo ai valori sopra evidenziati il costo dei trasportatori (0,94%), possiamo calcolare che il finanziamento ottenuto per la ricostruzione della torre fu impiegato per più della metà nella retribuzione delle maestranze e per quasi un 41% per i materiali da costruzione, oltre ad alcune spese varie collegate.

Anche se si lavorò per nove mesi consecutivi, nella contabilità l'andamento degli esborsi parziali non è costante, ma risulta particolarmente elevato tra giugno e settembre, quando le ore di luce sono maggiori: una media tra le trecento e le settecento lire mensili fino a giugno per arrivare ad oltre mille lire nella parte centrale del periodo e scendere progressivamente da settembre verso i mesi successivi.

Volendo dare un significato economico a questi dati, facendo riferimento anche ad altri lavori edilizi effettuati a Genova a metà del XVI secolo, sulla

⁴⁵ SIVORI PORRO 1994, p. 355.

base di diverse scritture contabili più dettagliate, si può sottolineare che il salario giornaliero di un maestro antelamo si aggirava sui 12 soldi, mentre la manovalanza non superava gli otto. Con riferimento al prezzo del grano nel 1543 (soldi 1,0650 al Kg) e considerando il consumo medio di pane di una famiglia tipo ⁴⁶, per l'operaio qualificato la spesa in questo bene primario (la più importante del bilancio familiare, in media Kg. 2,4) finiva per assorbire il 21% del compenso giornaliero, mentre per il lavorante arrivava al 32% circa. La precarietà dei giorni lavorativi di un anno rendeva inoltre altamente instabili i redditi individuali.

b) *I materiali da costruzione*

L'analisi delle spese di acquisto dei materiali deve essere considerata al netto del riutilizzo, per quanto concerne la parte più grezza, di una notevole quantità delle 'macerie' della torre distrutta, e può essere articolata in due voci: una più generale che riguarda le necessità più comuni, relative al completamento dell'opera edilizia in senso stretto (il 20,23% del totale) ⁴⁷; una seconda più specifica, concernente gli altri materiali utilizzati nel cantiere, tendenzialmente più costosi: legname, ferro, chiodi, cordami e altro, per complessive circa Lire 2.304, ossia il 20,18% dell'esborso relativo alle varie specifiche necessità lavorative.

– *i mattoni*

Rappresentano il 5% del costo totale del manufatto edificato e il 24,20% dell'esborso complessivo per i vari materiali da costruzione utilizzati. Come già accennato, sono di diversa tipologia e risultano consegnati da soli tre fornitori, al costo medio di Lire 5 soldi 10 ogni mille unità, per complessive 559 Lire.

I cosiddetti *iuvenes*, (6.025, pari al 5,6%, sono i più scadenti, poco cotti e poco resistenti alla compressione; i *ferrioli* (96.690, *bene cottis*, molto compatte, refrattari e resistenti) sono il 1'89,8%; gli impermeabili, da cisterna (per 4.950 pezzi) i più costosi appunto in quanto assai impermeabili, cioè poco porosi), rappresentano soltanto il 4,6%. In totale se ne contano 107.575 pezzi.

⁴⁶ SIVORI PORRO 1994, pp. 270 e sgg, 408; BRAUDEL 1981-1982, I, p. 109; ZANETTI 1964, pp. 70-76.

⁴⁷ Con un costo complessivo di circa 2.310 Lire, appartengono a questo primo gruppo le pietre squadrate e quelle del Finale, i mattoni di diversa qualità (*iuvenes*, *ferrioli* e *da cisterna*), la calce, le coffe utilizzate per il trasporto del materiale; il secondo gruppo è più variegato.

La maggiore quantità viene fornita all'inizio dei lavori (aprile-maggio); settembre e ottobre fanno rilevare grosse consegne che decrescono progressivamente verso la fine dei lavori.

– *le coffe*

Si tratta di gerle in vimini, vuote⁴⁸, in quanto atte a trasportare il materiale da costruzione. Il nome deriva dal fatto che i garzoni le appoggiavano su una specie di cappuccio indossato sul capo, che scendeva lungo la schiena, proteggendo così la pelle dallo sfregamento delle gerle e del materiale che vi era contenuto: questo cappuccio, definito *cuffino* era ricavato da sacchi, facendo combaciare le estremità del lato chiuso, per poterlo calzare in testa.

Durante i lavori ne vengono utilizzate 357: si tratta di una attrezzatura a buon mercato, il cui valore oscilla sempre intorno a 12 soldi la dozzina (alla fine verranno a costare complessivamente 15 lire!).

– *la calce*

Si tratta di un materiale di notevole importanza, in quanto costituisce l'unico 'legante' per l'edilizia fino alla metà del XVIII secolo. Ne vengono utilizzate 7.408 *coffe*⁴⁹, pari a 360 tonnellate, per un costo di 1.652 Lire. Anche questo materiale, come i mattoni è indispensabile specialmente tra maggio e agosto, il periodo durante il quale i lavori procedono a ritmo più intenso. I fornitori sono numerosi, ma tutti di Sestri⁵⁰: fra questi si distingue Nicolò Mascardo, che procura il 42% della calce necessaria, cioè 3.000 *coffe*, quasi centocinquanta tonnellate.

Non ci soffermiamo in particolare sulle *pietre da costruzione*, di costo limitato, grazie all'utilizzo di quelle recuperate dai ruderi del vecchio faro: si ricorre ad un unico scalpellino, che ne lavora circa 90 metri quadrati, ricevendo un compenso di 83 lire.

Così i *cordami* sono tra i più diversificati, ma indicati prevalentemente con il nome di *sagore*, computate in cantari, libbre e rubbi, senza indicazioni specifiche sulla qualità e tipologia: raggiungono un costo complessivo di 272 Lire, calcolati a peso, per oltre due tonnellate.

⁴⁸ MONTAGNI 1993a, p. 255.

⁴⁹ In realtà si tratta di 461 *moggi*, (ognuno di 16 cantari di 146 libbre ciascuno, pari a Kg. 47,65), e di 176 *coffe* equivalenti ad un cantaro ciascuna.

⁵⁰ Probabilmente veniva estratta dal Monte Gazzo, a Sestri Ponente.

– *il materiale metallico*

La voce è assai variegata e ha un costo complessivo di circa 513 Lire, comprendendo ferro, chiodi, strumenti e attrezzi vari, rame, bronzo e piombo (4,5% del costo complessivo del manufatto): nelle scritture è spesso indicato il numero dei pezzi al posto del peso del materiale, che arriva comunque a più di 683 Kg. Il metallo maggiormente impiegato è senz'altro il piombo, fornito in lastre, che rappresenta il 70,98% del totale, ed è utilizzato prevalentemente per la copertura del tetto. Al contrario di altri materiali la cui fornitura caratterizza i mesi centrali di lavoro, cioè quelli estivi, i metalli vengono richiesti tra ottobre e novembre, quando il manufatto è da completare e da rifinire, specialmente nella copertura. Ogni pezzo-strumento di metallo ha il suo prezzo, anche in funzione delle sue caratteristiche operative, definite ogni volta nei particolari: chiavette di ferro, trappe di ferro, bronzini, mappe, picconi e picconcini, bogioli, cerchi, manici, verrini, perni e persino, per sette Lire e mezzo, *una padela pro sernegianda harena pro delbanda turri*. I fornitori sono selezionati e alcuni di essi hanno quasi l'esclusiva, con una attenta separazione del tipo di materiale richiesto⁵¹.

metallo	peso in kg ⁵²	%
piombo	484,44	70,98
ferro	133,42	19,55
rame	61,94	9,07
bronzo	2,75	0,40
Totale	682,55	100,00

⁵¹ Per il piombo, in particolare, è Luca Spinola che fornisce 'piombo pro fanali' per oltre 227 Lire (35 cantari e 1 rubbo); per il rame si ricorre a Eustachio Endroch, che riceve 145 lire *pro facendis stuparolis pro tecto dicte turris*, per un cantaro e 10 rotoli di questo metallo; per il ferro la persona di riferimento è Pellegro de Burgo, che chiede 35 Lire per 38 'claveti' necessari *pro clavandis vitreis fanalis*.

⁵² I chilogrammi sono calcolati facendo riferimento alle basi di trasformazione fornite da GIACCHERO 1973, pp. 464-465 e ROCCA 1871, secondo i quali dalla base della libbra pari a 317,664 grammi si arriva al cantaro pari a 146 libbre, cioè Kg. 47,649.

– *il legname*

Questo materiale rappresenta la terza voce di costo in ordine di importanza, venendo dopo la manodopera e il materiali da costruzione, incidendo del 12,25% sul costo complessivo del manufatto. Annovera peraltro una varietà assai eterogenea di tipologie, dalle tavole (da ponte, da scalini e mezze tavole) alle ‘trapele’ (anche queste da ponte, da scalini, ma comprendenti pure ‘trapele’, trapelati, trapele doppie) di norma di legno di faggio, di abete o di rovere.

Le tavole da ponte, le più numerose (oltre trecento) risultano impiegate all’inizio dei lavori per allestire le impalcature, con il supporto delle ‘trapele’ e delle ‘stanghe’, per l’orditura secondaria.

Il costo complessivo dei vari tipi e forme del legname resosi necessario, secondo le registrazioni, ammonta a Lire 1.400 e proprio per la sua funzione si tratta della fornitura maggiormente richiesta all’inizio dei lavori. Il materiale viene fornito in larga misura da un unico soggetto, Giovanni Buschiazzo, in grado di soddisfare le varie richieste: tra aprile e giugno, quindi appunto al momento della prima organizzazione della struttura, egli procura il 31% di quanto necessario, ma con il progredire dei lavori, ad esempio ad agosto, pezzi con caratteristiche particolari gli vengono ordinati ed è sempre un fornitore affidabile, anche se nel complesso abbastanza caro.

Le voci fino ad ora esaminate singolarmente, come appare dalla tabella riportata nelle pagine precedenti, sono quelle con la maggiore incidenza percentuale sul costo complessivo del lavoro di ricostruzione; una percentuale aggiuntiva è da attribuire al costo del trasporto per la fornitura del materiale più pesante, ma mi piace chiudere questo complesso esame ricordando anche le spese per le rifiniture della nuova Torre di Capo di Faro: due Lire e mezzo *faciendi litteras pro lapide reponenda in turri*; sette Lire per il *terolium* (l’orcio) destinato a contenere l’olio necessario al fanale; undici Lire per i 63 scalini di pietra fine (di Finale?) e 130 *abayni* doppi; soldi 8 per il *lembo*.

Sono i costi che ci portano a visualizzare la fine del manufatto, ormai perfezionato con la *dealbatura*, cioè l’imbiancatura che ne completa l’aspetto esterno, ottenuta attraverso l’uso di sabbia fine.

Quello che abbiamo seguito nel tempo è un po’ il diario dei lavori che nel 1543 hanno restituito a Genova la sua famosa e desiderata Lanterna, un diario cronologico solo in parte, in quanto ha privilegiato l’analisi dei vari materiali utilizzati, la cui successione era peraltro strumentale alla progres-

sione del manufatto, e che ha permesso al porto di Genova di riprendere la posizione di prestigio che aveva avuto in passato con riferimento alle proprie caratteristiche strutturali. Come si è già accennato, già nell'anno successivo risultano necessari alcuni miglioramenti al faro (per la scogliera di protezione, ad esempio), ma ogni porto, e quello di Genova in particolare, per la sua conformazione, è una infrastruttura in continuo movimento e necessita di costanti aggiornamenti.

Oltre ad un parziale rifacimento della 'luce', nei decenni successivi sarà necessario ricorrere al prolungamento del Molo vecchio ed alla costruzione seicentesca del Molo nuovo, così come sarà continua e costosa l'attenzione alla profondità dei fondali ed all'ampliamento dei magazzini con l'istituzione del Portofranco.

Tutelata dal potente organismo finanziario rappresentato dalla Casa delle Compere e dal Banco di San Giorgio, la magistratura dei Padri del Comune ha sempre mantenuto una simbiosi con il contesto cittadino; la Lanterna ricostruita, avvistata da lontano dai naviganti e ammirata da vicino dai visitatori stranieri, rimane nei secoli, ed ancora oggi, oltre che una struttura a lungo funzionale, un elemento simbolico che compare in tutte le più importanti rappresentazioni artistiche della città-porto di Genova (Figg. 3-4).

Come è stato sottolineato di recente dalla Capitaneria di Porto, ancora oggi, quando l'unico fanalista addetto, per la *spending review* non è reperibile, e la Lanterna rimane spenta, per maggiore sicurezza, si provvede ad allertare gli altri fari costieri e in particolare quello di La Spezia; se è vero che ormai non si corre più alcun pericolo per la navigazione notturna, in particolare per entrare e uscire dal porto, poiché le dotazioni di bordo di cui sono dotate attualmente le navi non necessitano più da un punto di vista strumentale della luce dello storico faro, la Lanterna rimane utile protagonista, ancora in occasione del suo plurisecolare compleanno, di un fascio di luce visibile in tutta la città, che dà conforto ai naviganti e affascina i cittadini.



Fig. 3 - Anonimo, Veduta della città e del porto di Genova, 1850 circa, Collezione Topografica del Comune di Genova, inv. n. 1695.

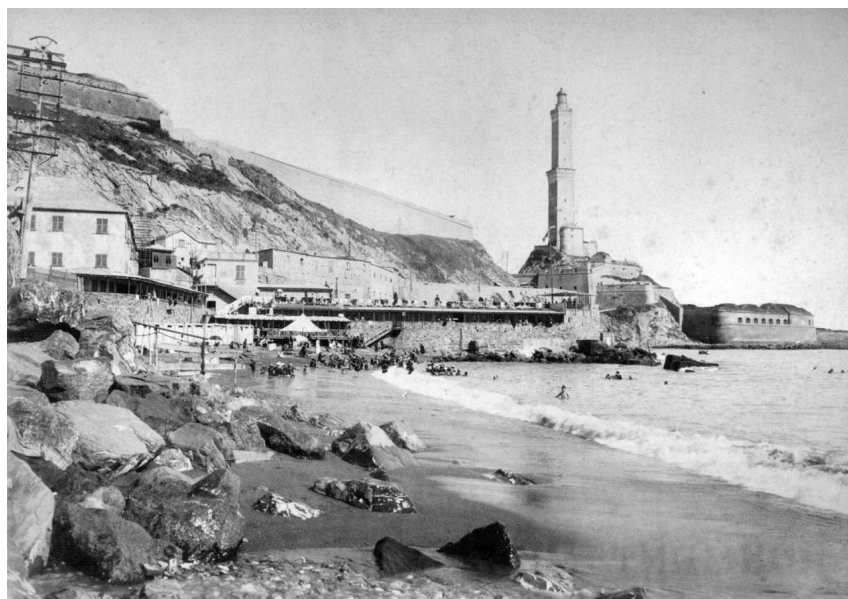


Fig. 4 - Celestino Degoix, *Sampierdarena*, 1860 circa.

I Bergamaschi a Genova: la Compagnia dei “Caravana”, facchini della Dogana e del Porto franco

Economia genovese e presenza straniera fra Tre e Quattrocento

Nel XIV secolo si è ormai esaurita la spinta espansionistica e lo slancio generale dell'economia che, durante il Duecento, ha caratterizzato tutta l'Europa ed il Mediterraneo in particolare, di cui Genova era stata non solo partecipe ma protagonista. La crisi di adattamento che la Repubblica attraversa in questo secolo se da un lato la induce a consolidare il proprio monopolio coloniale ed il predominio nel vicino Oriente, da un altro la mostra alla ricerca di nuovi mercati ed attirata sempre più dai traffici del Mediterraneo occidentale. La spinta degli interessi commerciali verso Occidente verrà ulteriormente accentuata dopo la perdita delle colonie: a rotte su percorsi più lunghi con carichi di merci più voluminose e più povere (rispetto alle ricche produzioni orientali) corrisponde una evoluzione della struttura e della stazza dei vettori¹.

Anche se, in modo particolare nel XV secolo, inizia una diversificazione degli interessi economici, con una tendenza verso uno sviluppo capitalistico, a Genova il commercio marittimo rimane a lungo ancora il settore più rilevante: le accresciute difficoltà, infatti, se minano una posizione di monopolio, ridimensionano ma non annullano la prosperità del settore. Sono ancora solide le infrastrutture economiche e materiali predisposte in un passato non lontano.

Nel Trecento, infatti, nonostante le traumatiche vicende di metà secolo – quali i disordini politici e la peste nera – si è assistito ad un notevole impegno finanziario dello Stato a favore delle strutture portuali: i pontili in legno vengono ricostruiti in pietra; è rinforzato il grande molo che difende lo specchio acqueo dalle tempeste; la Lanterna di Capo di Faro subisce più volte miglioramenti e riparazioni².

* Pubblicato in: *Storia economica e sociale di Bergamo. Il tempo della Serenissima. Il lungo Cinquecento*, a cura di M. CATTINI - M.A. ROMANI, Bergamo 1998, pp. 195-218 e in MASSA 1995a, pp. 211-231.

¹ Si veda più ampiamente MASSA 1988a, pp. 48-50.

² *Ibidem*, p. 56.

Genova è in questo periodo una città cosmopolita: gli stranieri, attirati dalla vivacità dell'economia, sono contemporaneamente propulsori della stessa. Dopo gli ebrei (avendo la Repubblica rinunciato a qualsiasi politica anti-giudea), i mercanti francesi, catalani e fiamminghi sono i gruppi transalpini più attivi; Lombardi, Lucchesi, Senesi, Piacentini e Fiorentini si segnalano per i fattivi rapporti di collaborazione commerciale che riescono a proporre tra Genova e i loro centri di origine.

Se la politica verso gli stranieri è il risultato di un atteggiamento di grande apertura culturale e sociale della classe dirigente, è anche vero che l'afflusso di manodopera specializzata non può che giovare ad una economia costantemente alla ricerca di nuovi sbocchi, in un contesto in cui la popolazione è spesso decimata da epidemie e da calamità naturali³; se dalle comunità liguri delle Riviere provengono le masse giovanili da addestrare, dai paesi oltremontani giungono gli esperti, latori spesso di nuove conoscenze tecnologiche. Esistono infatti nella Genova medievale alcune Arti esercitate principalmente da stranieri: nel XIV secolo medici e speziali sono per lo più forestieri⁴; dalla Lombardia e dalla valle di Lugano arrivano i muratori⁵; l'immigrazione artigiana da Fabriano nel primo Quattrocento è considerata determinante per il futuro sviluppo dell'industria della carta nel circondario di Voltri; agli immigrati specializzati nelle attività legate ai bisogni della navigazione e all'uten-sileria di pace e di guerra sono riservati gli sgravi fiscali più consistenti; tra i facchini del porto si segnalano per la loro numerosità i gruppi degli uomini provenienti dalle valli di Bergamo, di Domodossola, di Lugano e dei laghi lombardi.

Il porto come ambiente di lavoro. Il facchinaggio

Nel porto di Genova già la disposizione dei moli ed i loro stessi appellativi indicano alcuni criteri che presiedono alla organizzazione del lavoro: i pontili prendono il nome sia dalle vie e piazze contigue, sia dalla merce che solitamente vi viene sbarcata (ponte dei legni, ponte della calcina), sia dalla

³ Cfr. BOERO 1983, p. 237; CASARINO 1984, p. 452 e sgg.; COMBA 1984, p. 45 e sgg.; CASARINO 1989; PETTI BALBI 1989; GINATEMPO - SANDRI 1990, p. 68 e sgg.

⁴ PETTI BALBI 1991b, p. 197.

⁵ Erano infatti denominati o « maestri d'Antelamo », dall'omonimo paese vicino a Lugano, o « massacani » dalla valle lombarda di Massaca. DI RAIMONDO 1976.

vicinanza di un edificio particolare (il ponte del pedaggio, ad esempio, è vicino alla Dogana), sia dalle famiglie patrizie che risiedono nelle vicinanze (ponte degli Spinola o ponte dei Calvi etc.)⁶.

Anche nella suddivisione delle singole competenze degli addetti si avrà, con caratteristiche sempre più accentuate, una specializzazione merceologica dei lavoratori portuali o il loro radicamento ad una particolare banchina: i facchini appartenenti alla Compagnia dei Caravana, di cui parleremo, ad esempio, a partire dal XIV secolo lavorano al ponte del pedaggio ed hanno il compito specifico di scaricare e movimentare, all'interno della cerchia doganale, le merci provenienti dall'estero⁷.

L'impianto urbanistico della città, cresciuta fin dal Medioevo intorno al porto, ha avuto inoltre un effetto determinante sulle modalità del lavoro portuale e sull'importanza crescente del facchinaggio: almeno fino al XVIII secolo le strade strette ed i particolari rapporti spaziali creatisi tra gli approdi ed il centro urbano permettevano solo un traffico senza veicoli, nonostante che i carichi fossero spesso destinati a proseguire lungo le vie dell'oltregiogo⁸.

Il nuovo assetto viario che con fatica si sviluppa tra Sei e Settecento migliorerà indubbiamente le direttrici commerciali verso le vie oltremontane, ma ancora nel 1815 un anonimo funzionario piemontese si troverà ad affermare:

... Non deve far meraviglia se tanti in Genova sono 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 se non a braccia d'uomini ...⁹.

Specialmente nei secoli XIV-XVI, pertanto, i facchini, conosciuti a Genova come i «camalli»¹⁰, non si limitano quindi a trasferire le merci nei magazzini del porto, ma le trasportano presso i depositi dei rivenditori, i *fondaci* e le *volte* o botteghe dei mercanti, le *stationes* da cui partono le carovane di animali da soma¹¹.

⁶ MASSA 1988a, p. 56.

⁷ DORIA 1988a, pp. 141-142.

⁸ Si veda in particolare GROSSI BIANCHI - POLEGGI 1980, pp. 305-309.

⁹ Cfr. GRENDI 1964a, p. 329.

¹⁰ Il termine deriva probabilmente dal turco *hamal* (portatore), ma esprime una realtà tutt'altro che omogenea.

¹¹ GROSSI BIANCHI - POLEGGI 1980, pp. 97-100.

Risulta difficile quantificare in modo preciso l'effettiva consistenza di questo importante gruppo di lavoratori portuali, con i quali collaborano numerosi pesatori e magazzinieri: una stima attendibile ne conta, tra Cinque e Settecento, da mille a milletrecento unità, pari circa al 10% dell'intera forza lavoro maschile impiegata nella città¹², che annovera intorno ai cinquantamila abitanti¹³. Poiché tuttavia le modalità di trasferimento delle merci non avevano subito nei secoli sostanziali modifiche, anche in funzione dell'andamento dei traffici si può ritenere che per il Quattrocento il numero di questi lavoratori operanti sulle banchine, sullo spazio acqueo portuale e nell'angiporto, sia tendenzialmente rapportabile a quello dei secoli successivi.

Tra le varie specializzazioni, con una caratterizzazione che sarà sempre più marcata con il passare del tempo, si riconoscono tra le più antiche: i *camalli della grassia*, prevalentemente lombardi, i cui primi Statuti sembrano risalire al 1465; i trasportatori di pesci freschi e salati; i *camalli da olio*; quelli da vino; i *laboratores goaldi*, addetti al trasporto della sostanza colorante chiamata guado. Vi sono poi i facchini, come quelli da grano, che dipendono direttamente dalle Magistrature preposte all'Annona; coloro che sono al servizio dell'Ufficio del Sale; i *ligaballe*, cui fin dal 1449 è assegnato il compito di movimentare le merci in colli e di riparare i colli stessi¹⁴; i facchini della Dogana denominati in seguito della Dogana e del Portofranco¹⁵.

Si tratta di una realtà tutt'altro che omogenea: possono essere cittadini, appartenere al contado o provenire da altri paesi; è loro concesso di esercitare il proprio mestiere in modo stabile o di avvicendarlo all'attività agricola ed alla marineria.

Tra questi gruppi si sono segnalati fin dal Medioevo, per la particolare e rigorosa organizzazione interna ed i compiti specifici e di rilievo loro affidati, i facchini della Dogana, costituenti la Compagnia dei Caravana, quasi tutti di origine lombarda fino al 1576 anno in cui i nuovi Statuti prevederanno rigidamente l'obbligo e l'esclusività della provenienza bergamasca.

¹² DORIA 1988a, p. 142. Da milleottocento a duemila unità è invece il dato stimabile per la fine del Settecento.

¹³ Cfr. MASSA 1991c.

¹⁴ DORIA 1988a, pp. 140-142. Le merci « in colli » comprendevano materie prime e prodotti tessili, metalli, spezie, pelli, soda, pesce, allume etc., oltre ad alcuni particolari generi alimentari (zucchero, pesce conservato, frutta secca).

¹⁵ Archivio Storico del Comune di Genova (da ora ASCG), fondo *Manoscritti*, nn. 429, 430 e 431, *Capitula Artium*; MASSA 1991d, e MASSA 2000c.

Le origini della Compagnia dei Caravana

Esti son li statuti e le ordenation 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 fayta e ordenà per lo prior e per li doze consegé de la dieta Confraria e de la dicta Caritay de Sancta Maria de lo Carne ...¹⁶.

Con queste parole, scritte in linguaggio arcaico, iniziano l'11 giugno 1340 le testimonianze della plurisecolare vicenda della Compagnia dei Caravana¹⁷: il testo complessivo del documento comprende ventuno articoli, rivolti in generale ad alcuni gruppi di lavoratori dello scalo, purché non genovesi. Si fa cenno a soggetti provenienti dal Piemonte, dalle zone del lago di Lugano, di quello di Como e del lago Maggiore, dalle valli bergamasche.

L'ordinamento trecentesco formalizza una realtà già esistente, evidenziando un forte legame di carattere religioso e di mutua assistenza dovuto all'esistenza di una Confraternita e di una 'Carità': è importante l'indicazione, più volte presente nel testo, della Chiesa di Santa Maria del Carmine, dove la Compagnia ha fin d'allora una cappella a cui ha donato un prezioso Crocifisso ligneo¹⁸, e dove in seguito otterrà il diritto di dare sepoltura ai propri soci.

Il documento, redatto ed emanato dal priore e da dodici consiglieri, non riceve un riconoscimento ufficiale da parte del governo cittadino, in quanto esso costituisce soltanto l'atto istitutivo di una organizzazione di persone con uno scopo determinato dalla mutua assistenza, dall'obbligo di partecipare a particolari funzioni religiose, dal divieto di bestemmiare e di prendere parte a risse. Esiste anche un patrimonio comune, costituito dai contributi che i soci versano alla cassa della Confraternita e dai proventi delle multe inflitte ai trasgressori delle regole sociali¹⁹. In parte esso è destinato alla sovvenzione di sette posti letto nell'ospedale della chiesa di Santa Maria Maddalena, dove i soci, in caso di bisogno, hanno diritto ad essere ricoverati e curati senza alcuna spesa: un chiaro segno della prosperità della *Societas* fin dalla sua costituzione.

¹⁶ COSTAMAGNA 1965, p. 9.

¹⁷ Il termine, secondo la tradizione è derivato dall'Oriente, come molti altri del linguaggio genovese, e precisamente dal persiano *Kairewan*, che significa società o compagnia di mercanti, di viaggiatori o di pellegrini. Gli immigrati sono visti cioè come una compagnia di viaggiatori che si muove cercando occasioni di lavoro. Si vedano CERVETTO 1901, pp. 38-39; ROSELLI 1956, p. 7.

¹⁸ Vedi BOTTO 1987, pp. 212-213 e figg. 184 e 185.

¹⁹ COSTAMAGNA 1965, p. 13 e COSTAMAGNA 1964.

In questo primo momento organizzativo, tuttavia, la Compagnia non comprende tutti i lavoratori provenienti dai paesi indicati, ma – come si evince dalla prime righe del testo citato – solo quelli che lavorano a Banchi ed ai ponti del pedaggio e della calcina. È facile immaginare come questi individui, tutti forestieri, sentissero la necessità di una associazione che desse loro la sensazione di appoggio reciproco in una città lontana dai paesi di origine²⁰. La elezione a Doge della città di Genova, nel 1340, di Simone Boccanegra, espressione sia del popolo minuto, sia del ceto mercantile, aveva probabilmente favorito il processo di aggregazione, in un clima di sostanziale riconoscimento politico delle Arti²¹.

Le sentenze riportate negli Statuti ed emanate dall'Ufficio di Mercanzia nelle controversie tra i Caravana e le altre compagnie di facchini, che si susseguono per una buona parte del XV secolo, provano, infatti, come anche i componenti di queste ultime provenissero dalle stesse regioni: in un caso si tratta di una vertenza con i «laboratores Brambille» (1432); in un altro sono i «camalli gualdorum» (1454) e quelli «olei» (1443), tra i quali risultano molti i lombardi, che devono adattarsi a non lavorare in Dogana, dove esiste un monopolio dei Caravana; successivamente vengono sottratte alcune merci dalla riserva di lavoro dei «camalli grassie» (1465)²².

Indubbiamente la tradizione di serietà e di onestà del gruppo bergamasco sembrano influire favorevolmente sulle decisioni dei Tribunali, così come è chiaro che il ceto mercantile al potere aveva interesse sia ad impedire la formazione di un fronte unico dei lavoratori del porto, sia a dare l'impressione che la Compagnia più importante si sentisse particolarmente protetta e tendesse a distaccarsi maggiormente dalle altre²³.

Con i nuovi Statuti del 1487 si ha infatti non solo il riconoscimento ufficiale del gruppo da parte del Governatore del Duca di Milano, Paolo Fregoso, ma la *Societas Caravane*, per la quale vengono riconfermate le norme mutualistiche e le attività rituali, inizia ad assumere sia una funzione economica determinata, sia un compito di controllo sui propri so-

²⁰ COSTAMAGNA 1964, pp. 131-137.

²¹ Si veda da ultimo, con bibliografia specifica, PETTI BALBI 1991b, *passim*, e sulla Arti in particolare MASSA 1991d.

²² COSTAMAGNA 1965, pp. 20-104.

²³ COSTAMAGNA 1964, p. 139.

ci²⁴. I presenti alla redazione del documento sono complessivamente ventisette: cinque provengono dal lago Maggiore; dieci sono « de Brambilla »; dodici « de Bergamo », e tra questi i tre consoli, previsti per la prima volta all'interno dell'ordinamento, i due priori e lo scrivano²⁵. Ci si sta progressivamente avviando verso un organismo che tutela un gruppo omogeneo sia per gli interessi professionali, sia per la provenienza.

È comunque con gli Statuti emanati dai Padri del Comune il 30 giugno 1576 che la Compagnia entra a far parte formalmente del sistema delle corporazioni genovesi: non solo, infatti, da questo momento viene stabilito che « detti lavoratori siano tutti notati in uno libro o sia matricola per mano d'uno delli cancellieri delli Padri del Comune ... »²⁶, ma già nell'anno successivo l'Arte viene annoverata per la prima volta nell'ordine di successione dei rappresentanti delle corporazioni che partecipano alla processione del Corpus Domini, sebbene al penultimo posto, prima dei facchini dell'olio e dopo i barcaioi²⁷.

Da questo momento in poi, inoltre, per entrare nella Compagnia dei camalli della Caravana, ai quali è riservata, all'interno del porto di Genova, l'esclusiva della movimentazione « per le merce e robbe che passano per la dogana della mercantia »²⁸, occorre avere compiuto diciannove anni ed essere « della loro gente e paesi »²⁹.

La dizione che fa riferimento alle valli bergamasche come luogo di origine non ha una esplicita identificazione di provenienza in questo documento e, pur nella sua costante validità³⁰, sarà oggetto assai spesso di

²⁴ COSTAMAGNA 1965, pp. 73-76, doc. 27 gennaio 1481. Viene infatti stabilito, per la prima volta, che non si possa accogliere alcun nuovo iscritto senza il consenso delle tre quarte parti del numero totale dei soci.

²⁵ *Ibidem*, pp. 13-14.

²⁶ *Ibidem*, p. 109.

²⁷ GIACCHERO 1979, p. 36, nota 29.

²⁸ COSTAMAGNA 1965, p. 107.

²⁹ *Ibidem*, p. 109.

³⁰ La tradizione sostiene che fin dalle origini della Compagnia le mogli dei Caravana che risiedevano a Genova andassero a partorire nelle valli bergamasche per permettere ai loro figli, una volta raggiunta l'età, di accedere alla Compagnia stessa. CERVETTO 1901, pp. 40-41; ROSELLI 1956, p. 6.

tentativi di aggiramento, dando corpo ad un contenzioso ampio e variato. Ancora alla fine del Seicento ne verrà comunque ribadita con forza la validità, affermando

... che si osservino quindi le antiche loro capitazioni ... che quelli che averanno da introdurre debbano essere della loro gente e nativi del loro paese ... con dover provare esser nati nella giurisdizione di Bergamo e da detta gente con la fede di Battesimo, che dovranno presentare in autentica forma ...³¹.

Il persistere dei collegamenti con la patria. Matricola e ritmi della presenza

La presenza di mercanti lombardi a Genova – come si è già accennato – è una costante nella storia della Repubblica, da sempre sbocco sul mare della valle padana e punto di partenza di numerose vie commerciali dirette verso l'Europa centrosettentrionale³². Le relazioni con il territorio di Bergamo, poi, comprendono fin dal XIII secolo un importante interscambio di merci e di uomini³³, anche in funzione delle condizioni socioeconomiche particolarmente difficili presenti in quella zona, divenute più gravose a partire dai primi decenni del Trecento, a causa, oltre che della conformazione del territorio e di alcune calamità naturali, di vari eventi bellici, delle lotte fra le numerose fazioni e della opprimente fiscalità viscontea³⁴.

Tra Basso Medioevo ed Età moderna il bergamasco è infatti una delle zone italiane a più alto tasso di emigrazione con destinazione verso le più importanti città italiane³⁵. I Bergamaschi, però, sebbene talora oggetto del sospetto e della diffidenza degli autoctoni – come spesso accade per gli immigrati – furono sempre considerati con rispetto per la loro laboriosità, per l'amore verso la famiglia ed il risparmio, per la forza fisica e l'onestà³⁶, come ricorda il Garzoni nel Seicento:

³¹ ASCG, fondo *Padri del Comune*, n. 489, *Leggi e regolamenti relativi al Portofranco e alla Compagnia dei Caravana, 1516-1823*, c. 94, docc. 11 e 15 ottobre 1691.

³² Si veda HEERS 1984, pp. 226 e 268-70 e HEERS 1983, pp. 38-43.

³³ Cfr. BELOTTI 1989, II, p. 323.

³⁴ *Ibidem*, I, pp.12 e sgg. e 383-387; II, p. 372; III, pp. 147-151.

³⁵ COMBA 1984, pp. 59-71, con ampia bibliografia.

³⁶ *Ibidem*, p. 60.

... huomini che stentano tutto l'anno ... mangiando da romiti herbaggio e pomi solamente, ovvero un mazzo di ravanelli e quattro cime di caudi per riportare alla moglie quel poco d'avanzo che fanno in tante fatiche e tanti stratii delle persone loro ...³⁷.

Le famiglie rimanevano nei luoghi di origine e periodicamente i lavoratori tornavano a casa: un'emigrazione in parte stagionale, quindi, che li vedeva spesso rientrare per i quattro mesi estivi, in corrispondenza dei lavori agricoli tipici dell'economia di montagna³⁸. Non deve quindi meravigliare che Genova, come altre località sedi di economie dedite al commercio ed ai servizi, che non richiedevano un legame fisso, costituissero un forte polo di attrazione per questi emigranti, spesso architetti, artisti, muratori e capimastri, talora lavoratori del carbone nei boschi della Savoia, ma soprattutto facchini³⁹.

In diversi porti italiani, infatti, durante il XIV secolo, i Bergamaschi risultano inquadrati come facchini in Compagnie spesso formate da soli lavoratori delle zone vicine a Bergamo: a Pisa la maggior parte proviene da Urgnano ed espleta il proprio servizio nella Dogana⁴⁰; a Venezia troviamo fin dall'inizio del Quattrocento la Compagnia del Bastagi (composta da ventiquattro soci) anch'essa operante nella Dogana del porto⁴¹; sempre di Urgnano sono i venti uomini che nel 1679 riescono ad ottenere in esclusiva il servizio di facchinaggio nella Dogana di Milano⁴². Si deve sottolineare pertanto come la nazionalità dei lavoratori fornisse non solo una garanzia di particolare specializzazione del mestiere, ma anche, per i compiti cui erano preposti, di incontestabile onestà, unita al fatto che aiutava il controllo reciproco in funzione della comune conoscenza e consuetudine.

³⁷ GARZONI 1588, p. 801.

³⁸ Sull'emigrazione ed i problemi della montagna v. BELOTTI 1989, VIII, pp. 101-102.

³⁹ « ... Sunt Bergamaschi maiore ex parte fachini, non ... habitantes dico per urbem ... sed quos passutos castagnis atque panizza mandat Clusonis totum montagna per orbem ». FOLENGO 1554, Lib. XII, p. 102v. Si veda per un'analisi della satira contro i facchini bergamaschi COMBA 1984, pp. 61-62; BELOTTI 1989, II, p. 314.

⁴⁰ Cfr. BELOTTI 1989, II, p. 376 e III, p. 151. La Compagnia era composta da quarantotto individui. Una parte di essi si trasferisce successivamente a Livorno, dove dà origine ad un nuovo gruppo autonomo di trenta facchini, divenuti in seguito cinquanta, per metà sempre di Urgnano e per metà valtellinesi. Si veda *Compagnia* 1979.

⁴¹ BELOTTI 1989, IV, pp. 199-201.

⁴² *Ibidem*, p. 200.

Per quanto concerne Genova, l'esclusiva ai soli lavoratori dell'area bergamasca del diritto di svolgere talune operazioni collegate ai traffici portuali è stata spiegata dalla storiografia con varie motivazioni, sostanzialmente miranti a mettere in luce la convenienza della utilizzazione di soggetti abituati alle fatiche, di corporatura robustissima, con una notevole specializzazione nel lavoro ed una solida fama di onestà. E infatti ragionevole ritenere che la Casa delle Compere di San Giorgio, gerente della Dogana, abbia affidato funzioni portuali con importanti risvolti fiscali a persone straniere giudicate non corruttibili dalle parentele e dalle fazioni locali⁴³; altri storici collegano, invece, la posizione di privilegio del gruppo bergamasco all'aiuto prestato alla Repubblica durante la terribile pestilenza del 1339 ed altre epidemie del secolo successivo⁴⁴.

Sancito formalmente nel 1576, il monopolio bergamasco risulta sicuramente rispettato fino alla metà del Settecento. A conferma di questa affermazione esiste la Matricola dell'Arte che, redatta secondo le norme sancite negli Statuti cinquecenteschi, riporta i dati relativi a tutti gli ascritti per oltre due secoli⁴⁵; quasi tutti i cognomi registrati sono infatti di sicura origine di Bergamo e delle vallate circostanti. Tra le varie località di provenienza possiamo ricordare Brambilla, nel mandamento di Zogno; Dossena, nella valle Brembana, e nella stessa anche Almenno, Endemo [Endenna] (da cui partono i Rota), Zogno, San Pietro d'Orzio (da cui emigrano i Bonzi e i Cortinovis); da Bracca scendono i Noris, da Serina i Carrara e i Ceroni, da Rigosa gli Acerbis⁴⁶. Alcuni gruppi familiari sono presenti con particolare frequenza: tra i quattrocentonove iscritti nella Matricola, del resto, per il 6,6% si può ipotizzare un rapporto di parentela padre-figlio e per il 6% dei casi si tratta di fratelli. Nonostante la grande variabilità del numero degli

⁴³ ROSELLI 1956, p. 6; LEPETIT 1893, p.11.

⁴⁴ Così il Malnate: «... è lunga tradizione che scoppiata in que' tempi in Genova pestifera epidemia, i cadaveri nelle vie abbandonati, per il seppellimento i soli facchini bergamaschi prestassero l'opera loro ai Magistrati; onde a premio il singular privilegio». MALNATE 1892, p.110. Recrudescenze della peste si ebbero nel 1458, 1463 e 1468. Cfr. HEERS 1983, p. 33.

⁴⁵ ASCG, fondo *Padri del Comune*, n.789, *Matricole. Matricola de li Caravanni*, 1596-1617.

⁴⁶ Si veda anche CERVETTO 1901, p. 190. Altre località citate nella Matricola sono Portici, Lenna, Ganda, Sozogno [Zogno]; tra i gruppi familiari più presenti possiamo ancora citare i Bettinelli, i Berlendis, i Gervasoni, i Grigis, i Lazzaroni, i Locatelli, i Moroni, i Musitelli, i Mascheroni, i Persico, i Pesenti, i Poletti, i Rinaldi, i Roggeri, i Salvi, i Sansonio, i Tiraboschi e molti altri ancora.

iscritti nei vari periodi⁴⁷, la media annua per decennio varia da cinque a tre nuovi soci.

Il dato si riferisce a quasi due secoli durante i quali il numero dei soci della Compagnia è compreso almeno tra i trenta e i quaranta individui, secondo la norma

... che la compagnia delli lavoratori della Caravana ... non debba essere dal primo di ottobre sino all'ultimo di aprile meno del numero di quaranta et dal primo di maggio fino a l'ultimo di settembre meno del numero di trenta ...⁴⁸,

con la conseguenza che, nella stagione in cui le condizioni metereologiche più favorevoli permettevano traffici più intensi, la Compagnia si trovava ad avere a disposizione un minor numero di lavoratori. Il provvedimento può trovare pertanto una logica motivazione solo nella scelta dei Bergamaschi di tornare, in quegli stessi mesi, alle terre di origine per i lavori agricoli.

A partire dalla seconda metà del Seicento si assiste ad un progressivo ampliamento dei ruoli, anche in funzione dei nuovi compiti che spettano alla Compagnia dopo l'istituzione del Portofranco⁴⁹, ma le suppliche, sia che provengano dall'interno del gruppo, sia che abbiano come ispiratore il ceto mercantile, non fanno mai esplicito riferimento a nuove assunzioni, bensì ad ottenere il permesso « ... di far venire numero [...] uomini per aumento della Compagnia »⁵⁰, con un chiaro riferimento ad una ricerca da effettuare nelle zone di provenienza.

Le fonti statutarie permettono di evidenziare il seguente andamento complessivo⁵¹:

⁴⁷ Le ascrizioni non risultano continuative, ma concentrate in date separate anche qualche decennio l'una dall'altra: così, ad esempio, nel 1596 appaiono ben 14 nuove ascrizioni mentre 15 sono gli iscritti totali dei sei anni successivi; tra il 1602 ed il 1629 non entrano nuovi soci, ma nei quattro anni seguenti risultano 40 nuovi ingressi; nel solo 1644, poi, entrano 29 nuovi Caravana. Nel XVIII secolo le iscrizioni sono più regolari anche se nel 1725 se ne registrano 25.

⁴⁸ COSTAMAGNA 1965, p. 107.

⁴⁹ GIACCHERO 1972. Originariamente riservato ai cereali, il Portofranco viene nel 1606 dichiarato « generalissimo », cioè aperto a tutte le merci.

⁵⁰ ASCG, fondo *Padri del Comune, Leggi e regolamenti relativi al Portofranco* cit., c. 77r.

⁵¹ *Ibidem*, cc. 57r-77v.

anno	n. in ruolo	anno	n. di ruolo
1343	32	1791	155
1579	30-40	1797	185
1671	55	1799	220
1679	60	1823	220
1763	90	1832	200
1784	100	1848	250
1787	130		

I provvedimenti ottocenteschi risentono delle nuove e particolari tensioni sociali: nel 1832 la riduzione del ruolo nasce dal tentativo di circoscrivere il fenomeno del « mercimonio », cioè della vendita o dell'affitto dei posti-lavoro da parte dei più anziani facchini soci, o dei loro eredi bergamaschi, a soggetti (genovesi o di altri luoghi) non in regola con la normativa statutaria; nel 1848, come si vedrà in seguito, il provvedimento, che segna contemporaneamente la fine del privilegio per bergamaschi, immette in ruolo un certo numero di facchini nazionali⁵². Da questo momento

... niuno potrà essere ammesso ad esercitare il facchinaggio se non giustifica di essere cittadino sardo e dimorante da almeno un anno con la sua famiglia in Genova o nel Borgo incrociati ...⁵³.

Viene così sancita la coesistenza nella Compagnia di lavoratori bergamaschi entrati prima del 1848 e di Genovesi che lentamente li vanno a rimpiazzare. Secondo una testimonianza, nel 1893 convivevano ancora l'ultimo bergamasco ed il primo genovese, ambedue ormai molto anziani⁵⁴.

L'organizzazione interna del gruppo

La tradizione e l'immaginario popolare hanno spesso associato la figura dei facchini della Caravana a due caratteristiche esteriori.

⁵² Si veda, anche per maggiori dettagli, GRENDI 1964a, pp. 363-364 e p. 407.

⁵³ Il Regolamento esecutivo è del 15 febbraio 1851.

⁵⁴ LEPETIT 1893, p. 16. Il fenomeno della progressiva sostituzione della nazionalità è documentata in particolare dai dati rilevabili in una Matricola successiva a quella già citata, ancora manoscritta e relativa al periodo 1771-1891, conservata presso la Civica Biblioteca Berio di Genova.

La prima, documentata da una vasta iconografia, fa riferimento ad una particolarità dell'abbigliamento, comune (o forse obbligatorio) a tutti: l'uso di un gonnellino azzurro di fustagno, stretto ai fianchi e lungo fino al ginocchio (detto *scossale*, cioè grembiule), simile a quello usato anche da altri facchini del porto. Previsto probabilmente inizialmente allo scopo di ridurre il consumo degli indumenti durante il lavoro e divenuto in un secondo tempo quasi una divisa distintiva degli appartenenti al gruppo; secondo le regole statutarie doveva essere senza tasche, in modo da non potervi nascondere alcuna quantità di merce eventualmente sottratta all'interno della cerchia doganale⁵⁵.

La seconda caratteristica consiste nell'usanza di assegnare a tutti coloro che entravano nella *Societas* un soprannome con il quale i nuovi adepti sarebbero stati identificati da quel momento in poi; gli stessi consoli firmavano le petizioni e gli atti ufficiali quasi sempre anche con il soprannome. Questa particolarità ha in realtà qualcosa di simile alla norma secondo la quale molti ordini religiosi mutano il nome a coloro che vengono ricevuti nell'ordine stesso (numerosi soprannomi erano del resto di origine biblica⁵⁶), così come richiama l'abitudine diffusa nei piccoli paesi, come quelli delle vallate bergamasche da cui provenivano i Caravana, di distinguere con un soprannome le persone che fanno capo a famiglie con lo stesso cognome, spesso imparentate fra loro e portate ad utilizzare anche gli stessi nomi di battesimo. Tramandati da un Caravana all'altro, anche per più generazioni, non mancano nella scelta riferimenti storici o mitologici⁵⁷, o soprannomi legati in alcuni casi a caratteristiche particolari dei singoli, spesso anche in evidente contrasto con la forza e prestantza fisica⁵⁸, in particolare dalla metà del XVIII secolo in poi.

L'analisi degli ordinamenti e della loro evoluzione porta peraltro ad evidenziare una serie di elementi organizzativi costanti che, nella loro seco-

⁵⁵ COSTAMAGNA 1965, p. 96: «... Item anchora ordenemo che nisuno de li compagni non posa portar gaiofa ni stacha ne li schosali ni in altri vestimenti zovè in giorni de lavor et portandoli cada in pena de soldi 5 per volta che sarà trovato ... ».

⁵⁶ Così Abramo, Isaia, Giobbe, Zaccaria e altri.

⁵⁷ Così Alarico, Caracalla, Garibaldi, Giovenale, Milziade, Nelson, Scipione, Teodosio, o ancora Anchise, Gerione, Mercurio, Milziade, Minosse, Nettuno, Prometeo.

⁵⁸ Così, ad esempio, Arcangelo, Garbato, Giocondo, Giusto, Grazioso, Innocente, Liberale, Mansueto, Sereno, Rapido, Ubbidente, Umano, Virtuoso.

lare continuità, costituiscono significativi segni di distinzione, passando indenni attraverso vicissitudini politiche e sociali di varia natura.

La corporazione si sviluppa infatti sempre con il favore e la massima fiducia dei governanti, in forza dell'integrità morale e della straordinaria capacità di lavoro dimostrata, ma anche ricompensata dal ceto mercantile con retribuzioni costantemente superiori di almeno un terzo a quelle degli altri gruppi di facchini.

La base organizzativa rimane a lungo quella degli Statuti del 1576⁵⁹ - anche se emendati e integrati nel corso del tempo - nei quali sono stati assorbiti interamente lo spirito religioso ed il rigore di comportamento previsto dai primi ordinamenti del XIV secolo. Così è costante la devozione del gruppo alla Chiesa di Santa Maria del Carmine⁶⁰, e permane l'obbligo di tenere acceso un lume in piazza Banchi, il centro commerciale della città, davanti ad una edicola con la Madonna e l'Arcangelo Gabriele; di altissimo livello sono poi per secoli le pratiche di aiuto reciproco e lo spirito di mutualità.

Principale obiettivo della gestione delle risorse economiche della Compagnia è infatti quello che la cospicua cassa sociale permetta di attuare un valido programma di assistenza a favore dei soci, con forme di mutuo soccorso che superano ogni altra norma corporativa e precorrono quelle delle moderne società operaie. L'assistenza agli infortunati, ad esempio, è garantita, ma l'incidente deve tassativamente essere avvenuto sul lavoro: così ogni contributo e cura sono esclusi «... se fossi stato ferito andando a sollazzo, non essendo in servizi della Compagnia ...»⁶¹. Per questi scopi vengono raccolti fondi non solo attraverso le multe ma richiedendo a ciascuno di contribuire alla cassa sociale con circa un terzo del proprio guadagno, te-

⁵⁹ Gli Statuti emanati il 30 giugno 1576 sono composti da quindici capitoli: Del numero delli lavoratori o sia camalli della Caravana; Della elettione delli consoli, consiglio e della giurisdittione loro; Dell'ingresso nell'essercitio di detta Compagnia; De celebrare le feste; Dell'infirmità et accompagnare morti; Della biastema e parole ingiuriose e questioni; Del furto e del gioco; Del rendersi conto; Dello assistere al lavorare e portare; Delle condanne; Del privare et interdire li lavoratori; Del portare delli infermi; Di non comprar merce; Del discarricare e portare e delle loro mercedi; Dell'ubediencia. Si veda COSTAMAGNA 1965, pp. 105-115.

⁶⁰ Si è esentati dall'obbligo di celebrare le feste religiose solo se «... fussi per servizio publico o per schivare pericolo o risico de robbe et merce o d'ordine delli comerchiarì o gabellotti di dugana de ponerli in essa dugana». *Ibidem*, p. 110.

⁶¹ *Ibidem*, pp.110-111. Sull'assistenza vedi anche MASSA 1995g.

nuto conto del potere che il gruppo aveva di imporre tariffe più alte rispetto alle altre società portuali, usufruendo di una posizione di monopolio.

Ai compiti istituzionali, inoltre, i Caravana potevano affiancare, fuori dall'orario di lavoro, altre attività salariate o mercantili, di cui gli Statuti ci attestano l'esistenza: oltre ai lavori agricoli stagionali, già ricordati in precedenza, occasionalmente esercitavano la pesca; si imbarcavano come marinai o per la guerra di corsa, versando al rientro una quota dei propri guadagni alla cassa sociale; altri commerciavano mercanzie di varia natura (specialmente lana, cotone, zucchero), sempre con l'obbligo di cedere una percentuale dei profitti; altri ancora tenevano veri e propri esercizi commerciali. Era diffusa però anche l'usanza di portare a passeggio gli infermi, nei giorni di festa, « con la carrega o con la corba », ma sempre con l'obbligo di mettere in comune la metà del compenso percepito⁶².

In funzione del particolare regime di sorveglianza doganale cui andava soggetta l'attività della zona di franchigia in cui operavano, specialmente in seguito all'apertura ed allo sviluppo del Porto franco generale⁶³, severe erano le norme che regolavano l'accesso così come famoso fu per secoli il rigido codice di comportamento cui erano tenuti.

Una serie di prescrizioni puntuali, accompagnate da pesanti multe e pene di varia natura per i trasgressori, scoraggiavano i soci dal non presentarsi al lavoro; ponevano divieti di trarre utili personali dalla propria attività, accaparrandosi o, peggio, rubando le mercanzie; prescrivevano la più completa ubbidienza ai consoli; vietavano comportamenti ed espressioni ingiuriose, mirando a regolamentare le più piccole e diverse sfaccettature che ogni mancanza o infrazione poteva assumere. Tutto questo senza radicali cambiamenti nel tempo, ma piuttosto con un continuo approfondimento della regolamentazione.

Non ci si poteva assentare dal lavoro più di una giornata; occorreva, se si fosse reso necessario, rispondere alle chiamate dei consoli anche di notte e nei giorni festivi; non si poteva lasciare la città se non con una esplicita autorizzazione; era severamente vietato ai soci il gioco « ad taxilos », cioè ai dadi, tranne durante le feste di Natale e di Pasqua; il gioco d'azzardo era comunque sempre punito con l'espulsione. Particolarmente rigida anche la

⁶² COSTAMAGNA 1965, pp. 87-88 e 96; CERVETTO 1901, p. 45.

⁶³ MARCHESI 1959, pp. 12-15.

normativa contro i furti considerati ancora più gravi se avvenuti all'interno del Portofranco: per questi ultimi, del resto gli Statuti criminali della Repubblica di Genova stabilivano come pena la forca se il valore della merce rubata superasse le cento lire o se, pur per un importo minore, il furto fosse stato compiuto con scasso; non mancavano comunque, fra le pene minori, il taglio dell'orecchio sinistro, la troncazione delle narici o un marchio sulla fronte con un ferro rovente.

Contro la litigiosità dei soci si proibiva poi di «ferire aliqua persona de cultelo e de fero», di tendere agguati di notte ai compagni e di aspettarli nei *caruggii* (i vicoli stretti di Genova) per malmenarli, stabilendo inoltre una sospensione dal lavoro di otto giorni per coloro che «se derano di pugni l'uno con l'altro».

Contro le offese verbali si vietava di pronunciare ingiurie verso i compagni, di bestemmiare contro «Deio, la Mader e tuti li Santi», arrivando al punto da inserire negli Statuti un dettagliato elenco di insulti più o meno coloriti che dovevano essere assolutamente evitati⁶⁴.

Organizzata secondo i tradizionali canoni corporativi (con un apparato burocratico costituito da consoli, scrivani, massari, sindaci e «ufficiali per tenere li conti») ⁶⁵, la Compagnia dei Caravana si segnala poi per la presenza di due Priori, ai quali sono delegati i compiti attinenti la mutua assistenza e le incombenze di carattere religioso, e per una durata delle cariche particolarmente breve: i consoli ed i consiglieri, ad esempio, venivano eletti ogni mese in una assemblea in cui dovevano essere presenti almeno due terzi dei soci, evitando così per lungo tempo la formazione all'interno di gruppi di potere eccessivamente ristretti e conferendo alla corporazione una solida e duratura organizzazione operativa.

Contrasti e antagonismi verso la disgregazione

Tra XVII e XVIII secolo l'organizzazione della Caravana della Dogana non subisce particolari mutamenti, anche se il ruolo della stessa in parte si ridefinisce, legandosi sempre più al destino del Portofranco, dal 1623 affi-

⁶⁴ COSTAMAGNA 1965, pp. 15, 21, 33, 48, 91-95 e 111-112.

⁶⁵ *Ibidem*, pp. 108-109. Uno dei consoli stazionava sotto il portico della Dogana per «fare lavorare e con li altri ordinare e provvedere a quello bisognasse per l'espeditone del portare e discaricare delle merce e robbe».

dato alla gestione della Casa di San Giorgio. Divenuti in pratica gli unici lavoratori autorizzati ad operare all'interno degli oltre trecento magazzini delle merci, una vera città entro la cerchia doganale, ne condividono nel tempo la fortuna e la decadenza: la fine della Repubblica aristocratica (1796) ed i gravi problemi causati ai traffici del porto di Genova dalle vicende napoleoniche ne riducono per alcuni decenni la prosperità economica.

Contrariamente a quanto accade alla Compagnia dei Bastagi veneziani⁶⁶, però, la caduta della Repubblica non mina l'organizzazione: nel 1801 i Regolamenti ed i privilegi dei Caravana vengono confermati e nel 1805 la nuova Camera di Commercio assume la responsabilità della organizzazione e gestione del Porto franco in cui essi continuano ad operare.

Contrasti interni ed antagonismi legati al tramonto, lento e continuamente contrastato, del carattere ereditario del mestiere, in pratica accettato anche se non istituzionalizzato nei secoli da molte corporazioni⁶⁷, minano e sgretolano ormai da tempo la compattezza sociale della Compagnia. L'allargamento progressivo dei ruoli è infatti da tempo attuato cedendo la proprietà delle nuove «piazze» ai vecchi facchini, che fanno dei posti liberi oggetto di commercio: la «piazza» viene venduta, affittata, ceduta dietro corresponsione di un vitalizio; diventa oggetto di vincoli ipotecari, di eredità, di obbligazioni dotali; è trasmessa dal vedovo e dalla vedova ai figli ed al genero⁶⁸.

Si viene così a creare, all'interno della Compagnia, una vera e propria oligarchia di proprietari, svincolati completamente da qualsiasi rapporto di lavoro effettivo, per i quali la proprietà di un posto rappresenta una forma di investimento: tra i più importanti vi sono famiglie bergamasche (in particolare i Pesenti ed i Luiselli), nobili genovesi (come i Marchesi de Mari), preti di Genova e di Bergamo, opere pie e parrocchie, con una differenziazione sempre più netta tra nudi proprietari del posto e soggetti esercenti l'attività. Il bene è inoltre considerato anche divisibile per quote.

Quando, nel 1823, in seguito alle continue proteste degli affittuari (che erano arrivati ad eleggere dei propri rappresentanti all'interno del gruppo, per tutelare i propri diritti), Carlo Felice, re di Sardegna, emana il decreto con cui viene vietato il «mercimonio delle piazze», privando di ogni diritto

⁶⁶ Si veda BELOTTI 1989, IV, p. 202.

⁶⁷ GRENDI 1964a, pp. 381-82.

⁶⁸ *Ibidem*.

di proprietà personale i posti all'interno della Compagnia⁶⁹, la situazione fotografata dallo *Stato generale della Compagnia de' Caravana del Portofranco e Dogane di Genova*⁷⁰ è la seguente: su 220 posti a ruolo solo 47 sono condotti dal proprietario bergamasco; dei 173 dati in affitto, 69 sono di proprietà di Bergamaschi, 41 di Genovesi e 63 divisi in quote spesso di pertinenza di soggetti titolari già di altri posti⁷¹; complessivamente, quindi, 157 posti appartengono a singoli e 63 a gruppi composti. I conduttori dei posti locati denunciano comunque in molti casi ancora tradizionali cognomi di origine bergamasca (Lazaroni, Pesenti, Rota, Tiraboschi etc.), così come risulta sempre molto vivo il legame con la madrepatria non solo dal punto di vista degli affetti, ma anche da quello degli interessi economici: la notevole presenza fra i proprietari di preti di Bergamo, di pupilli, di vedove, accentuano le caratteristiche di sicurezza del tipo di investimento.

Ai problemi interni del gruppo si accompagnano però, nei primi decenni dell'Ottocento, le carenze strutturali del porto di Genova e del sistema viario, che peraltro inizia a migliorare: viene permesso l'ingresso dei carri in città, sono costruite alcune strade più ampie; si provvede a decentrare alcuni punti di sbarco delle merci per avvicinarli ai luoghi di raccolta e di stazionamento dei carri. I cambiamenti, importanti anche se gradualmente, urtano sia contro gli anacronistici privilegi sul trasporto delle merci all'interno della città da parte delle Compagnie dei facchini (che rifiutano ogni innovazione), sia con i problemi di ordine pubblico di una città che si sta riempiendo di facchini irregolari, spesso affiliati o simpatizzanti dei movimenti antigover-

⁶⁹ Il decreto fa riferimento ad un divieto di vendita contenuto nel Regolamento di Portofranco del 1763. Affinché le nuove disposizioni non creino una rottura troppo netta con il passato, viene stabilito che i Caravana debbano pagare una somma annuale per un decennio ai «pretesi rispettivi proprietari» dei posti. Da questo momento in poi, inoltre, il diritto di attribuzione dei posti liberi passa all'Intendente Generale delle Finanze, su proposta della Compagnia. Viene inoltre, per quest'ultima, previsto un nuovo Regolamento o Statuto, emanato nel 1832. Si veda ROSELLI 1956, p. 10.

⁷⁰ Archivio di Stato di Genova, fondo *Prefettura Sarda*, pacco 424, *Osservazioni intorno all'abuso del mercimonio del posto*.

⁷¹ Così, ad esempio, un posto risulta di proprietà del Caravana Pietro Gherardi e in parte dei suoi fratelli di Genova e di Bergamo; un altro è per una quota del Caravana Pietro Bonzi, per un'altra del Caravana Francesco Zanchi e per la parte residua dei pupilli di Bonaventura Tiraboschi di Bergamo; un altro ancora appartiene al Caravana Giovanni Tirone insieme ai fratelli ed ai cugini di Bergamo.

nativi. La crisi del facchinaggio, in quest'epoca, non è del resto un problema solo genovese, bensì generale di molte città europee⁷².

Tra il 1838 ed il 1840, sia per l'eccessivo numero di facchini, sia per la crescente richiesta di interventi assistenziali, conseguenti alle malattie ed alle miserie che li accompagnavano, sia per un certo tipo di mentalità liberista che si stava affermando, si procede allo scioglimento di tutte le Compagnie portuali ed all'abolizione dell'antico sistema di facchinaggio⁷³. Non si estende il provvedimento, tuttavia, alla corporazione che lavora all'interno del Portofranco, sotto il controllo della Camera di Commercio⁷⁴. Ad essa viene riconosciuta una posizione di sostanziale monopolio, peraltro senza nessun tentativo di migliorarne l'organizzazione e di rimediare alla grave arretratezza tecnica che contraddistingue il lavoro degli iscritti, concorrendo in questo modo a tenerne alte le tariffe.

La riforma liberista non solo tarda ad ottenere gli effetti che il Governo piemontese si era proposto, ma contribuisce ad attirare le proteste del mondo del lavoro portuale contro la Compagnia dei Caravana, nei confronti della quale viene alimentata una campagna politica e municipalista che accusa i Bergamaschi, obbligati a compiere il servizio militare nelle armate austriache, di « ... rivolgerci le armi contro come nemici ... dopo aver mangiato il nostro pane ... »⁷⁵.

Il clima politico e le agitazioni del 1848 permettono la rottura degli equilibri ormai precari, sanzionando l'abolizione del monopolio dei Bergamaschi con il nuovo Regolamento del 1851⁷⁶.

Da questo momento in poi iniziano ad essere presenti ed operanti nella Compagnia dei Caravana del Portofranco del porto di Genova non più gli uomini delle montuose valli lombarde ma i nativi di Genova, della vallata del Bisagno e di quella del Polcevera⁷⁷.

⁷² GRENDI 1964a, pp. 338-347.

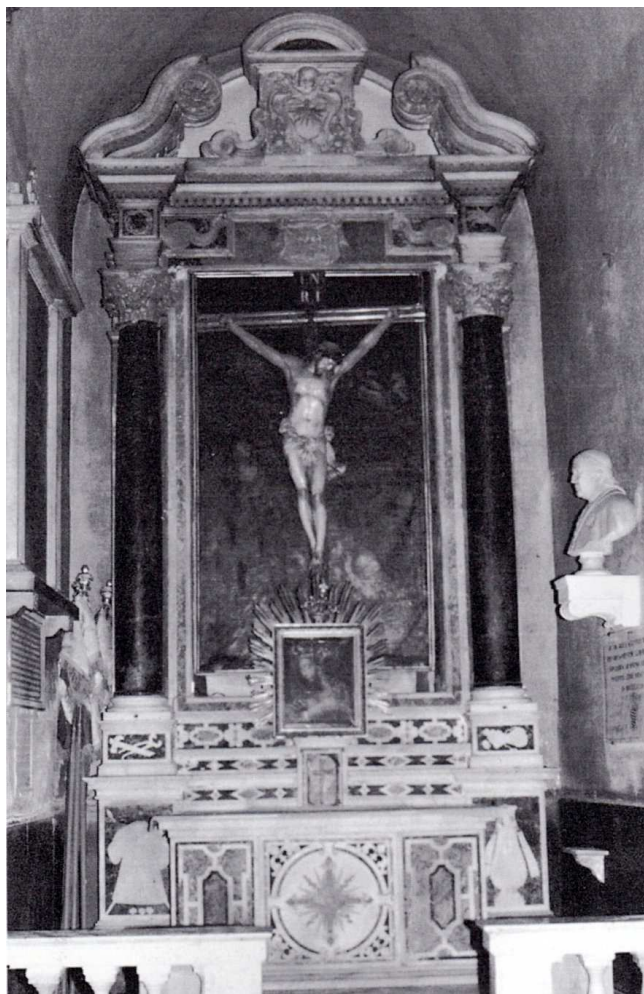
⁷³ *Ibidem*, p. 356.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 362.

⁷⁵ *Ibidem*, pp. 364 e 356-392.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 407.

⁷⁷ La Compagnia continua però a sopravvivere, aggregando a sè nel 1854 e nel 1860 altri gruppi minori di facchini. Nella discussione della legge per l'abolizione delle corporazioni privilegiate, presentata nel 1857, lo stesso Cavour, Ministro delle Finanze, fa una eccezione per la Compagnia dei Caravana del porto di Genova, di cui rileva la specificità; così, nel 1864, essa



Chiesa di Nostra Signora del Carmine a Genova: cappella dei Caravana.

sopravvive alla legge Manna sull'abolizione delle Arti e nel 1874 al provvedimento del Ministro Magliani che scioglie tutte le altre « corporazioni dei facchini degli scali marittimi di Genova ». Con il XX secolo essa amplia progressivamente i propri ambiti di intervento (sylos granari, olii lubrificanti), ma nel 1952, dopo seicentododici anni di vita, anche in seguito alla parziale distruzione del Deposito franco ed al declino dei traffici specifici di competenza, viene assorbita dalla CULMV (Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie). Per maggiori dettagli si veda ROSELLI 1956, pp. 11-12; MALNATE 1901, p. 10; COSTA 1967; *Porto* 1992.

Aspetti finanziari ed economici della gestione di una nave alla metà del Cinquecento

Sono passati ormai molti anni da quando Federigo Melis, allora docente di Storia economica a Firenze e a Pisa, esortava i giovani studiosi che gravitavano intorno a Lui, a concentrare i loro sforzi sull'analisi dei documenti mercantili, intendendo non solo gli atti notarili o i carteggi, ma in particolare tutta la vasta documentazione contabile prodotta dagli uomini d'affari¹: il *librum in quo scribuntur data et accepta*, il mastro cioè, il *synthetic codex mercatorum* al quale si attribuisce la rilevanza probatoria di un documento pubblico²; i più distesi e cronologici memoriali o giornali; i libri specializzati più tecnici, destinati a fatti della gestione aziendale che necessitino di una rilevazione autonoma particolarmente dettagliata. È il caso dei registri che riguardano la gestione di fondi agricoli, o le varie fasi della produzione industriale (tessile, cartaria, metallurgica, etc.), o l'attività finanziaria collegata alle lettere di cambio, o ancora particolari operazioni commerciali³.

Molti passi avanti sono stati fatti da allora in questo tipo di ricerche, e certamente in larga misura proprio grazie agli stimoli ricevuti, ma nel quadro della storia d'impresa in età preindustriale esistono alcuni settori meno esplorati: uno di essi è quello che oggi definiremmo delle imprese di navigazione marittima e della loro gestione, ed in parte quello delle costruzioni navali, anche se con qualche importante eccezione⁴.

* Pubblicato in: *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Napoli 1993, pp. 107-125, e in MASSA 1995a, pp. 383-402.

¹ Tutta la produzione scientifica di Melis è orientata in questa direzione, ma, per le finalità didattiche, si vedano in particolare MELIS 1965 e MELIS 1967, oltre al volume MELIS 1972.

² Sull'importanza economica e giuridica di questo libro contabile si veda, da ultimo, TUCCI 1989; PIERGIOVANNI 1991; PIERGIOVANNI 1991b.

³ Si vedano in generale le relazioni e le comunicazioni dedicate a *La contabilità. Aspetti e problemi*, in *Impresa* 1991, pp. 163-274 e 353 e sgg., e la bibliografia citata.

⁴ La maggior parte dei lavori è infatti basata sugli atti notarili o, in generale, su documentazione non contabile. Si segnalano come eccezione alcuni lavori di F. Piola Caselli, tra i quali vedi PIOLA CASELLI 1984 e PIOLA CASELLI 1993.

Questa considerazione è valida per la Liguria forse più ancora che per altri centri marittimi, italiani ed europei : nonostante l'importante ed antica tradizione marinara e commerciale dell'aristocratica Repubblica di Genova, infatti, si hanno per i primi secoli dell'età moderna pochi dati di carattere quantitativo⁵.

Si presenta quindi di particolare interesse la possibilità di seguire per il periodo 1546-60 la gestione di una nave denominata Santa Maria, di duemila salme (cioè circa 8000 cantari, pari a 400 tonnellate di portata)⁶, costruita a Celle tra il 1546 ed il 1547, ma i cui proprietari o caratisti sono tre savonesi⁷.

Tra gli altri, di questa nave è pervenuto il libro giornale con la contabilità cronologica relativa alle fasi successive della costruzione⁸: già questa è la storia di un'impresa, poiché i lavori per lo scafo (dalla raccolta e preparazione del legname) durano quasi diciotto mesi e l'armamento (cioè la fornitura e posa in opera degli alberi, del timone, della velatura, delle armi da fuoco) almeno altri quattro, con un investimento complessivo di oltre undicimila lire genovesi, immobilizzato progressivamente per quasi due anni⁹.

Si tratta di una cosiddetta « nave rotonda », cioè di un veliero adatto al traffico atlantico ed al trasporto di merci ingombranti, non molto diversa dalla Santa Maria, la capitana della flotta di Colombo¹⁰, ed il fatto che un in-

⁵ Si veda GATTI 1975, ma anche CALEGARI 1970; CALEGARI 1973, con bibliografia. Più dettagliate le fonti sulla marina da guerra e sui secoli XVII-XVIII: si veda GRENDI 1975a; GATTI - CALEGARI 1973, e, da ultimo, GATTI 1990. Le vicende di lungo periodo della marinaria ligure sono state di recente sintetizzate da CAMPODONICO 1991a.

⁶ La portata, cioè la capacità di carico netta, era pari a circa due terzi della stazza lorda della nave: veniva spesso indicata in salme (misura di capacità siciliana, pari a litri 275,1) in relazione all'importanza del traffico di grano nell'attività delle navi genovesi. Fino alla fine del Cinquecento un cantaro (kg.47 ,65) è pari a 0,25 salme. Cfr. HEERS 1961, p. 267 e sgg.; *Navi- re et l'économie* 1958, p. 109 e sgg.

⁷ Notizie su questa nave in BORGHESI - CALEGARI 1970, pp. 97-99.

⁸ Archivio di Stato di Savona (da ora A.S.S.), fondo *Opera pia Sacco, Manuale di la fabbrica di la nave fabricata in Celle (novembre 1545-settembre 1547)*, cc. 72 di cui 26 bianche, rilegato in pergamena. La moneta usata nelle registrazioni è la lira genovese, moneta di conto, divisa in venti soldi, ciascuno di dodici denari.

⁹ La nave è varata il 20 maggio 1547 e viene condotta a Savona per l'allestimento; da qui riparte all'inizio di agosto per il primo viaggio (vedi *infra*), anche se alcuni lavori di rifinitura sono eseguiti ancora durante la navigazione e terminano in pratica nel settembre del 1547.

¹⁰ Si tratta di una nave fornita di tre alberi, di cui due a vele quadre dotate di gabbia, maestra e trinchetto ed uno (quello di mezzo), a vela latina. Cfr. D'ALBERTIS 1893, p. 20 e sgg.;

vestimento così cospicuo, in uno scafo superiore alla media comune in Liguria, venga effettuato nel Savonese, è significativo, poiché è un sintomo della lenta ripresa dell'economia cittadina, peraltro fortemente compressa, dal 1528, dalla dominazione genovese¹¹.

La particolare ricchezza dei dati (e, per la storia della cantieristica ligure del Cinquecento, si tratta finora dell'unica fonte contabile completa disponibile), permette in primo luogo di fare alcune considerazioni sul costo complessivo di produzione del manufatto, elemento assai importante per la gestione successiva, poiché la sua incidenza sulla economicità periodica può essere anche molto notevole. Non si deve inoltre sottovalutare il grado di rischio economico di questo tipo di investimento, sottoposto ai peculiari pericoli della navigazione (tecnici, umani e atmosferici): sebbene all'epoca l'assicurazione marittima sia già ampiamente sviluppata¹², essa trasforma il rischio tecnico della navigazione in un elemento di costo che va ad incidere in misura costante sull'economia di ogni esercizio¹³.

Nel caso della Santa Maria, su un costo totale di 11.000 lire genovesi (a cui in realtà andrebbe aggiunto l'interesse sul capitale investito), l'80% è imputabile alla costruzione dello scafo ed il 20% ai costi di armamento e di allestimento. Circa il 67% dell'esborso è inoltre riferibile alle materie prime in senso lato, il resto (circa il 33 %) alla manodopera.

Fra le prime, la voce legname è indubbiamente quella più rilevante (arriva al 35% del costo totale); le chivarde coprono un 11%; pece, stoppa per il calafataggio e telerie per le vele sono presenti con un 2% circa ciascuna. Non molto importante la quota attribuibile ai pezzi d'artiglieria, ma interessante il dettaglio che possiamo ritenere abbastanza generalizzabile per una

BORGHESI - CALEGARI 1970, pp. 102-103; sulle navi di Colombo v. in particolare il volume con la ricostruzione del Direttore del Museo marittimo di Barcellona, MARTINEZ-HIDALGO 1969, pp. 88 e sgg. e 159-164.

¹¹ Si veda più ampiamente su questo argomento DE MONTI 1697, pp. 147-163; SCOVAZZI - NOBERASCO 1975, p. 138 e sgg. Ancora quasi un secolo dopo chiara è la denuncia contro i Genovesi da parte dell'esperto romano di nautica Bartolomeo Crescenzo che, nell'indicare la rotta da Genova verso la Spagna sottolinea come « ... a miglia 23 se ne trova Savona, città nobile ..., però bisogna entrarvi di giorno, perchè di notte non si trova facilmente la bocca. Vi era prima nobilissimo porto di navi e galere, ma poscia fu riempito dalla Signoria di Genova per tirar il traffico nella loro città ... ». Cfr. CRESCENZIO 1607.

¹² Sul caso genovese v. da ultimo GIACCHERO 1984a.

¹³ Vedi più ampiamente BRUNI 1962, p. 58; DI ROSA 1970, p. 121 e sgg.

nave da carico della portata della Santa Maria, destinata a navigare quasi esclusivamente nel Mediterraneo occidentale: 4 smerigli; 10 sagri; archibugi; picche; alabarde; 14 barili di polvere e 200 palle da cannone¹⁴.

La manodopera, oltre alla presenza di qualche manovale, è composta da 33 maestri d'ascia (taluno con un aiutante), che lavorano alternativamente a piccoli gruppi per oltre 1500 giornate; da 19 calafati, anch'essi spesso con garzoni, le cui giornate sono quasi 1200¹⁵; da uno stoppiere. Tutti lavorano a Celle sotto due capi d'opera, ma con la presenza costante di uno dei caratisti che, insieme al figlio, registra tutto ciò che è attinente alla contabilità del cantiere ed effettua spesso anche viaggi per stipulare contratti, acquistare materiale e sbrigare tutte le pratiche concernenti l'impresa.

Solo quando lo scafo è trasportato a Savona per l'allestimento presta la sua attività uno scrivano-tesoriere, che continuerà la sua opera a bordo della nave anche una volta iniziati i viaggi ed i trasporti.

Nel periodo savonese, come si è detto, le spese riguardano l'armamento e l'allestimento: oltre a quanto manca ancora per la navigazione, come certi alberi e le vele, gli acquisti concernono quindi lanterne, lampioni e candele, ma anche aghi da vela, «relorii» (o «orologios», ampollette-cronometri di bordo), un tavolo, una tovaglia, dei piatti, delle scodelle, le scialuppe di salvataggio, la stessa zavorra per la nave («barcate di pietre»)¹⁶.

Certo, per la Santa Maria, una nave da carico, le spese di allestimento sono assai ridotte (come abbiamo visto, corrispondono solo ad 1/5 del costo totale) e, anche se saranno integrate dopo il primo viaggio, risultano inferiori alla norma che sembra definire un rapporto diverso tra costo dello scafo e costo dell'imbarcazione finita: infatti, su una media di costo, per l'epoca, di mezza lira al cantaro per lo scafo ed una lira al cantaro per l'imbarcazione finita¹⁷, la

¹⁴ Per il confronto con dati relativi anche ad altri periodi, vedi GATTI 1990, pp. 72-98; sulle caratteristiche delle artiglierie delle navi liguri dell'epoca, da ultimo GATTI 1978 e VARALDO 1980b, con bibliografia.

¹⁵ Solo due maestri d'ascia sembrano legati da un rapporto sufficientemente continuativo (intorno ai nove mesi); ben ventitre lavorano meno di un mese ciascuno, denunciando un turnover assai marcato. Anche tra i calafati solo un maestro risulta retribuito continuativamente per circa nove mesi; cinque sono impegnati per quattro mesi ciascuno; sette per meno di un mese.

¹⁶ Si veda BORGHESI - CALEGARI 1970, pp. 99-104; per un'analisi dettagliata e precisa del documento contabile relativo alla costruzione, ROSSI 1970.

¹⁷ GATTI 1975, pp. 39-40.

Santa Maria denuncia una lira abbondante al cantaro per lo scafo e una lira e mezza per il manufatto completo. Potremmo dire quasi una preferenza per la solidità rispetto alla comodità.

È quindi solo per opposizione, quasi cioè per rappresentare due estremi antitetici, che può essere fatto un paragone con le spese di allestimento – in realtà quasi di arredamento – che circa due secoli dopo (1728-1729), vengono invece effettuate per la nave del nobile genovese Gio. Francesco Brignole, di circa 5000 cantari e definita dal proprietario, nella contabilità, semplicemente la « Barca ».

A 2800 lire di scafo nudo si aggiunge un costo di armamento puro di oltre quindicimila lire che comprende, oltre all'attrezzatura della nave, vestiti e cappotti per i soldati, divise per gli ufficiali, varie tovaglie con i rispettivi tovaglioli, un servizio da tavola e posate in ottone argentato, ed arriva a contemplare l'acquisto di fischietti con cordoni di seta, tutte le « robbe » necessarie per la cappella ed i servizi religiosi, i « ferri » per uso del chirurgo ed i « medicamenti necessari », acquistati dallo speziale dell'Ospedale di Pammatone. Per un viaggio di quattro mesi vengono inoltre acquistati oltre diecimila lire di viveri, dalla carne salata allo stoccafisso, dal vino bianco al rosso di Francia, al formaggio, al biscotto bianco, a ceci e lenticchie¹⁸.

Una volta pronta, la Santa Maria inizia la sua attività di trasporto, rivolta fondamentalmente ad approvvigionare Genova di derrate alimentari (nel caso grano e sale) e di materie prime destinate alle sue industrie, perfettamente in linea con l'attività di altre navi con la stessa bandiera operanti nel Cinquecento¹⁹. Essa sarà venduta nel 1560 per 6.000 lire. In quattordici anni compie ventisei viaggi, con una media quindi di quasi due all'anno: la Sicilia, la Spagna e – per soli due viaggi – l'Oriente ne rappresentano le destinazioni.

¹⁸ Archivio Storico del Comune di Genova (da ora A.S.C.G.), fondo *Brignole*, registro n. 88, cartulario e manuale 1728-1729, Barca; su questo registro e su uno similare, relativo agli anni di fine Cinquecento, è in corso uno studio che potrà offrire utili ulteriori elementi di comparazione.

¹⁹ Le destinazioni di gran lunga più frequenti delle navi genovesi durante il Cinquecento sono la Sicilia e la Spagna, in corrispondenza del primato di quattro merci nei traffici navali: grano, sale, lana e seta. Si veda per tutti HEERS 1961, pp. 267-362; GRENDI 1976, pp.143-170; GRENDI 1987a, pp. 173-223 e 309-364; più in generale, *Sistema portuale* 1988, con bibliografia. Per un quadro generale di commerci e trasporti nel Mediterraneo occidentale si rimanda ai volumi MANCA 1966 e TANGHERONI 1980, con bibliografia specifica.

Si salpa in qualsiasi mese, in genere di notte o alle prime ore dell'alba: le stagioni intermedie, tuttavia, sono le preferite. La metà dei viaggi è infatti effettuata in primavera, quando il vento mediterraneo è più propizio ed i percorsi sono coperti con più rapidità; gli altri viaggi sono equamente ripartiti tra l'estate e l'autunno, ma in alcuni casi si va per mare anche d'inverno²⁰.

Allo scopo di cercare di evidenziare il grado di rendimento della gestione della nave e la sua capacità di ammortamento dell'investimento iniziale sono stati esaminati nel dettaglio i primi due viaggi, per i quali i libri dei conti sono completi. Da un punto di vista contabile occorre sottolineare, comunque, la prassi usata dagli scrivani che operano nei primi anni a bordo della Santa Maria, di registrare le spese di allestimento della nave e di reclutamento dell'equipaggio per il viaggio successivo nel libro mastro relativo al viaggio precedente, e di aprire una nuova contabilità solo dopo che la nave è salpata²¹: questa prassi non incide sull'analisi dei primi due viaggi, ma nel mastro relativo al secondo itinerario del 1547 compaiono peraltro contabilizzate anche le spese relative alla successiva partenza con destinazione Ibiza (20 aprile 1548)²².

Il primo viaggio della nave, effettuato nel 1547, è verso la Sicilia (con destinazione principale Trapani), per caricare grano: partita da Savona il primo agosto, la Santa Maria compie il viaggio di andata quasi completamente vuota (e di qui le forti necessità di zavorra prima della partenza). Impiega 28 giorni che comprendono però dieci giorni di navigazione fino a Palermo, dove viene fatta una prima sosta; il 23 agosto la nave è a Trapani, dove vengono acquistati viveri (vino, formaggio e pane); il 28 è ad Agrigento, dove l'aspetta il carico²³.

²⁰ Si può presumere che si salpasse quando c'era il carico, anche se ambedue i viaggi nel Levante si svolgono nelle stagioni più favorevoli; dei sette viaggi invernali, cinque sono verso la Sicilia. Per maggiori dettagli sui viaggi si veda A.S.S., fondo *Opera pia Sacco, Libro mastro A della nave patroneggiata da Pasquale Bertoroto (1547); Libro mastro B (1547-1548); Registro manuale P (1547-1552)*; si veda anche BORGHESI - CALEGARI 1970, pp. 105-110 e 116.

²¹ La contabilità del primo registro (*Libro mastro A*), relativo al primo viaggio, inizia infatti l'11 agosto 1547 e termina il 22 novembre, data di partenza del secondo viaggio.

²² *Libro mastro B* cit., *conto Avarie*, c. 80. Le spese sono sostenute tutte nel mese di aprile e concernono una serie di riparazioni allo scafo, alcune attrezzature e generi alimentari (vino, olio, formaggio) per circa 350 lire. Nei due viaggi l'equipaggio è basato in gran parte sullo stesso gruppo di uomini, come si può dedurre dai conti degli anticipi sui salari.

²³ La lunga sosta a Palermo è dovuta alla necessità di definire gli accordi relativi alla partita di grano; le operazioni di carico ad Agrigento durano circa una settimana. Questo stesso viaggio è ripetuto nel 1554, con primo scalo a Trapani e successivamente a Sciacca: in questa occasio-

La nave ritorna a Genova dopo cinquanta giorni, il 19 settembre, facendo scalo a Marsala (il 4 settembre), a Trapani (sempre per acquistare viveri), a Livorno (il 16) e a Viareggio, poiché è a dei mercanti toscani – e precisamente di Lucca – che è destinata più della metà del grano²⁴; contemporaneamente vengono caricate altre mercanzie con destinazione Genova²⁵.

La seconda destinazione, dopo circa due mesi di sosta, è invece la Spagna: il 22 novembre 1547 la Santa Maria salpa da Genova, semivuota, ed arriva il 30 dello stesso mese a Maiorca, dove si ferma per due settimane, caricando alcune mercanzie; a metà dicembre (il 17) è ad Alicante, che rappresenta la destinazione principale: in una località non lontana, il 3 ed il 4 gennaio carica sale per conto dell'Ufficio di San Giorgio e salpa per Cartagena; il 13 gennaio è di nuovo ad Alicante; il 21 salpa per Genova dove arriva alla fine del mese, con un periodo complessivo di navigazione di due mesi e otto giorni, effettuato in una stagione non certo consigliata per la navigazione²⁶. Come si è detto, lo scopo principale del viaggio è un carico da effettuare per conto dell'Ufficio di San Giorgio, ma – come vedremo – altre occasioni di trasporto di merci e di passeggeri si affiancano a quella principale.

ne la nave impiega all'andata solo dodici giorni, ma al ritorno ventotto. Sui tempi di percorrenza su queste rotte vedi GRENDI 1987a, pp. 328-331.

²⁴ I destinatari di una notevole parte del carico di frumento sono infatti i mercanti di Lucca Aconcio Antonioli, Vincenzo Vanni ed alcuni soci: gli accordi sono presi dallo scrivano che, sbarcato a Livorno, raggiunge Lucca a cavallo e rientra successivamente sulla nave a Viareggio; ritorna poi a Lucca per le ultime formalità e poi, sempre a cavallo, si dirige verso Genova, toccando Pietrasanta, Sarzana e Lerici; qui noleggia una barca e parte per Genova dove giunge il 25 settembre, sei giorni dopo la nave.

²⁵ Si tratta di diciotto balle di canapa, di una cassa di archibugi, di due grossi scatoloni e di un cestone, Cfr. *Libro mastro A* cit.

²⁶ Il viaggio dura due mesi ed otto giorni. Nella tabella seguente sono riportati i tempi di percorrenza e le soste della nave in questo viaggio:

SCALO	DATA DI ARRIVO	DATA DI PARTENZA	GIORNI DI VIAGGIO	DURATA SOSTA
<i>Genova</i>		22-XI-47		
<i>Maiorca</i>	30-XI	14-XII	9	15
<i>Alicante</i>	17-XII	2-I-48	4	17
<i>Car. de La Malta</i>	2-I-48	4-I-48	1	3
<i>Cartagena</i>	5-I-48	12-I-48	1	8
<i>Alicante</i>	13-I-48	21-I-48	2	9
<i>Genova</i>	30-I-48		10	

Complessivamente, ambedue i viaggi sono caratterizzati da una notevole durata delle soste negli scali, forse per le necessità delle operazioni di carico e scarico e dei contatti con i mercanti locali; nel secondo viaggio sono da tenere presenti anche le condizioni atmosferiche, che in talune circostanze possono avere consigliato la più sicura protezione dei porti.

Prima di parlare di merci, noli e profitti, qualche considerazione è necessaria sull'equipaggio, il cui costo, per salari e per alimentazione, rappresenta una componente non indifferente di quello che potremmo chiamare costo diretto dell'esercizio della navigazione o costo diretto di produzione del servizio di trasporto marittimo²⁷.

Secondo gli Statuti di Gazaria del 1441, le navi con portata tra i tremila e gli ottomila cantari dovevano avere sette uomini di equipaggio ogni mille cantari²⁸: la Santa Maria sembra rispettare in modo pieno la normativa durante il primo viaggio, in cui l'equipaggio risulta composto da 58 persone più il patrono ed alcuni mozzi; un po' meno durante il secondo, in cui il numero si riduce a 51 unità più il patrono, come si può vedere dalla seguente tabella:

Composizione e retribuzione dell'equipaggio

QUALIFICA	1° VIAGGIO	2° VIAGGIO	RETR. MENSILE ¹
<i>Patrono</i>	1	1	25.00.0
<i>Scrivano</i>	1	1	10.07.0
<i>Sottoscrivano</i>	1	1	6.13.0
<i>Nocchiero</i>	1	1	10.07.0
<i>Compagno di nocchiero</i>	1	1	10.07.0
<i>Bombardieri</i> ^o	3	3	min. 10 - max. 13
<i>Personale di Bordo</i> *	4	3	6.13.4
<i>Maestri specializzati</i> **	7	8	6.13.4
<i>Marinai</i>	14	9	6.17.6
<i>Fanti</i>	26	22	min. 4 - max. 7
<i>Mozzi</i>	?	2	2.05.0

* Cameriere, cuoco, dispensiere, guardiano.

** Barbiere, bottaio, calafato, maestro d'ascia, maniscalco, tornitore.

^o Forse in funzione della maggiore o minore dotazione di armi proprie; più della metà delle retribuzioni è intorno alle 5 lire.

¹ In lire, soldi e denari di Genova.

²⁷ Si veda, BRUNI 1962, pp. 140-145; DI ROSA 1970, p. 225 e sgg.

²⁸ Per un'analisi di questo aspetto v. da ultimo MASSA 1988a, p. 105.

Il patrono, due scrivani, due nocchieri, alcuni maestri con varie specializzazioni, poche unità di personale di bordo, tre bombardieri, costituiscono la base comune ai due viaggi; la differenza più ampia si ha relativamente ai fanti ed ai marinai, come se la prima esperienza di navigazione avesse permesso di ritenere possibile una diminuzione di numero e quindi di costo nel loro impiego.

Si tratta quasi sempre di gente della Riviera di ponente: il patrono è infatti savonese e recluta nella zona. I bombardieri sono invece spesso stranieri: due francesi e un bresciano nel primo viaggio; un inglese e due liguri nel secondo, provenienti cioè da paesi di elevata tecnologia nella produzione delle armi da fuoco. Le loro retribuzioni sembrano del resto personalizzate: rispettivamente Lire 11,12 e 13 ai tre presenti nel primo viaggio; Lire 12, 12 e 10 a quelli del secondo.

Importanza particolare ha poi lo scrivano, che deve tenere, sotto il vincolo del giuramento ed in qualsiasi parte si navighi, un registro nel quale risultino i nomi degli ufficiali, dei marinai e di chiunque sia imbarcato a bordo, con i rispettivi stipendi; deve redigere la contabilità della nave ed effettuare la registrazione delle merci e delle rispettive destinazioni e proprietari: in caso di controversia il suo registro è ritenuto autentico come quello di un pubblico notaio²⁹.

I salari indicati nella tabella variano secondo le rispettive competenze e mostrano una sostanziale identità nei due viaggi, tranne che per bombardieri e marinai, per i quali lievitano leggermente: una buona parte dell'equipaggio è del resto composta dalle stesse persone; molti, anzi, parteciperanno anche al viaggio del 1548 verso Ibiza.

Secondo la prassi corrente molti ricevono notevoli anticipi prima di salpare; altri, al momento della partenza per la Spagna, hanno ancora da riscuotere una parte del compenso maturato durante il precedente viaggio in Sicilia; altri invece hanno dei debiti.

Complessivamente, si può dire che il costo dei salari dell'equipaggio ammonta a 353 lire mensili nel primo viaggio ed a lire 372 durante il secondo, sempre relativamente ai soli mesi di navigazione: si tratta di una precisazione necessaria in quanto nel periodo che intercorre tra le diverse partenze una parte dell'equipaggio rimane a bordo della nave. Non tutte le categorie sono

²⁹ Cfr. TUCCI 1989, p. 558 e sgg.; più specificatamente sull'ambiente ligure CERISOLA 1968, p. 37.

evidentemente presenti a ranghi completi in questo periodo in cui le necessità di manodopera sulla nave sono minori³⁰. Il costo mensile è quindi inferiore, ma rimane pur sempre una componente non trascurabile dei costi fissi che si devono sopportare anche nei periodi di mancata utilizzazione della nave.

Agli esborsi salariali occorre aggiungere, poi, le spese per l'alimentazione. Il rifornimento di viveri è normalmente effettuato prima della partenza, ma è evidente che durante le soste della navigazione è possibile integrare le scorte con alimenti freschi: è quanto accade, ad esempio, nel viaggio di ritorno dalla Spagna, durante la sosta a Trapani (dove vengono acquistati vino, formaggio, biscotti e fave e ci si rifornisce di acqua), e a Viareggio (dove ci si procura uova, carne fresca e pane)³¹. Sono questi però gli unici dati a disposizione per il primo periodo di navigazione della Santa Maria: poiché la contabilità del mastro inizia il giorno della partenza da Savona, non vi sono riportati gli approvvigionamenti alimentari precedenti, probabilmente, però, assai limitati. È invece possibile conoscere in modo abbastanza completo il rifornimento di viveri effettuato prima di partire per la Spagna, elencato in modo molto dettagliato: vengono acquistati vino, olio, formaggio, pane, biscotto, carne fresca e salata, sardine e acciughe salate, insieme a tutto ciò che serve per attrezzare la nave per il viaggio successivo³². Anche

³⁰ Così, ad esempio, nel periodo che intercorre tra il secondo ed il terzo viaggio (*Libro mastro B* cit.), 37-38 persone rimangono a bordo della nave per quasi tre mesi. Alcune di esse sono tra i membri più qualificati dell'equipaggio (lo scrivano ed il sottoscrittore; il compagno del nocchiero; un bombardiere; alcuni maestri con varie specializzazioni), ma vi sono anche sette marinai e più di quindici fanti. La somma dei salari pagati in questo periodo in cui la nave è in porto (30 gennaio-20 aprile 1548), ammonta a 650 lire, alle quali occorre aggiungere la retribuzione maturata dal patrono, che è pagato tutto l'anno (Lire 25 al mese): il costo sostenuto dagli armatori è quindi di circa 270 lire al mese, cioè un po' più dei due terzi di quanto pagato mensilmente all'equipaggio nei periodi di navigazione.

³¹ A Trapani le quantità sono rilevanti: più di 2500 litri di vino; oltre 4000 litri di acqua; 95 Kg. di formaggio; 24 Kg. di biscotto. A Viareggio ci si accontenta di una dozzina e mezza di uova ma accompagnata da più di cinquanta chili di carne. Cfr. *Libro mastro A* cit.

³² Questi acquisti, infatti, pur concernendo il viaggio di pertinenza del mastro segnato B, sono ancora contabilizzati in quello precedente (*Libro mastro A*, cit). Prima della partenza per Alicante ci si provvede di 1620 litri di vino (27 barili da 60 litri ciascuno); 2 barili (130 litri) di olio; quasi 100 Kg. di formaggio; 100 Kg. di pane; 43 Kg. di carne fresca e 10 Kg. di carne salata; 9 barili di acciughe ed uno di sardine salate, con una spesa di oltre 130 lire. A questo esborso si deve poi aggiungere quello per il biscotto (72 cantari, pari a 34 quintali, a lire 3 soldi 16 al cantaro) che, acquistato prima della partenza, è pagato però al rientro (Lire 273 e soldi 12).

nei porti spagnoli, e ad Alicante in particolare, vengono acquistati viveri. Secondo le registrazioni sulla nave si mangia carne, pesce, biscotto, pane, riso, formaggio, tonno, castagne, olio, limoni; si beve vino; non manca l'aceto, ma non si consumano ortaggi e frutta, eccetto una sportina di uva passa: incide forse su questo la stagione invernale.

Occorre rilevare però che la nave trasporta anche un certo numero di passeggeri o di mercanti che accompagnano le loro mercanzie, a cui deve essere assicurato il vitto: è ad essi ed al patrono, quindi, che sono presumibilmente destinati la maggior parte della carne e le sei anatre, il coniglio e la sportina di uva passa; oltre il 40% della spesa totale è comunque sostenuta per il biscotto, alimento base della ciurma, oltre ai quasi duemila litri di vino imbarcati prima della partenza, ma che durante il viaggio non si dimostrano neppure sufficienti. Il costo complessivo delle scorte alimentari – che, come si è detto, non sono destinate esclusivamente all'equipaggio – pur tenendo conto di un certo grado di imprecisione causato dalla dispersione delle scritture contabili in vari momenti ed in libri diversi, con qualche difficoltà di attribuzione ai singoli viaggi, è comunque, per ambedue i periodi considerati, in media pari ai due terzi del monte salari, e contribuisce a specificare ulteriormente il costo diretto dell'esercizio della navigazione.

Per una visione completa del costo stesso mancano ancora le cosiddette spese di traffico (tasse, ancoraggi, spese portuali in generale, prestazioni di terzi), che risultano peraltro registrate con precisione in ambedue i viaggi, ma la cui incidenza, all'epoca, non appare di particolare rilievo: in Sicilia occorre pagare poche lire di ancoraggio a Palermo ed a Trapani; durante il rientro, a Livorno; è inoltre consuetudine che vengano versati piccoli contributi ai Consolati genovesi sparsi per il Mediterraneo (e questo accade ad Agrigento ed a Trapani). In Spagna le spese generali relative alla navigazione sono quasi simili: l'ancoraggio è richiesto a Maiorca e ad Alicante, ma è alquanto superiore a quello del viaggio precedente³³; ripetitivi invece i pagamenti ai Consolati genovesi nei porti di Maiorca, Alicante e Cartagena (uno scudo a ciascuno).

Costi indiretti da prendere in considerazione sarebbero tecnicamente individuati nell'assicurazione, che però non risulta dalla contabilità, in quanto

³³ Si tratta rispettivamente di oltre dieci lire in un porto e di quasi sette nell'altro; ad Alicante viene fatta anche un'offerta alla cappella dei Genovesi.

pagata probabilmente dagli armatori, e nell'ammortamento: anche di questo non si fa cenno, poiché si è ancora lontani da una contabilità che ripartisca i costi pluriennali. Inoltre i mastri pervenutici si riferiscono specificatamente ai viaggi: solo in un secondo momento al risultato economico lordo di ciascuno di essi venivano probabilmente imputati da parte dei caratisti i costi indiretti o generali.

Seguendo lo stesso processo logico si possono così riassumere le più rilevanti componenti del costo di produzione del servizio di trasporto della nave Santa Maria durante i primi due viaggi (in Lire genovesi):

TIPO DI COSTO	1° VIAGGIO (Sicilia)	2° VIAGGIO (Spagna)
<i>Salari</i> ³⁴	554	837
<i>Esborsi del patrono</i>	236	970
<i>TOTALE</i>	790	1807

Sotto la voce «esborsi del patrono» si sono contabilizzate le spese di vitto, quelle di traffico e quelle più generali relative alla manutenzione dello scafo ed alle riparazioni a cui è stato necessario sottoporre la nave durante i viaggi stessi: così, quando si sosta in Sicilia, si acquistano chiodi, pece ed alcune altre cose necessarie per riparare i pochi danni subiti durante la navigazione; in Spagna la spesa è invece maggiore (oltre 150 lire) e concerne la sostituzione di alcune tavole sul ponte ed all'interno della nave; la riparazione del fasciame dello scafo con tasselli e pece; la riparazione della pompa dell'acqua e di un cannone. Si acquistano inoltre pelle per i sacchetti della polvere da sparo, tela per vele e tovaglie, un'ancora, corde di canapa, candele, più che raddoppiando in pratica la spesa.

Stupisce una serie di rifornimenti così ampia in un paese che, anche per quanto concerne i generi alimentari, denuncia prezzi più elevati di altri scali mediterranei, a meno che in questo viaggio la stagione invernale non avesse inciso in modo particolarmente negativo sui costi indiretti: infatti, dal

³⁴ I salari presi in considerazione per la determinazione di questo costo sono quelli effettivamente maturati nei mesi di navigazione, cioè un mese e diciassette giorni per il primo viaggio e due mesi e otto giorni per il secondo; per i salari pagati durante i periodi di inattività della nave, vedi *infra*.

confronto dei costi medi giornalieri della navigazione relativi ai due viaggi appare in realtà un notevole aggravio, così come particolarmente rilevanti saranno le riparazioni di cui nave necessiterà prima della successiva partenza verso Ibiza.

I noli riscossi per il trasporto di merci e passeggeri rappresentano gli introiti fondamentali dei viaggi (cioè i ricavi dell'esercizio della navigazione).

Anche se in ambedue le partenze esiste una destinazione ed un carico principali, relativo a merci voluminose, come grano e sale, che, del resto, all'epoca, costituiscono buona parte del traffico marittimo genovese e savonese, ad essi si affiancano tappe diverse ed operazioni commerciali particolari.

Durante i viaggi di andata la nave è però, in ambedue i casi, vuota o quasi³⁵: verso la Spagna il nolo maggiore è percepito da una dozzina di passeggeri diretti ad Alicante da Genova o da Maiorca³⁶. Uno solo viene imbarcato a Cartagena, sempre con la stessa destinazione: il prezzo pagato per il trasporto è quattro volte quello imputato ad una salma di lana (circa Kg. 88) per lo stesso percorso, ma i passeggeri consumano dei pasti quotidiani che naturalmente incidono sulla determinazione del loro passaggio.

I carichi dei viaggi di ritorno sono più complessi. Dalla Sicilia come si è già detto, la quantità maggiore di merce trasportata è rappresentata da 1837 salme di grano (pari a tonn. 394)³⁷, ricevute ad Agrigento da diversi caricatori con destinazione Viareggio e la Liguria come risulta dalla seguente tabella:

³⁵ Ciò capitava sovente alle navi della Repubblica che andavano a caricare grano o sale, in quanto le esportazioni genovesi riguardavano spesso merci meno ingombranti e ad alto valore unitario. Da qui la necessità della zavorra («barcate di pietre»), come nel caso della Santa Maria. Si veda anche HEERS 1961, p. 315 e sgg. e p. 321 e sgg.

³⁶ Il prezzo pagato dai passeggeri è pari al 38% dei noli complessivamente riscossi; l'altra componente principale è data dal nolo per il trasporto di 57 botti di olio di oliva sul tragitto Maiorca-Alicante. Le altre merci trasportate sono: 15 balle di cotone e 8 di carta; 15 barili di cui non è indicato il contenuto; 4 casse di marmo e due di frutta; 27 salme di lana; una pezza di velluto; alcuni colli non definiti, ma spesso solo per brevi tragitti tra i vari porti spagnoli.

³⁷ Nelle contrattazioni granarie con la Sicilia, 100 salme siciliane corrispondevano a 236 mine da Kg. 90,895 ciascuna. Cfr. GIACCHERO 1979, p. 696.

<i>Merce</i>	grano
<i>Porto di carico</i>	Agrigento
<i>Quantità in salme</i>	1837
<i>Nolo per salma</i>	Tari 5 (sol. genov. 12.37)*
<i>Destinazioni</i>	Salme 974 Viareggio (Lucca)
	Salme 787 Genova
	Salme 76 Savona**

* Pari a circa sol. genov. 6,5 al cantaro di 48 Kg.

** Acquistati dai proprietari della nave ai quali viene addebitato il nolo corrispondente.

Altre piccole partite di merci (canapa, biscotto, archibugi ed alcune casse di cui non è specificato il contenuto) costituiscono oggetto di un trasporto che potremmo dire integrativo: 60 cantari (più di due tonnellate e mezzo) di biscotto da Trapani raggiungono Genova; il resto viaggia soltanto da Viareggio al porto ligure:

MERCE	QUANTITÀ	PORTO DI CARICO	DESTINAZIONE	NOLO
<i>Biscotto</i>	60 cant.	Trapani	Genova	Sol. 6,5 al cant.
<i>Canapa</i>	18 balle	Viareggio	Genova	Sol. 10 per balla
<i>Archibugi</i>	1 cassa		Genova	Sol. 10
<i>Colli indet.</i>	3		Genova	Sol. 13 ciascuno

I ricavi dai noli delle merci ammontano complessivamente a Lire 2.680, prodotte in massima parte dal carico del grano, nei confronti del cui prezzo corrente (Lire 6-7 la mina) il trasporto appare incidere di un 10%³⁸.

Il traffico dalla Spagna è più composito: nonostante sia effettuato per caricare sale per conto del Magistrato del Sale e della Casa di San Giorgio, durante il viaggio di ritorno vengono trasportate anche lana ed altre merci (soda, uva passa, salnitro, mandorle, mele, tonno, pelli, fichi, riso) per conto di numerosi mercanti, come risulta dalla tabella seguente; accanto a sacchetti di sementi e ad alcune casse di cui non è indicato il contenuto, vi sono anche «2500 scudi in contante», che pagano un nolo di due denari per scudo. Si segnala inoltre la presenza di un'altra decina di passeggeri imbarcati ad Alicante e diretti a Genova.

³⁸ Cfr. MASSA 1974, p. 116 e sgg.; GRENDI 1987a, p. 191 e sgg., in cui sottolinea l'importanza del fattore tempo nella valutazione del nolo (i viaggi in Oriente, ad esempio, si inseriscono in un ciclo di tempo quasi annuale, quando una nave proveniente dalla Sicilia può portare il suo carico nel porto di Genova anche tre volte in un solo anno). Per un possibile interessante confronto con i noli della seta greggia su rotte similari, vedi BAFFICO 1979.

ASPETTI FINANZIARI ED ECONOMICI DELLA GESTIONE DI UNA NAVE

MERCE	QUANTITÀ ¹	NOLO A CANTARO ²	NOLO COMPLESSIVO ³	MERCANTI PAGANTI IL NOLO
<i>Sale</i>	2895,00	12	1521.13.08	Casa S. Giorgio
<i>Lana</i>	878,35	33,08	1480.06	30
<i>Soda</i>	408,85	10,03	210.06	3
<i>Uva passa</i>	246,00	10,03	125.10.03	13
<i>Sabnitro</i>	220,65	10,03	113.09.06	2
<i>Grano</i>	16,00	7,02	5.15	1
<i>Lino e seta</i>	1,75	38,10	3.08	1
<i>Pelle</i>	16,20	23,00	18.16	4
<i>Panno</i>	16,00	20,00	16	4
<i>Cadreghe</i>	2,00	34,00	6.08	1
<i>Mandorle</i>	20,00	10,03	10.05	22
<i>Mele</i>	13,00	10,03	6.13.03	7
<i>Tonno</i>	2,00	10,03	10.00.06	2
<i>Olive</i>	2,00	10,03	10.00.06	1
<i>Fichi</i>	1,50	10,03	15.04	1
<i>Riso</i>	3,50	10,03	1.15.11	3
<i>Torrioni</i>	2,00	10,03	10.00.06	1
<i>Coltri di lana</i>	10,00	10,03	5.02.06	–
<i>Passeggeri</i>	–	–	92.00.09	12
<i>Contante</i>	–	–	21.09	1
<i>Semenze e casse varie</i>	–	–	7.12	5
<i>TOTALE</i>	4844,80		3650.08.08	

¹ In cantari.

² In soldi e denari.

³ In Lire, soldi e denari.

I noli riportati per le singole merci sono talora il risultato di medie; mercanti diversi ottengono sovente prezzi diversi per le stesse qualità di merci e lo stesso tragitto; altre volte, nelle registrazioni, i noli riguardano il complesso delle mercanzie di un unico soggetto.

I passeggeri pagano secondo la sistemazione, il vitto ed il bagaglio; mediamente il passaggio Alicante-Genova sembra costare circa 7 lire, ma vi sono alcune eccezioni: così lo schiavo Leonardo Gentile sembra trattato come un collo di merci (... *nolito de uno schiavo e suo vitto da Alicante sino in Genua per giorni 11... £. 3.8*, cioè la metà della tariffa pagata mediamente dagli altri passeggeri); all'opposto, in una situazione privilegiata, Luca Grimaldo che, accompagnato da quattro servitori e con notevole bagaglio, paga per lo stesso percorso Lire 45.5.

I noli complessivi, come risulta dalla tabella già citata, ammontano a Lire 3.650 che, a causa di alcuni inconvenienti³⁹, scendono a Lire 3.642; questa cifra, sommata ai noli riscossi nel viaggio di andata (Lire 493) dà un introito complessivo di Lire 4.135 relativamente al viaggio Genova-Alicante e ritorno.

Il confronto tra i costi diretti ed indiretti dell'esercizio della navigazione ed i corrispondenti ricavi, permette di calcolare, per ciascun viaggio, un primo dato di notevole rilievo, cioè il risultato netto dell'esercizio del trasporto marittimo⁴⁰ per gli armatori-proprietari:

TIPO DI COSTO	1° VIAGGIO	2° VIAGGIO
<i>Ricavi</i>	2.680	4.135
<i>Costo</i>	790	1.807
<i>Risultato netto dell'esercizio marittimo</i>	1.990	2.328

Per il primo viaggio, che era stato fatto con le stive vuote all'andata, il rendimento lordo del capitale investito (Lire 11.000) risulta pertanto del 18%, assai elevato se si tiene conto che la navigazione è durata soltanto un mese e mezzo e che quindi il percorso può essere ipotizzato come ripetibile più volte nel corso dell'anno. Con il secondo viaggio si ottiene un risultato ancora superiore (21%), anche se il tempo trascorso in mare dalla Santa Maria è maggiore: il trasporto di grano dalla Sicilia risulta quindi in proporzione come il traffico più redditizio. Continuando ad operare nel settore dei cereali siciliani, con una media di tre viaggi annuali, gli armatori avrebbero potuto realizzare profitti pari al 50% dell'investimento effettuato per la costruzione dello scafo e per acquistare tutti gli apparati necessari per navigare.

Dal risultato economico dell'esercizio della navigazione occorre però ampliare l'esame verso la determinazione di un profitto netto annuale, prendendo in considerazione anche tutto l'insieme dei costi generali e – possibilmente – di quelli figurativi da cui deve essere depurato il dato finora ottenuto.

³⁹ La cifra deve, infatti, essere rettificata per lo smarrimento di una sporta di uva passa e di una « giaretta » di mele, il cui valore deve essere rimborsato insieme all'ammontare del nolo, già riscosso; un nolo residuo, inoltre, risulta inesigibile. L'ammontare del nolo per il trasporto del sale è computato al netto di una serie notevole di spese accessorie: due gabelle (39 lire); la paga ai misuratori (45 lire) ed agli scaricatori (quasi 90 lire); il servizio delle chiatte in porto (quasi 14 lire); una perdita di 173 coffe sulle 1200 previste (Lire 123).

⁴⁰ BRUNI 1962, p. 145.

Si è già rilevata, in precedenza, l'esistenza di una quota fissa di costi che decorre anche quando la nave è in porto: così, ad esempio, nella contabilità relativa al primo viaggio, una parte dell'equipaggio risulta remunerata anche dal 1° giugno al 1° agosto e dal rientro della nave al 1° novembre 1547 (con un esborso di circa 290 Lire); similmente, una volta compiuto il rientro da Alicante, da febbraio fino alla partenza per Ibiza, il 20 aprile, questo tipo di esborso continua, poiché rimangono sulla nave in media 37 persone che percepiscono rispettivamente, nei tre mesi, Lire 237, Lire 247 e Lire 164 di salario ⁴¹, a cui va aggiunta la retribuzione mensile del patrono (Lire 25).

Il costo aggiuntivo riferito all'equipaggio è quindi di circa mille lire per un periodo di quasi undici mesi (*... per giorni ... serviti in lo porto*).

Durante le soste nei porti di Genova e di Savona si provvede inoltre alle riparazioni necessarie allo scafo per la manutenzione ordinaria e straordinaria: di norma devono essere assunti calafati e maestri d'ascia, si acquistano pece, stoppa, chiodi, sartie. Nell'ottobre 1547 si rendono anche necessarie una nuova ancora e delle catene «per le porte della nave»; nei mesi di febbraio e di marzo del 1548 si deve provvedere a rifare una parte della velatura. Occorre poi zavorrare la nave in modo acconcio, poiché il carico alla partenza è sempre quasi inesistente, con decine di «barcate» di pietre, ognuna delle quali costa più di una lira e mezza; prima delle singole partenze, inoltre, si è soliti «gridare» la nave due volte, per mezzo di un banditore, affinché tutti i mercanti della città siano al corrente del viaggio che sta per iniziare.

Il complesso di questi esborsi non è indifferente: Lire 320 in ottobre-novembre 1547; Lire 390 in febbraio-aprile 1548, che comprendono però una parte delle spese di allestimento della nave per la successiva partenza per Ibiza (terzo viaggio).

È necessario, inoltre, calcolare una quota di ammortamento del costo complessivo di costruzione e di attrezzatura dello scafo. La vita media delle navi alla metà del Cinquecento è giudicata variante tra i cinque ed i dieci anni: anche se la Santa Maria verrà disarmata solo nel 1560, compiendo – come si è

⁴¹ L'equipaggio della nave nel mese di febbraio, ad esempio, è formato in media da due mozzi, 14-16 fanti, 7 marinai, 9 maestri con specializzazioni diverse, un bombardiere, lo scrivano, il sottoscrittano e il compagno del nocchiero; il mese successivo aumenta di sette il numero dei fanti (appena arruolati), ma non risultano più a bordo i due mozzi (che però si reimbarcano il 20 aprile, prima della partenza per Ibiza) ed un maestro maniscalco. Alcuni membri dell'equipaggio risultano peraltro pagati solo per un certo numero di giorni e non per tutto il mese. Per i primi venti giorni di aprile è stato ipotizzato lo stesso equipaggio di marzo.

già detto – ventisei viaggi in quattordici anni, si tratta di un massimo eccezionale poiché la durata di una nave non era legata solo all'usura, ma anche a tanti altri accidenti, come il naufragio o la cattura da parte dei pirati⁴². Si può quindi calcolare una quota di ammortamento su una vita media di sette anni.

Il valore ottenuto (circa 1430 lire) può essere imputato al risultato economico dei primi due viaggi, insieme agli altri costi generali esaminati, poiché i due itinerari rappresentano una media di navigazione annuale sufficientemente realistica o al massimo approssimata per difetto. Con questo presupposto, accorpando in pratica gruppi successivi di ricavi di rilevazione contabile a gruppi successivi di costi similari⁴³, il risultato economico relativo ai trasporti marittimi effettuati nel 1547-1548 (Lire 4.320) viene ad essere decurtato di ulteriori costi per complessive Lire 3.100: il valore ottenuto (Lire 1220) è certo assai più contenuto ma anche più significativo come risultato netto dell'esercizio annuale, essendo pari all'11% del capitale investito. Assicurazione, interesse del capitale di proprietà investito e remunerazione dell'imprenditore-armatore – se conosciuti – permetterebbero di pervenire ad una più tecnicamente precisa determinazione del profitto netto realizzato, ma non è possibile chiedere di più ad una contabilità della metà del Cinquecento che aveva essenzialmente lo scopo di determinare dei costi di navigazione.

Considerando che la Santa Maria naviga per quattordici anni e compie nei primi sette anni della sua vita più dei viaggi ipotizzati come necessari per ammortizzare l'investimento iniziale (e la maggior parte di essi sono proprio con destinazione la Sicilia e la Spagna), si può comunque ritenere che, con risultati analoghi a quelli dei viaggi esaminati in dettaglio anche in tutti gli altri viaggi compiuti, essa abbia lasciato complessivamente ai suoi « carattisti » un buon margine tra ricavi e costi⁴⁴.

⁴² Si veda LANE 1934, p. 108 e p. 263; LUZZATTO 1954; GRENDI 1987a, p. 334.

⁴³ BRUNI 1962, p. 144.

⁴⁴ Il capitale con cui la nave era stata finanziata era del resto quasi tutto di proprietà: un debito di Lire 1430, sulle undicimila totali, contratto durante la costruzione, è liquidato il 20 aprile 1548. Anche Edoardo Grendi sottolinea la difficoltà di pervenire alla determinazione di un reddito netto per simili investimenti, per i quali è assai difficile l'individuazione precisa dei costi di esercizio. L'A. sottolinea però la frequenza del verificarsi di deficit nell'attività armatoriale, poiché le spese di viaggio tendono ad assorbire troppo il nolo: questo non solo per il pagamento dei salari, ma per l'incidenza dell'assicurazione, delle spese di allestimento, di rifornimento etc. Se i ricavi non consentono autofinanziamento, ne deriva la necessità di partecipazione del mercante sia alla costruzione che nella gestione del mezzo di trasporto: il patrono, cioè l'esperto di cose di mare, è quindi un compartecipe, ma sovente in una posizione secondaria. Cfr. GRENDI 1987a, pp. 195-199.

Alcune lettere mercantili toscane da colonie genovesi alla fine del Trecento

La storia delle colonie genovesi e dei loro rapporti con la madrepatria è pressoché totalmente fondata su documentazione di carattere ufficiale¹, integrata da una massa non irrilevante di atti notarili, i quali hanno però un contenuto informativo limitato a singole operazioni, lasciando normalmente in ombra, o passando addirittura sotto silenzio, gli aspetti più generali dell'attività economica legati alle contingenze storiche e ad orientamenti di politica commerciale.

A questa lacuna può ovviare soltanto il ricorso a fonti di carattere privato, che, come i carteggi mercantili, contengano indicazioni sullo svolgimento dei traffici e sulle circostanze che, di volta in volta, li favorivano o li ostacolavano.

Di questo tipo di fonti Genova è però particolarmente povera, anche se, per merito di Gian Giacomo Musso, è stata segnalata l'esistenza, per la colonia di Pera, di un copialettere commerciale e di un epistolario del notaio Antonio Tortiglia, oltre che di corrispondenze personali di notai talvolta allegate alle raccolte dei loro atti professionali.

In attesa di conoscere i risultati di una ricerca sistematica che lo stesso Musso si propone di svolgere su queste fonti², non è forse inutile individuare altre fonti del genere attualmente disperse presso fondi archivistici non genovesi. È il caso di sei lettere, provenienti da Pera, da Caffa e da Chio, conservate nell'Archivio Datini di Prato³. Il periodo in cui è concentrata

* Pubblicato in: « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XI/II (1971), pp. 345-359.

¹ Per le fonti sulla storia di Pera, Caffa e Chio, v. oltre al lavoro ARGENTI 1958, i più recenti articoli di MUSSO 1967 (spec. la bibliografia di p. 444); MUSSO 1968; MUSSO 1964-1965.

² Cfr. MUSSO 1967, pp. 464-465 e pp. 470-471.

³ Archivio Datini di Prato (=A.D.P.), n. 783, lett. *Pera-Genova*, 5-9-1392, 11-10-1392 e 12-10-1392 da Bettino di Bartolo Bettini; n. 754, lett. *Caffa-Genova*, 10-10-1392, da Rosso Strozza degli Strozzi; n. 648, lett. *Caffa-Firenze*, 6-10-1394, da Lapacio di Iacopo; n. 704, lett. *Chio-Firenze*, 12-11-1397, da Luca del Biondo.

tale corrispondenza, cioè la fine del secolo XIV, e gli avvenimenti osservati o riferiti dai protagonisti, permettono alcune considerazioni sia riguardo alla situazione politica ed economica delle colonie genovesi, sia riguardo ai rapporti ed ai commerci di Genova e di Firenze con il Levante⁴.

È forse superfluo ricordare come a Genova l'azienda Datini contasse su una organizzata « compagnia » che ben rappresentava la presenza fiorentina nella Repubblica e nel Dominio⁵. Le lettere qui considerate documentano questi rapporti con le colonie del Levante, ma soprattutto danno la possibilità di intravedere il tentativo degli operatori economici fiorentini di pene-

Le sei lettere non costituiscono che una minima parte dell'interessante patrimonio documentario conservato nell'Archivio Datini di Prato. Ben 20 registri contabili e 55 filze di carteggio rappresentano infatti la documentazione concernente esclusivamente il fondaco di Genova. Il carteggio (fl. n. 744-798) è cronologicamente compreso nel periodo 1391-1401 (cioè la durata della ragione Datini in Genova) più una filza contenente lettere inviate (da Avignone, Barcellona, Firenze, Pisa, Valenza) a varie compagnie stabilite in Genova prima dell'apertura del fondaco datiniano (1376-1391) e dopo la sua cessazione (1402-1409). Nel complesso si tratta di 10.824 lettere partite da Genova verso i vari fondaci e di 14.173 lettere arrivate a Genova da 61 località diverse, divise per provenienza e destinazione. I 20 registri (nn. 723-743) concernono la contabilità sintetica ed analitica del fondaco. Cfr. MELIS 1962, I, pp. 10 e sgg., 20-24, 367, e il Catalogo dell'Archivio Datini, pp. 36-39, 74. Dallo stesso Archivio Renato Piattoli ha tratto numerosi contributi documentari alla storia di Genova e della sua Repubblica: PIATTOLI 1932; PIATTOLI 1928; PIATTOLI 1929a; PIATTOLI 1929b; PIATTOLI 1930a; PIATTOLI 1931.

⁴ La fine del XIV secolo è in generale un periodo di depressione economica, in maniera particolare per quanto riguarda il commercio marittimo, a cui fa seguito nel XV secolo un mutamento di fronte, un ritorno cioè alle regioni occidentali del Mediterraneo. Non si deve dimenticare, inoltre, che proprio in quegli anni la vita politica interna di Genova diventa sempre più « torbidamente tumultuosa », mentre conflitti di notevole importanza sconvolgono l'Asia centrale ed occidentale e le flotte italiane sono continuamente mobilitate per la difesa del commercio e collateralmente di Costantinopoli. Cfr. HEERS 1955; VITALE 1955, I, pp. 144 e sgg. e 181 e sgg., e LOPEZ 1964, p. 450 e sgg.

⁵ Cfr. BENZA 1928, p. 101 e sgg. e MELIS 1962, I, pp. 225-236. Alla fine del Trecento a Genova esisteva, fra le altre numerose, una società di Fiorentini sotto la ragione « Ambrogio di Meo e compagni », i cui soci erano Luca del Sera, Andrea di Bonanno di Ser Berizo (cugino di Stoldo di Lorenzo, socio del Datini nella compagnia di Firenze) e Iacopo di Giovanni di Berto. Alla fine del 1391 la compagnia si sciolse per dare vita ad una nuova, che ebbe come socio principale la Compagnia Datini di Firenze. La mancanza di sicurezza che cominciava a rendere dubbioso l'uso del porto di Pisa, per le incessanti guerre fra la Repubblica fiorentina e i Visconti, avevano consigliato il Datini a diminuire l'attività del fondaco di Pisa, aprendo una succursale a Genova. L'azienda genovese fu peraltro una delle più limitate del sistema datiniano, e quella che ebbe durata più breve: dieci anni (febbraio 1392-fine del 1401). Cfr. MELIS 1962, pp. 225 e 228-229 e PIATTOLI 1932, pp. 3-4 e 50.

trare più decisamente in questi mercati, in diretta concorrenza con i Genovesi e con i Veneziani, riproponendo, quasi negli stessi termini, la situazione che più di mezzo secolo prima li aveva visti in conflitto con i Veneziani per il predominio mercantile dell'Italia Meridionale⁶.

È noto come, prima dell'acquisto di Pisa e di Livorno, uno sbocco sul mare abbia rappresentato una grande aspirazione per i Fiorentini, costretti dalla propria posizione geografica a subire pesanti condizionamenti sia nella libertà dei traffici, sia in quella degli approvvigionamenti⁷.

Per di più, nel periodo considerato, la situazione europea, ed italiana in particolare, non era politicamente propizia alla città toscana, pressata dalle milizie di Gian Galeazzo e commercialmente in difficoltà per la non ricettività o la chiusura di certi mercati⁸.

Questo volgersi verso l'Oriente⁹ può quindi configurarsi come una naturale reazione ad uno stato di fatto che sembrava scoraggiare ogni vel-

⁶ I Fiorentini, approfittando dei contrasti veneziani con la corte angioina, erano riusciti a soppiantare i loro concorrenti negli ultimi anni del XIII secolo e si erano affermati sempre di più dopo l'inizio del XIV. Il periodo d'oro del commercio fiorentino nell'Italia Meridionale cade infatti negli anni 1315-1325, durante i quali fu attuata una vera e propria « conquista pacifica ». Dopo la prima metà del XIV secolo, in seguito ai fallimenti che arrestarono lo sviluppo delle società commerciali di Firenze ed alla morte di Roberto d'Angiò, i Veneziani riacquistarono il loro primato. Le due grandi città commerciali della penisola si erano cioè disputate l'egemonia nell'Italia Meridionale prima di combattersi sui mercati del Levante. Cfr. YVER 1903, pp. 219-221, 244, 288 e 309-311. Una situazione di questo genere nella stessa area geografica si era verificata anche fra Pisani e Genovesi nel XIII secolo, per i contrasti di questi ultimi con Federico II e Carlo I. Cfr. VITALE 1955, I, pp. 97-112; YVER 1903, pp. 233-235, e NARDONE 1923, pp. 4-19, 25 e sgg., 113 e sgg.

⁷ PIATTOLI 1930b, pp. 159 e sgg., 177 e sgg.

⁸ Cfr. BORLANDI 1963a, pp. 38 e 54-55.

⁹ Nel 1365 il Comune di Firenze raccomandava a Pietro I, re di Cipro, Barna di Luca Alberti, mercante fiorentino, perché potesse ottenere in Famagosta il pagamento dei suoi crediti; nel 1368 è la volta di Domenico Bonciani a Costantinopoli. Non dobbiamo dimenticare, inoltre, che anche nella prima metà del Trecento non pochi erano stati i Fiorentini che avevano tentato di esercitare la mercatura a Costantinopoli, dove esisteva già nel 1348 una filiale del Banco degli Alberti. Solo dopo l'acquisto di Pisa e di Livorno, la città toscana poté però pensare al commercio diretto con l'Oriente inviando ambascerie (come quella del 1416 all'imperatore Manuele Paleologo, con la richiesta di trasferire ai Fiorentini i privilegi che i Pisani godevano in Costantinopoli e in tutta la Romània), e ricercando facilitazioni fiscali. La colonia fiorentina a Costantinopoli ebbe per la prima volta consoli propri nel 1439, ma verso la metà del XV secolo la preponderanza dei Fiorentini a Costantinopoli suscitava già il dispetto e la gelosia

leità commerciale che, trascurando nuove e più realistiche prospettive, si fosse mossa esclusivamente nel solco degli orizzonti tradizionali. Mezzo secolo più tardi, in una « Pratica di Mercatura » si indulgiava sui rapporti di Firenze con Pera, Caffa e Tana, mentre in un'altra, redatta proprio nel periodo di cui ci si occupa, non se ne trova alcuna menzione¹⁰.

Le sei lettere dalle colonie genovesi, nel loro insieme si inseriscono in questa vicenda, mostrando come per i Fiorentini, al contrario delle due repubbliche marinare, si trattasse di sondare mercati alla ricerca di un proprio spazio autonomo o in concorrenza con Veneziani e Genovesi.

È tipica, a tale proposito, la sesta lettera, in cui, da Chio, un rappresentante del Datini descrive il viaggio compiuto, durante il quale, in un avventuroso scalo ad Alessandria d'Egitto, l'equipaggio aveva corso il rischio di essere condannato per pirateria. Non a caso, la denuncia era stata presentata alle autorità locali dai rappresentanti di Genova e di Venezia¹¹, almeno in questo solidali, in una comune difesa di posizioni acquisite e di interessi non contrastanti. Un'altra lettera, la quarta, contiene, fra le altre notizie, informazioni sui Veneziani a Caffa e sulle merci che formavano oggetto dei loro commerci¹².

non solo dei Veneziani ma anche dei Genovesi. Cfr. MÜLLER 1879, pp. XXXV-XXXVI, e pp. 123, 124, 148, 152 e sgg.; HEYD 1913, pp. 492, 867, 906 e sgg.; BALDUCCI PEGOLOTTI 1936, p. 24; BORLANDI 1936, pp. XLVII-XLVIII.

¹⁰ Intendiamo riferirci alle due pratiche di mercatura BORLANDI 1963a e BORLANDI 1936. La prima, redatta a Genova in ambiente datiniano nel 1396 (pp. 11-12), coincide cronologicamente non solo con il vertice dell'attività del Datini ma anche con la battaglia di Nicopoli che segnò uno dei momenti di maggiore depressione del commercio del Levante, tanto che solo nel 1404 i carichi delle navi raggiunsero nuovamente un livello medio pari o superiore a quello del 1396 (Cfr. HEERS 1955, pp. 188-189). In essa non vi è alcuna rubrica concernente i rapporti di Firenze con l'Oriente, mentre nella seconda, utilizzata dai mercanti nella seconda metà del Quattrocento (p. IX) troviamo alcuni importanti capitoli: cap. XXXIII, Firenze con Chostantinopoli di Romania; cap. XXXXV, Firenze con Pera di Romania, cap. XXXXVI, Firenze con Caffa del Mar Maggiore, e cap. XXXXVII, Firenze con La Tana. Il commercio fiorentino si era infatti ormai sviluppato e ampio spazio è dedicato anche ad Alessandria d'Egitto, Salonicco, Trebisonda, Nicosia (pp. 29-35). Nella trecentesca *Pratica di mercatura* di F. Balducci Pegolotti (BALDUCCI PEGOLOTTI 1936), è data rilevanza quasi esclusivamente ai rapporti con Costantinopoli (o Pera). Non diversamente nella *Pratica della mercatura* scritta da Giovanni di Antonio da Uzzano (UZZANO 1765-1766).

¹¹ Vedi la lettera da Chio a Firenze, in Appendice, VI.

¹² I Veneziani godevano di una posizione di particolare favore sui mercati della Romania: nel 1396, anno in cui i commerci scesero al loro livello più basso, parecchi bollettini indi-

Ma forse ancora più interessante risulta, in questa fase di orientamento e di studio dei mercati che i Fiorentini sembrano svolgere con avveduta tenacia, la particolare attenzione con cui essi seguivano gli avvenimenti politici dei territori toccati¹³.

Sono infatti osservate e descritte le notevoli difficoltà con cui, a Pera, i Genovesi ed i Veneziani tenevano testa alla pressione turca, ed il vano tentativo di collegarsi con le truppe, unite, abbastanza labilmente, dal simbolo crociato, che conobbero a Nicopoli una dura sconfitta¹⁴. Sappiamo, poi, da altre fonti, che Veneziani e Genovesi si preoccuparono di guarnire meglio la zona del Bosforo, destinando in modo permanente diverse galee alla vigilanza di questo braccio di mare¹⁵.

L'esame particolareggiato delle singole lettere può iniziare dalle due provenienti da Pera, di cui una in due esemplari spediti a distanza di un giorno ed affidati evidentemente a differenti vettori. Questa prassi è da considerarsi normale e suggerita dalle notevoli probabilità di mancato recapito, dovute alle obiettive difficoltà delle comunicazioni, spesso turbate da eventi naturali e da diverse forme di guerra marittima.

Il viaggio delle due lettere, in questa circostanza, pare abbastanza felice, nel senso che, partite da Pera ad intervallo di un giorno, arrivano a Genova nello stesso ordine di partenza ed a distanza di due giorni l'una dall'altra. La

rizzati al Datini facevano presente come non fosse rimasto nulla o solo ben poco dopo la partenza dei Veneziani. Cfr. HEERS 1955, p. 188.

¹³ In tutte le lettere datiniane « in tempi tranquilli o dove gli avvenimenti interni poco esercitano sull'andamento dei traffici, poco o nulla quei mercanti aggiungono di notizie ... e si limitano a ragguagli d'indole puramente commerciale ... ma quando invece gli avvenimenti, anche di lontani paesi, minacciano il commercio e fanno sorgere timori per la sorte delle colonie mercantili ... ponendo in forse la sicurezza e la prosperità dei traffici, vediamo allora moltiplicarsi le informazioni ... » Bensa 1928, pp. 9-10.

¹⁴ Sigismondo di Lussemburgo, re di Ungheria, aiutato dal re di Francia, dal duca di Borgogna, dalla Polonia, dall'Inghilterra e da altri piccoli Stati cercò di opporsi all'avanzata dei Turchi. Ma il tempo delle Crociate era ormai terminato da un pezzo e lo Scisma d'Occidente e la guerra dei Cento Anni travagliavano l'Europa. La superiorità numerica e tecnica dei Turchi ebbero la meglio nel 1396 a Nicopoli come l'avevano avuta nel 1389 a Cossovo. La flotta veneziana del Mocenigo, dopo aver sbloccato Pera (V. nota 21) giunse nel Mar Nero in tempo esclusivamente per raccogliere le truppe superstiti. Solo tre anni dopo (1399) una spedizione terrestre guidata dal maresciallo Boucicault spazzò i resti del blocco ottomano. Cfr. PERRENS 1883, pp. 329-330; HEYD 1913, pp. 829-833; VASILIEV 1928-1929, II, pp. 327-328; LOPEZ 1938, pp. 393-394.

¹⁵ HEYD 1913, p. 832.

tranquillità del viaggio e forse il favore dei venti, o la minor necessità di scali, od il minore impegno del carico, possono giustificare la notevole differenza del tempo impiegato da queste lettere ¹⁶ rispetto alle altre qui considerate e inviate a Firenze da Caffa e da Chio ¹⁷.

Data e località di partenza	Data e località di arrivo	Tempo impiegato
15/X/1392 Pera	15/X/1392 Genova	gg. 40
11/X/1392 Pera	1/XII/1392 Genova	» 51
12/X/1392 Pera	3/XII/1392 Genova	» 52
6/X/1394 Caffa	9/II/1395 Genova	» 126
12/XI/1397 Chio	29/III/1398 Firenze	» 138

Il contenuto della lettera in duplice esemplare, al di là di questa curiosità nautica, è quello di un quadro informativo delle vicende aziendali ¹⁸ nel quale il mittente inserisce qualche notizia di carattere personale. A parte queste ultime, i fattori del fondaco Datini di Genova vengono informati in merito alle condizioni ed alle prospettive del mercato, con particolare riguardo ai prezzi della cera, degli schienali e delle pelli di vaio ¹⁹, specie in

¹⁶ La durata di 40-50 giorni per il viaggio di una lettera da Pera a Genova è avvalorata da un altro dato (V. la lettera n. I da Pera): in quello stesso anno 1392 una lettera partita da Genova il 17 luglio arriva a Pera il 31 agosto (cioè 45 gg.).

¹⁷ Nella lettera da Caffa a Genova non è registrata sul retro la data d'arrivo. Può essere interessante confrontare questi tempi con quelli impiegati da altre due lettere provenienti dall'Oriente e destinate a Barcellona: una da Damasco (A.D.P. n. 856, 2-8-1395, da Beltrame Mignanelli) che impiegò 59 giorni, arrivando a Barcellona il 30 settembre. In essa si dà notizia di un'altra lettera datata Barcellona 12 maggio, ed arrivata a Damasco il 24 giugno (gg. 43). La seconda (A.D.P., n. 911, 24-8-1408 da Raimondo Mannelli), spedita a Rodi il 30 novembre arriva il 12 febbraio (gg. 74).

¹⁸ Oltre ad alcuni ragguagli sulla situazione creditoria, nell'avvisare il fondaco datiniano di Genova di aver spedito un mazzo contenente cinquanta pelli d'ermellino (V. lett. II e III), il mittente insiste più volte nel raccomandare che la persona cui è stato affidato il « fardelletto » venga rimborsata di ogni spesa di nolo o di « beveraggio ». Quest'ultimo, detto anche « sportellaggio » o « ghiandaggio » era rappresentato da « i denari da vino che si danno a' marinai delle navi che aiutano trarre le mercatantie delle navi quando si scaricano ». Cfr. BALDUCCI PEGOLOTTI 1936, p. 16.

¹⁹ Su Pera ed i suoi commerci, v. LOPEZ 1938, pp. 285-94. Uno dei principali prodotti esportati da Pera erano i « Vai crudi e pance di vaio e dossi di vaio ... a migliaio, e dassene 1030 per uno migliaio ». Cfr. BALDUCCI PEGOLOTTI 1936, p. 38.

funzione di una carestia in atto che faceva prevedere ulteriori aggravamenti della situazione²⁰.

Questa lievitazione dei prezzi è possibile controllarla, anche se esclusivamente per quanto riguarda la cera, nell'altra lettera spedita sempre da Pera il 5 settembre 1392. Il prezzo corrente di questa merce, che toccava allora i 29 perperi²¹, sale a 31 nelle lettere spedite in ottobre. Ma altri elementi rendono la missiva di settembre oltremodo interessante: i più estesi riferimenti alla situazione politica ed economica generale.

La minaccia turca su Pera, che aveva preoccupato le autorità di Genova e le aveva convinte a mandare rinforzi militari²², creava nella colonia una situazione di disagio che provocava stasi nei commerci e rialzo nei prezzi²³. Se a questo si aggiunge che era in corso una furiosa epidemia²⁴ si possono comprendere i timori del residente e l'alternarsi di speranza e di sconforto che dovevano destare in lui le contrastanti notizie sull'arrivo di aiuti dall'esterno ed in particolare dal re di Ungheria²⁵. Il riferimento è a quella composita coalizione di cui si è detto all'inizio e che, su invito dell'imperatore di Bisanzio e sotto il segno della crociata, tentò, ma senza successo, un ennesimo arginamento dell'espansione turca.

²⁰ Vedi lett. II.

²¹ « Perpero » o « Iperpero », moneta d'oro di Costantinopoli, del peso ufficiale di 3 denari e 41 grani al peso grosso di Firenze. Il Pegolotti (BALDUCCI PEGOLOTTI 1936, pp. 44 e 199) annota peraltro che a Pera « il pagamento di perperi si fa a peso e non a novero di conto ». I prezzi delle pelli di vaio sono invece espressi in « aspri », cioè in moneta d'argento. Notevolmente difeso in Oriente, l'aspro (coniato talvolta anche in oro) per il commercio con il Levante fu imitato in varie zecche (Genova, Venezia, Rodi). Cfr. BORLANDI 1936, p. 184.

²² Dal 1391 Bajazid assediava ormai Pera con un blocco così serrato da ridurla in una situazione terribile. L'8 aprile 1392 il Doge raccomandò a Niccolò Zoagli, podestà della colonia, di vigilare con prudenza sulla sicurezza del paese e gli annunciò l'invio di cinque galere con la promessa di inviarne altre. Lo stretto blocco da parte di Bajazid continuò fino al 1396 e fu solo una flotta veneziana (con navi di Rodi e di Lesbo) comandata da Tommaso Mocenigo, che, entrata nei Dardanelli, con la sua sola presenza e senza combattere, riuscì a sbloccare Costantinopoli e Pera. Cfr. VASILIEV 1928-1929, II, pp. 326-330; DONAVER 1913, II, pp. 12-13; MANFRONI 1898, p. 721 e sgg., e BELGRANO 1877, p. 168.

²³ Sulla precipitosa caduta del commercio marittimo di Pera alla fine del Trecento e nel Quattrocento per il crollo dell'impero Bizantino v. LOPEZ 1964, pp. 451-453.

²⁴ Da altre lettere datiniane appare che in Genova stessa, in quello stesso anno, era in corso una epidemia, tanto che il 24 settembre 1392 veniva scritto « ... e sabato passato ne morì VII, domenega VIII, lunedì X, martedì XIII ». Cfr. PIATTOLI 1932, pp. 60-61.

²⁵ Vedi lett. III.

Nello stesso 1392 anche la situazione economica di Caffa non appare fiorente²⁶ all'inviato del Datini, Rosso di Strozza degli Strozzi²⁷: la crisi alimentare si rifletteva sulla situazione generale ed anche le prospettive di investimento apparivano allo Strozzi quasi inesistenti. Vi sono accenni anche ad una minore attività da parte dei Genovesi e dei Veneziani, che si limitano a caricare pochi prodotti: probabilmente quelli di sicuro smercio²⁸. L'importanza di questa lettera sembra proprio risiedere nel fatto che i Fiorentini, alla ricerca di nuove possibilità commerciali, non sembrano trovare in Caffa, almeno secondo questo corrispondente, un fertile campo d'azione.

Meno interessante appare la seconda lettera inviata dallo stesso luogo, ma alla casa madre di Firenze, un paio di anni dopo, in merito ad una partita di mandorle²⁹ caricate a Genova e che risultano di difficile esito.

Dell'ultima lettera, spedita da Chio, si è già avuto modo di osservare come sia la più tipica e la più scoperta nell'accenno alle reali condizioni di

²⁶ Verso la fine del XIV secolo, infatti, i convogli delle spezie si allontanarono da Tana e da Caffa, dove sboccava la via mongola, e si incanalarono verso Alessandria e Beyrouth (Cfr. HEERS 1955, pp. 187-188). Il commercio di Caffa aveva avuto fino ad allora un carattere quasi coloniale con l'interno della Russia e la Circassia: grano, cera, pellicce, pesce salato e schiavi venivano scambiati con tessuti, manufatti artigiani di varie qualità, vino, barre d'oro e d'argento. Cfr. LOPEZ 1938, p. 302, e LOPEZ 1964, p. 357.

²⁷ Rosso di Strozza degli Strozzi era collegato alle aziende dei Portinari di Firenze per conto dei quali, oltre che per il Datini, si era recato a Caffa (vedi lett. IV). I Portinari avevano già intorno al 1384 delle succursali ad Alessandria e a Damasco. Cfr. HEYD 1913, p. 1044.

²⁸ Per i Genovesi si trattava di schienali e pelli di vaio, di sete « legi » o « leagi », provenienti dalle regioni occidentali del Caspio, e di seta « canalua », del distretto di Arran, che traeva il suo nome dal castello di Canar, nella pianura di Karabagh, al centro delle piantagioni di gelsi (cfr. HEYD 1913, p. 1231 e BALDUCCI PEGOLOTTI 1936, pp. 298 e 430), oltre che di cera. Il prezzo di quest'ultima è indicato in sommi e in saggi (sommi 2 saggi 2 al cantaro, che lo scrivente considera equivalenti a L. 15 di Genova). I Veneziani non erano invece riusciti ad approvvigionarsene in tempo e si erano dovuti accontentare di « grande quantità di vai e schienali e poca seta » (vedi lett. IV). Il mancato carico di cera costituiva una perdita importante per i Veneziani i quali effettuavano nel Mar Nero una specie di cabotaggio, toccando i principali mercati e caricando (a Caffa, a Tana, a Trebisonda, a Costantinopoli) essenzialmente seta e cera. In molto minore misura imbarcavano altri prodotti locali (cuoi, pelli di martora e vaio, piombo, rame, grana greca); quasi completa l'assenza di spezie, di cui si rifornivano principalmente dall'Egitto. Cfr. HEERS 1955, p. 165 e sgg.

²⁹ V. lett. V. Si trattava probabilmente di mandorle di Valenza o della Provenza, la cui produzione raggiungeva tutto il Mediterraneo ed anche il Mare del Nord. Sulla piazza di Genova erano quotate anche quelle di Malaga, considerate però di secondaria importanza. Cfr. MELIS 1956, pp. 55-56.

concorrenza in cui si svolgeva in quei porti l'attività commerciale dei mercanti fiorentini nei confronti dei Genovesi e dei Veneziani. La resistenza all'espansione commerciale dei Fiorentini trovò il suo principale baluardo in Alessandria d'Egitto, che, solo qualche decennio dopo, divenne un importante centro di regolare commercio con Firenze³⁰. Lo stesso processo si manifestò per Chio, dove, nel XV secolo, i toscani svilupparono un regolare traffico di panni³¹.

Nella stessa lettera si fa cenno alla lunga rotta percorsa dalla nave prima di giungere a Chio³², a dimostrazione ulteriore dell'interesse di Firenze alla ricerca ed all'allargamento dei mercati, e del suo tentativo di imporsi come potenza marittima. Tale risultato essa lo raggiunse solo dopo la definitiva acquisizione di Pisa e di Livorno³³, ma si trattò dell'ultimo atto di un processo le cui basi erano state poste ben precedentemente, e di cui le lettere qui pubblicate rappresentano una testimonianza.

³⁰ Nel 1420 il Comune di Firenze decise di entrare in relazioni dirette con l'Egitto e di organizzare un regolare servizio di galere. Mentre i Genovesi ed i Veneziani avevano da tempo fondachi ad Alessandria, dove godevano di privilegi e di facilitazioni fiscali (specialmente i Veneziani), i Fiorentini solo dopo la conquista di Pisa si sostituirono ai loro antichi rivali nel commercio con l'Egitto e ne utilizzarono il fondaco. Cfr. HEYD 1913, pp. 619, 863, 995-999, 1044-1045.

³¹ PAGNINI 1765-1766, II, p. 7. Chio era del resto importante sia come deposito per le merci commerciate dal Levante verso l'Egitto (pelli, droghe, spezie e più tardi seta), sia per il mastice, il sale e l'allume di Focea, che erano monopolizzati dalla Maona. Nel XVI secolo i Fiorentini importarono da Chio anche grano (cfr. ARGENTI 1958, pp. 482-484 e 501-512). La penetrazione fiorentina a Chio non fu però facile, in quanto ancora verso la metà del XV secolo, a causa dell'ostilità dei Genovesi, essi sovente non ricevevano un'accoglienza « troppo benevola », ed erano costretti a pagare dei dazi anche sulle mercanzie rimaste invendute, cosa che non si usava in nessun altro luogo. Cfr. HEYD 1913, pp. 867-868.

³² Vengono effettuati scali a Maiorca, ad Alessandria d'Egitto, a Rodi (dove il corrispondente, Luca del Biondo, ha contatti anche con mercanti di Cipro). Prima del ritorno (con nuovo scalo a Maiorca) egli mostra l'intenzione di recarsi anche a Focea, per caricare allume (v. lett. VI). Focea era infatti l'unica delle colonie genovesi che non vivesse del commercio di transito. Cfr. LOPEZ 1938, pp. 280-81, e LOPEZ 1964, p. 457.

³³ HEYD 1913, p. 865; PIATTOLI 1930a, pp. 224-225; LUZZATTO 1955, pp. 97-98.

Appendice

I

[A] Francesco di Marcho da Prato e Andrea di Bonanno, in Genova.
1392, da Pera a dì 15 d'otobre.

Al nome di Dio, a dì 5 settenbre 1392.

A dì 31 del passato, per le ghalee di costà, ricevetti vostra lettera fatta di 17 di luglio, a la quale piciola risposta achade. Di que' denari che restano ad avere i miei maggiori da Pisa da Chirico de' Ttadei sono avisato e farò mio podere d avergli. Egli è buona persona; tanto foss'egli a grado a ogniuno qual'egli merita, che dicess'egli il vero che no' gli avesse.

Le cose di qua stanno a l'usato: nulla o pocho si fa di mercantia, prima perché s'atendea i' re d'Ungheria con grande sforzo in questo inperio; e però le cose stanno sospese: ora si dice se ne torna, che sarebe ria nuova, ma non è certa. Apresso, la moria ci fa grande danno: Idio ce ne deliveri. Per la prima cagione le vettuarie ci sono in carestia e penso le navi veranno vote, non perchè le ricolte non sieno grandi e buone, ma le novità tenghono gli uomini di qua sospesi. La cera vale perperi 29 o meglio, ch'è gran carestia e al pregio vai costà non vi si può mettere simile. La più parte di cose si traghono di qua sono in carestia perchè non c'è incetta nessuna.

Sono da' miei maggiori avisato di mandare a voi ciò che mi scade costà mandare, ma ora penso di fare che l'una di queste navi si metterà a Porto Pisano le nostre cose, che nn'è grande avantagio. Idio ne dia a prendere il meglio. Altro non vò per ora a dire. Saravvi una lettera a' miei maggiori di Pisa: inviatela per salvo modo. La grazia di Dio sia con voi.

Bettino di Bartolo Bettini, salute di Pera.

II

[A] Francesco di Marcho e compagni, in Genova.
1392, da Pera a dì primo di dicenbre.

Al nome di Dio, a dì 11 d'ottobre 1392.

Per le tre galee che furono qua, insieme con queste che ora vengono costà, vi scrissi quanto mi parve bisogno e mandavi chon esse lettere a' miei maggiori di Pisa; aretene fatto lo dovere.

Di poi non ò vostra lettera, questa vi fò per avisarvi che per la galea di Bianco Bichignone di Gienova vi mando uno fardetto picciolo in che à mazi cinquanta d'ermellini ed è segnato così ...^a. Quando Farete ricieuto a salvamento date per suo nolo. El detto manderete a Pisa a Giovanozo Biliotti e compagni e più manderete lettere che saranno con queste, per modo salvo. Sono 10 per mazo.

Chirico di Tadei non à voluto pagare per nisuno modo que' f. 5 che dite che resta a dare. A mme no' gli vole dare, chè dicie gli à promesi a Rosso degli Strozi, e a Rosso dicie che no' gli à: chosì diciesse egli il vero! Il Rosso si rimane in Chaffa ed e' se ne viene costà; fate d'avergli. Grande vergogna la sua ogi mai e no' gli doverebe valere a dire io no' gli ò. S'io non fossi malato vi arei pure veduto se per dire io no gli ò noi gli dovesimo senpre penare ad avere. Ma io ò giaciuto 15 dì e ancora non esco di casa.

Valute di mercantia che si tragono di qua sono in grande caristia. La ciera vale qui perperi 31 e vai finì si sono venduti a la Tana aspri 22, gli altri a la venante; gli schienali si sono dati da 20 in 22 aspri, bene è vero che di principio se ne die 27 e gran caristia sogliono valere 36 in 40.

Nè altro per questa vi dico. La gratia di Dio sia con voi.

Bettino di Bartolo, salute di Pera.

Il deto fardello abiamo acomandato a messer Minghanello Minghaneli da Siena, il qual è stato vicario in Caffa. Se d'egli ne paghasse alchuna cosa gliele rendete. Non dovrà pagare il beverageio a quello che gliel'à aloghato, e ringrazieretelo per mia parte.

^a *Nel testo è tracciato un segno mercantile.*

III

[A] Francesco di Marco e compagni a Banchi, in Gienova.

1392, da Pera a dì 3 di dicembre.

Al nome di Dio, a dì 12 d'ottobre 1392.

In su questa galea di Bian Bichignone viene un messer Minchanello Minganelli da Siena, il quale è stato vicaro del consolo di Cafa, al quale ò acomandato uno fardetto segnato così ...^a, nel quale sono mazi cinquanta d'ermellini di dieci per mazo. Il detto fardello gli ò imposto vi consegnì e più uno mazo di lettere dov'è e lettere a' miei maggiori di Pisa e lettere a' Portinari di costì. Fate d'averle e fatene il dovere.

E in chaso che il detto pagasse alcuno beverageio o nolo per lo detto fardello, rendetegliele, e per mia parte lo ringraziate.

Per questa non v'ò a dire altro. La grazia di Dio sia con voi.

Bettino di Bartolo, salute di Pera.

^a *Nel testo è tracciato un segno mercantile.*

IV*

[A] Lucha del Sera, in Genova, [da Caffa].

Al nome di Dio, dì 10 d'ottobre 1392.

Poi che di Firenze partimmo non t'ò scritto. Arai saputo che Iacopo e io venimmo qui pe' Portinari. E a questo nuovo tempo con la grazia di Dio torneremo in costà. Che Dio ce facci salvi. Abbiamo trovato questo paese più cattivo a mercatantia che fosse già è grande tempo. E ène cagione la carestia ci è di vettuaglia che ci è 'tretanti caro che nol suole esser. E vedrane la prueva che in su queste galee di Genova non viene la roba è usata di venire. Questa di Liano Centurione viene carica di schienali e di alquante carabie di vai e un pocho di seta, ma ànno comperato i vai a' pregi che costà veranno da f. 120 il miglaio, e le sete canaluie da s. 45 e le legi da s. 70. E pure che ci se ne trovasse che ci à danari assai e non ci à roba da conperare. Ciera, costa qui, sommi 2 saggi 2 il cantaro che è tuto un peso con quello di costì, che verà il cantaro costì libre 15, bene che non ve ne viene punto, nè i Viniziani non ne rechano, chè non se n'è trovata. Recano i Viniziani grande quantità di vai e schienali e poca seta.

Saluta Andrea Martini e Papi e Acierito e Anbruoigio e Rubo e tutti gl'altri e simile Bruno di Francescho.

Rosso di Stroza in Caffa, al tuo piacere.

* *La riproduzione fotografica del testo di questa lettera è pubblicata in MELIS 1962, tav. IX.*

V

[A] Francescho da Prato e Stoldo di Lorenzo, in Firenze.

1394, da Chaffa a dì 9 di febraio^a

Al nome di Dio, a dì 12 d'ottobre 1392.

Io giunsi qui, per la grazia di Dio, a dì 20 di questo. Prima èmi stato i' Gaeta, poi i' Pera e nè l'uno luogo nè ne l'atro no' potè fare nula de le vostre mandrole vi sono qui. E isino a oggi non ò potuto fare ancora nula. Vorei volenterì fosono ancora a Pisa. E solo mi dò maraviglia d'Andrea di Bonano, che vedendo a Genova caricharne in su le galee pondi 30, come ci mandava le sue, e così com'io le vostre, ci si stano quele de l'amicho. Ora i' ò pagato per dogana i' Pera f. 1, e di nolo, per 13 cantari lb. 16, s. 5 di genovini: che ò pagato somi 2 chant. 28. Ora i' ò deliberato di rimane qui isino a marzo: e a marzo ci è una nave di 3 cove[r]te per Genova. I' ò anchora a finire pani 30, che, i' questo verno, gli finirò e riscoterò quello venduto e allora sarò i' chamino.

I' ò isino a ora mandato a Gaeta a Michele di Iacopo i' su la galea di Gotifre' Dona ciera panì 14, che la venda; e a lui, dichò, faccia a danare e de' primi vi rimetta costì f. 150; questi no' vi falirano. L'atra galea si è ita a la Tana e fia qui i' questi 8 dì; preso^b ancora, per ditta galea, mandare roba per f. 300 o per più e per ventura vi farò d'ela l'avanzo; ma chonviemi dare a ciaschuno la parte sua.

Io farò il meglio potrò di queste vostre mandorle, come come^c mie fosono; ma sono chativa roba e vecchia e àno de lanicio, e i danari v'investirò bene^d. Altro non vi dichò: che Dio vi guardi.

per Lapacio di Iacopo, in Chafa salve.

^a La data è espressa secondo lo stile dell'incarnazione e corrisponde al 9 febbraio 1395 secondo lo stile della Natività ^b Così nel testo per penso ^c Così nel testo ^d Così il testo nel senso di « malgrado cioè i danari v'investirò bene »

VI

[A] Manno degli Agli, in Firenze o dove fosse.

1398, da Scio a dì 29 di marzo.

Al nome di Dio, a dì 12 di novembre '397.

Io non t'ò scritto a dì passati delle parti di qua per non essere suto di bisogno. I' ò auto in Allesandra fortuna assai e grande brigha da l'almiraglio del Soldano, perchè Gienovesi e Viniziani, no' tutti, ma alchuni, pare raportasono per farci male e dissono noi essere corsali e male genti a lui per rubare. S'apichò alle parole e volea il nostro avere e lle persone per schiavi del Soldano. E in efetto ci sparciamo chon grande pena e fatica e con grande spesa. Non ti dichò tutto chè troppo sarebbe lungo a scrivere, ma puoi comprendere al grande pericholo ch'eglino ci missono dentro. Iddio lodato sia e loro paghi del loro malfatto. La fatica di questo viaggio sarà grande e chon pocho utile. Iddio inn altro ci ristori e chonducasi salvi.

Io fu' a Rodi e parllai cho' Nicolò Lanfranchi del fatto tuo e mi disse ne faceva tutta sua posanza e che uno ch'era in Famagosta, che avea auto a fare di questi fatti, gli avea promesso mandare ongni conto, e, come l'avesse, ne sapresti tutto. Ciò n'era. E bene vero ne disse avea alquanti danari, cioè da danari 60 in 70, e, se avesse auto da tte di darlimi, te gli arebe per noi mandati, che ll'arè auto caro per tuo amore, che te gli arè investito inn alchuna cosa di che aresti auto utile. Tutto per llo meglio sarà. Altro no' me ne disse.

Cristofano ne diede a Maiolicha 4 panni fiorentini per venderlli in Allesandra. Quando gli spacciava alla doghana l'almiraglio gli volle vedere e videli e gli conperò per quello a llui piaque, e disse di giorno in giorno darà danari, e ongni giorno andava a domandarlli e mai no' lli potè avere, e di poi seguì quello di sopra ti dico il perché, mai no' li potè avere e credo tardi s'aranno. Come che lasciai mio procuratore il

consolo d'Anchona a domandarlli ed gli è persona buona e ne farà quello che a llui sarà possibile di fare. Credo diti panni fosseno di Lorenzo di Cresci, perch'erano panni stagonati e stati a Maiolicha grande tenpo. Digliene quello ti pare.

Altro non dico. Sono tuo. Christo ti guardi.

Io sono qui stato più di fa per tenpi contrari, e come tenpo fosse andar a Foglia Nuova a charichar gli alumni ch'io debo charichare e di là andare a nostro viaggio. Che Ddio salvi ci chonducha. Se a Maiolicha pongho ti scriverò di là.

per Lucha del Biondo salute in a Scio.

L'economia della Repubblica di Genova e la pesca

L'economia della Liguria, cioè del territorio di uno dei più antichi stati regionali dell'*Ancien Régime*, la Repubblica di Genova, è tradizionalmente e quasi naturalmente rapportata al mare, al punto da adombrare una endiade proverbiale anche nella storia letteraria.

È vero d'altra parte che la conformazione fisica del territorio porta a considerare l'acqua come una sorta di spazio complementare rispetto alla terra emersa: la Liguria è infatti una stretta striscia di terra con un 65% di montagna ed un altro 35% di collina; di questo, il 23% è classificabile come collina litoranea, assai densamente popolata, ma con una profondità non superiore ai 25-30 chilometri. Una regione descrivibile, quindi, per valli perpendicolari al mare, di cui sono protagonisti fiumi e torrenti, con evidenti problemi di comunicazioni cui in parte supplisce il mare: il litorale marino si estende infatti per 260 chilometri (120 a Levante e 140 a Ponente).

Non sempre però la vocazione marinaresca e commerciale di una popolazione marittima è in diretto rapporto con lo sviluppo lineare delle coste che esso abita, e proprio per l'area mediterranea, anzi, si può notare come molta parte della sua linea di contatto col mare sia rimasta nei secoli inattiva (i Corsi, ad esempio, non hanno mai sentito in modo particolare il richiamo del mare). Anche nell'evidenziare il rapporto tra la Liguria e il mare, spesso si aggregano in un'unica visione generale potenzialità molto diverse: i trasporti marittimi, i commerci, la cantieristica, la marineria e, naturalmente, la pesca, da considerarsi peraltro con una doppia valenza: come fonte di approvvigionamenti alimentari e come industria autonoma e oggetto di attività commerciale.

Dal primo punto di vista, cioè l'alimentazione, la difficoltà del reperimento dei dati, comune a tutte le indagini del settore, si somma nel caso genovese al fatto che le rilevazioni tendono assai frequentemente ad abbinare il pesce fresco e la carne in un'unica voce. Dai pochi elementi che offre la

* Pubblicato in: *La pesca nel Mediterraneo occidentale*, Atti del Convegno di Bosa, 23-24 settembre 1994, a cura di G. DONEDDU - M. GANGEMI, Bari 2000, pp. 87-105 e in MASSA 1995a, pp. 105-122.

contabilità di alcune famiglie nobili (tra le quali i Doria di Montaldeo e la casa di Francesca Brignole Sale, che conta diciannove persone), si può ipotizzare un consumo medio annuo pro capite, tra pesce fresco e pesce conservato, di diciotto chili. Quasi dieci chili è il dato medio ritenuto valido per tutta l'Italia dell'epoca medievale e moderna; otto chili la quantità indicata da Guenzi per Bologna; più di ottanta chilogrammi quanto Michell ipotizza per la Svezia tra Cinque e Seicento.

Sfugge comunque ad ogni controllo qualsiasi forma di autoconsumo, senz'altro diffuso lungo le due Riviere liguri, nonostante la scarsa pescosità del Tirreno. Questa stessa caratteristica, unita al prezzo elevato del prodotto, specialmente quello conservato, non incentiva quindi oltre un certo livello il consumo dei centri urbani, nonostante la domanda artificiale creata dalla forte presenza di prescrizioni religiose relative ai giorni di penitenza e di quaresima e quindi di magro.

Nell'esaminare poi la pesca come settore dell'economia ligure in età preindustriale, si può senz'altro rilevare che la sua diffusione ed operatività, già dai primi secoli del Medioevo, fa emergere qualche particolarità: nel Trecento, infatti, questa attività risulta forse più diffusa nella Riviera di Levante rispetto al Ponente ligure; numerose indicazioni privilegiano come sedi più attive Portofino, Camogli, Recco, Chiavari, ma anche Cogoleto e Varazze, Noli e Oneglia. Così sono ritenute centri pescherecci le tre Podesterie (di Bisagno, di Polcevera e di Voltri), mentre la pesca è di norma vietata nell'area del porto di Genova dal XV al XVII secolo, con numerosi decreti, per paura di contagio, essendo le acque molto inquinate. In taluni periodi si assume però un atteggiamento meno rigido e si arriva ad appaltare un *drietus* di pescare in porto (anche se solo con la canna); nel 1672, poi, viene addirittura concesso ad un livornese, Antonio Maria Gori, il permesso di condurre un allevamento di ostriche per dodici anni nell'estremità occidentale del porto, tra il ponte di San Lazzaro e la Lanterna.

L'esame della distribuzione della popolazione ligure a livello socioeconomico nella prima metà del Cinquecento rivela, però, ancora una netta prevalenza dell'attività agricola, pur in un regime di economia modesto e ristretto: il visitatore castigliano Pietro Tafur, che sosta a Genova tra la fine del 1435 e l'inizio del 1436, annota ad esempio che « la terra è molto povera di risorse, però – aggiunge – è gente molto industriosa, tanto che se le procurano abbondantemente per il mondo e le possiedono come se le fornisse il suolo ».

Nelle zone marittime liguri, tuttavia, gli uomini che risultano esercitare la navigazione e la pesca (quindi marinai e pescatori insieme) non superano in media, nella *caratata* del 1531, il 20% della popolazione: nella Riviera di Levante, ad esempio, sono definiti rurali, oltre ad alcuni centri dell'entroterra ed alla Val Bisagno, anche in larga misura gli abitanti di alcune città della costa, come La Spezia, Chiavari, Moneglia e Recco. Nel Ponente si annota che il 70% della popolazione di Porto Maurizio è costituita da agricoltori; che tutta la costa di Vado (cioè la stessa Vado, Spotorno, e Bergeggi) conta un solo gruppo di pescatori 'professionisti', mentre il resto degli abitanti è «lavoratore de terre»; Albisola è descritta in termini similari; per Celle e Varazze non ci si discosta dalle espressioni usate in precedenza.

Lo stesso settore dell'industria ittica, del resto, comprende sotto una unica denominazione posizioni e strutture economiche molto lontane tra loro. Michell ne individua quattro: la 'pesca di sussistenza', quella in cui i pescatori sono assimilabili a contadini che sfruttano le risorse del mare; la 'pesca costiera'; la 'pesca stagionale'; infine la forma economicamente più avanzata, la pesca destinata al mercato e fondata su solide basi commerciali. Si tratta di modelli di strutture che, nel complesso, risultano forse più adattabili alle realtà dei mari nordici che a quella del Mediterraneo. La grande *Encyclopédie* settecentesca propone invece una classificazione della pesca secondo i 'luoghi' in cui viene effettuata (mari, fiumi, estuari etc.), secondo gli 'strumenti' usati e secondo i pesci verso cui ci si indirizza, con settori quindi più flessibili ed adattabili a realtà composite.

Sono quasi tutte, comunque, organizzazioni di mezzi e di uomini accomunate, da un punto di vista storiografico, dalla difficoltà del reperimento di fonti che possano permetterne un maggiore approfondimento e, in particolare, di documentazione da cui trarre dati quantitativi, almeno per il periodo anteriore all'inizio dell'Ottocento.

La considerazione sulle fonti vale anche per la Liguria, per la quale le prime e scarse rilevazioni quantitative risalgono appunto al periodo francese di inizio Ottocento: per l'epoca precedente, se è difficile ricostruire una serie organica di dati relativi al numero complessivo di imbarcazioni e di soggetti attivi, fortemente improbabile è riuscire a rilevare riscontri concernenti il pescato totale. Si passa comunque, anche in questa realtà, da settori come la pesca del tonno o del corallo, assai diffusa, per la quale il fattore capitale ha una importanza rilevante e i cui operatori sono però in parte tutelati da una organizzazione e da contratti che riguardano centinaia di soggetti, all'attività

costiera per un mercato più o meno ampio ed allo stadio dell'economia di sussistenza, cioè di quella operosità quotidiana che spesso associa alle limitate risorse dell'acqua le magre risorse della terra e a cui si è già accennato. Definita da Braudel « un mondo impenetrabile » è una società in cui convivono appunto vita marinara, pesca, lavori agricoli, orto, vigna e frutteto, assai difficile da analizzare con dati aggregati e parametri tecnico-economici.

La situazione è così definita nel 1660 da alcuni pescatori di Alassio al proprio Podestà a cui chiedono una riduzione del carico fiscale: « ... Li homini poveri de questo loco solo per procacciare il pane a se stessi e alle loro famiglie sono astretti a andare alla pesca ... così d'inverno come d'estate ... » andando con le loro piccole barche a « ... calare i loro inzegni sopra Capo Mele o a sciabegare attorno a la isola Galinara » aiutati da « donne et fanciulli et homini antiani che tirano dalle spiagge le corde delle reti altrui ... ».

Lo strumento più usato per pescare è infatti la « sciabega », rete a maglie larghe, lunga circa cento metri, che viene tesa da quattro pescatori su un battello al largo e da una quindicina tra ragazzi e donne su un altro battello a riva. Viene gettata sei volte al giorno per circa duecentocinquanta giorni all'anno. Altro tipo di rete impiegata è poi il « rastello », a maglie molto strette, utilizzata solo nei giorni di mare calmo per la pesca dei « bianchetti » ed altri piccoli pesci; i « palamiti », invece, servono per pescare, durante tutto l'anno, i naselli ed i pesci più grossi.

Due sono infatti i tipi di pesca comunemente praticati: prima di tutto quella rivolta ai pesci che stanziano lungo le coste (triglie, naselli, sardine, gamberi, frutti di mare e ostriche); poi quella più strutturata, che ha per oggetto i pesci in transito: le acciughe, pescate in grande quantità nei mesi di maggio e di giugno, destinate quasi esclusivamente alla salatura; gli sgombri e i cefali, pescati nello stesso periodo, che vengono invece venduti freschi.

Vi è poi la pesca in qualche modo 'specializzata', principalmente quella del tonno e quella del corallo. Non intendo in questa sede soffermarmi sulla pesca del corallo: sui Genovesi e la pesca del corallo, specialmente in Sardegna e in Corsica, esiste infatti già una variegata bibliografia, anche assai recente, che ne ha chiarito importanti aspetti: quelli giuridico-contrattuali sono stati infatti illustrati qualche anno fa da Vito Piergiovanni in un Convegno sul tema, tenutosi ad Alghero, sulla base del trattatello scritto nel XVII secolo dal frate francescano Alberto Galletto da Grazzano di Monferrato, vissuto a lungo ad Alassio. Scopo del libello, come lo stesso frate ricorda, non è peraltro solo quello di esporre sistematicamente le caratteristiche dei contratti

stipulati in Liguria per la pesca del corallo sardo, quanto piuttosto quello di evidenziarne « l'usure, ingiustizie e inganni che da alcuni circa dette societates si commettono ... aggiungendovi li suoi rimedii; acciocché le societates si facciano fraterne e non leonesche ».

Non si può poi non citare lo sfaccettato lavoro di Edoardo Grendi sulla comunità di Ceruo Ligure, nel quale le pagine dedicate alla pesca collettiva sui banchi coralliferi della Corsica, e soprattutto della Sardegna, rappresentano uno spaccato su uomini, rapporti economici, tecniche e organizzazione collettiva delle campagne di pesca che è quasi un modello comune, come dimostrano altre fonti, agli uomini, oltre che di Ceruo, anche di Laigueglia, di Alassio o di Diano Marina, i centri più importanti del Ponente i cui abitanti si dedicano prevalentemente a questo tipo di pesca (anche se per l'epoca medievale è accertata la supremazia di Portofino, nella Riviera di Levante).

Si tratta peraltro di un'attività documentata più nei suoi risultati e nel contenzioso occasionato che nella sua dinamica collettiva, nonostante si possa calcolare che all'inizio del Settecento le barche coralline fossero oltre cinquecento. In questo senso credo che forse si potrà dimostrare più utile un'analisi problematica del settore dall'esterno, cioè utilizzando fonti non liguri, ma sarde o corse, come le acque in cui i Genovesi si recavano a pescare. In quest'ottica è in corso un'indagine sulla presenza dei Genovesi e sull'attività di pesca del corallo svolta a Tabarca, isola a poche centinaia di metri dalla costa settentrionale della Tunisia, posseduta per due secoli (1543-1741) dai Lomellini, ma governata anche da alcuni membri della famiglia Spinola (1683-1687) e subappaltata per una decina d'anni, all'inizio del Settecento, a Giacomo Filippo Durazzo ed a Stefano Cambiaso (1719-1731); del Settecento sono poi anche due progetti per annetterla al Regno di Sardegna.

Alla rilettura delle fonti tradizionali, è stato possibile, di recente, accostare nuove testimonianze sia sulle rese della pesca del corallo, sia sui vivaci commerci di cereali e materie prime con le vicine popolazioni arabe (le merci venivano immagazzinate nell'isola non solo per il consumo degli abitanti, ma per essere riesportate a Genova), sia – attraverso fonti dirette come contabilità e corrispondenza – i quotidiani problemi, economici e umani, che il Governatore di Tabarca si trovava a dover risolvere, oltre ad esercitare uno stretto controllo su coralline e pescato, ed a redigere precisi rendiconti per i proprietari.

In questa sede vorrei soffermarmi in particolare, però, sulla politica della Repubblica di Genova nei confronti della pesca, tenendo conto che si

tratta di un'attività prevalentemente esercitata nelle Riviere, cioè in un territorio che da un punto di vista politico, nei suoi rapporti con il governo centrale, costituisce un mosaico di realtà diverse, aggregate in modo non omogeneo: in cambio della subordinazione, le singole comunità ottengono infatti, di volta in volta, garanzie di rispetto della loro individualità, limitati privilegi, libertà di sfruttamento delle risorse agricole locali, ma anche la gestione di attività economiche a corto raggio, a patto di non entrare in concorrenza con la Dominante o di metterne in discussione l'autorità.

Il Dominio di Terraferma, infatti, non è stato mai per la capitale un'area di mercato, né di grossi interessi, né di consistenti investimenti: asservito al centro, che si riserva la gestione dei traffici e dei commerci in condizioni di monopolio, è però sempre un utile e sfruttato serbatoio di prelievo fiscale.

Anche nel caso della pesca la politica del governo genovese non si discosta da questo schema e la fiscalità rimane l'interesse trainante dei comportamenti governativi che, in alcuni periodi, sembrano tendere quasi più a limitare ed a porre ostacoli all'esercizio di questa attività piuttosto che a incentivarla; costante è comunque la preoccupazione della tutela dei fondali e del mantenimento della pescosità del mare del Dominio, in varie circostanze giudicata ridotta a causa dell'uso continuato di « ordigni; che radono et alterano i fondi e tolgono i pascoli ». Vengono così accusate le reti a strascico (proibite peraltro alla fine del XVII secolo già in molti paesi d'Europa), gli arpioni, i rastrelli, le tartane e le tartanone, i tramagli e i trabocchi. La normativa in questo senso è molto minuziosa, e, per certi periodi dell'anno, vieta anche l'uso delle cosiddette « reti oscure, o che avessero manica o corona oscura », autorizzate solo durante i mesi da novembre a Pasqua, così come non è concessa la pesca dei pesci minuti da febbraio a maggio, mentre quella dei cosiddetti « bianchetti » è vietata tutto l'anno nell'area compresa tra Chiavari e Varazze, con l'eccezione del periodo della Quaresima. Per maggiore sicurezza si puniscono severamente i contravventori ma anche gli acquirenti del pescato contro la legge.

Alcuni provvedimenti dell'inizio del Settecento ci permettono di conoscere meglio il sistema di riscossione del Drictus, collegato allo « ius pescandi », che la Repubblica di Genova esige da ogni Comunità o Università di pescatori delle Riviere, del cui pagamento ogni gruppo è responsabile « in solidum ». Viene infatti costituita nel 1708 una nuova Magistratura, la « Giunta deputata alla pesca », con la funzione di riordinare la normativa riguardante il settore e di disciplinare in modo più coordinato l'organizzazione

dei pescatori: per prima cosa essa garantisce ai liguri che nessun forestiero possa esercitare l'attività ittica lungo le loro spiagge e provvede a riorganizzare e tutelare le singole Università. Da questo momento ogni pescatore, per poter esercitare la propria attività, deve risultare iscritto – previo pagamento di due soldi – in un libro tenuto da ciascuna Comunità, in ognuna delle quali devono essere eletti due consoli e un consigliere: compito principale di questi soggetti è quello di tassare i pescatori «per tante parti delle loro pesche» al fine di poter esigere, entro l'anno, da tutta l'Università, l'intero ammontare della somma di cui è ritenuta debitrice dall'autorità centrale, tenendo però conto delle diverse qualità di attrezzi posseduti dai pescatori e quindi della loro diversa capacità contributiva. Nei luoghi dove il Consolato risulti composto da più spiagge, si deve tenere conto anche della maggiore o minore pescosità delle acque in cui viene esercitata l'attività. A questi funzionari spetta come retribuzione il 5% delle somme riscosse.

Nel rendiconto del 1713 (si veda la Tabella alla pagina seguente) la somma complessivamente raccolta con lo *ius* raggiunge quasi le quarantunomila lire genovesi (Lire 40.710), il 41% delle quali è fornito dalle Comunità della Riviera di Levante; il 34% dal Ponente ed il rimanente 25% da alcune pesche 'particolari'. Nel Levante risultano trentadue Università di pescatori: quasi la metà del dovuto è imputato a quattro Università, tre delle quali appena fuori dalle mura urbane (Foce, Sturla e Boccadasse), più Riva, vicino a Sestri Levante; le quote delle rimanenti località oscillano dalle quattro alle novecento lire richieste ai centri più popolati (Camogli, Santa Margherita, Rapallo, Chiavari) fino alle sessanta lire di cui risulta debitrice ognuna delle Comunità delle Cinque Terre. Nel Ponente sono registrate trentacinque Università, anche in questo caso di capacità contributiva assai difforme: si va dalle duemila lire pagate da Sampierdarena e Cornigliano, ai confini urbani (le somme più elevate), alle cinquecento lire addebitate ai centri successivamente più vicini a Genova (da Pegli a Savona), alle due-trecento lire imputate alla maggior parte dei piccoli centri più lontani, da Noli a Ventimiglia, spesso piccoli borghi con pochi abitanti.

Di maggior rilievo contributivo risultano le tre tonnare individuate nel Levante (a Camogli, a Santa Margherita e a Monterosso, tassate per quasi duemila lire ciascuna) ed una *Mugginiera* di cui non viene indicata la localizzazione.

Ogni quota deve essere versata in tre rate: la prima alla fine di aprile, al termine delle pesche di Quaresima; una seconda in Agosto; l'ultima alla fine di dicembre, dopo le pesche dell'Avvento.

PAOLA MASSA

RIVIERA DI LEVANTE

Foce	lire 1.900	Lavagna e Cavi	lire 650	Rio Maggiore	lire 60
Sturla	» 1.500	Riva di Sestri	» 1.000	Portovenere	» 200
Bagnara	» 800	Moneglia	» 400	Fezzano	» 200
Boccadasse	» 1.600	Deiva	» 450	Cadimare	» 100
Nervi e Sori	» 200	Framura	» 100	Melara	» 200
Recco e Bogliasco	» 800	Bonassola	» 120	Spezia	» 200
Camogli	» 900	Levanto	» 250	San Terenzio	» 450
Portofino	» 900	Monterosso	» 400	Lerici	» 150
Santa Margherita	» 500	Vernazza	» 700	Amelia, Monte Marcello	» 150
Rapallo e Zoagli	» 400	Corniglia	60		
Chiavari	» 600	Manarola	» 60	Totale	
				Riviera di Levante	<u>lire 16.700</u>

RIVIERA DI PONENTE

Sampierdarena	lire 2.000	Albisola Marina	lire 250	Alassio	lire 150
Cornigliano	» 1.800	Savona e Zinola	» 600	Laigueglia	» 350
Sestri	» 760	Vado	» 400	Andora	» 150
Pegli	» 600	Bergeggi	» 100	Cervo	» 100
Prà	» 500	Spotorno	» 400	Diano	» 150
Voltri	» 700	Noli	» 200	Porto Maurizio	» 150
Arenzano	» 500	Pietra e Borgio	» 300	Santo Stefano	» 200
Cogoleto e Invrea	» 500	Toirano	»	Riva di Taggia	» 200
Varazze	» 1.200	Ceriale	» 100	Sanremo	» 150
Celle	» 400	Borghetto	» 100	Bordighera	» 200
Albisola Superiore	» 250	Albenga	» 150	Ventimiglia e Latte	» 300
				Totale	
				Riviera di Ponente	<u>lire 13.910</u>

Mugginiera	lire	500
Tonnara di Camogli	»	2.500
Tonnara di Santa Margherita	»	1.600
Tonnara di Monterosso	»	1.800
Porto	»	1.200
Aragosta di Corsica	»	2.500
Totale di pesche speciali	lire	10.100
Totale Riviera di Ponente	»	13.910
Totale Riviera di Levante	»	16.700
TOTALE GENERALE	lire	40.710

Fin dal Medioevo in queste Comunità assume un significato particolare la pesca con la 'rete': il termine 'rete', infatti, non individua soltanto lo strumento della pesca in sé e per sé, ma spesso è usato per indicare l'intero apparato complessivamente organizzato per la pesca stessa, cioè oltre alla rete ed agli altri strumenti dell'attrezzatura e dell'equipaggiamento necessari, anche il battello e l'equipaggio, cioè uomini e mezzi (in questo senso lo troviamo già negli Statuti di Noli della fine del Duecento).

Di questa 'rete' esiste la cosiddetta 'proprietà condominiale', divisibile in diverse 'carature' (normalmente ottavi), acquistabili sia da chi eserciti la professione di pescatore sia da capitalisti o finanziatori esterni. Retta da regole non uniformi, su base consuetudinaria, questo modello associativo vede assai diffusamente la partecipazione di due gruppi di soggetti; da un lato viene apportato appunto il capitale (in pratica è il gruppo armatore), mentre il secondo comprende chi o coloro che si occupano del battello, reclutano l'equipaggio e con la propria esperienza specifica ed il proprio lavoro coordinano l'attività i cui proventi vengono proporzionalmente ripartiti in base alle quote di condominio.

Specialmente nel Ponente ligure questo tipo di contratto risulta in uso ancora nel XVII secolo con l'intervento assai diffuso di un gruppo particolare di finanziatori: i mercanti delle 'cuocerie', cioè di quelle botteghe che pongono in atto diversi processi di conservazione del pescato (crudo in salamoia o fritto e ricoperto con il mirto per le acciughe; cotto nell'olio per il tonno; fritto sott'aceto per le bughe; oltre ai noti 'mosciamme da sole' e alla

‘bottarega’, cioè uova di pesce conciate col sale), riuscendo così a trasferire il prodotto anche in altre piazze.

In questo modo i conduttori delle ‘cuocerie’ possono acquistare anche ingenti quantità di pescato: quanto, ad esempio, in periodi fortunati, non riesce ad essere smaltito sul mercato pubblico per il consumo giornaliero (e quindi a prezzi assai convenienti). La pratica di incettare il pesce, spesso stipulando contratti di esclusiva con i pescatori, trattandolo poi per la conservazione, è particolarmente utile in tempo di Quaresima.

In alcuni centri più importanti, come Andora, Alassio e Laigueglia, il rapporto tra pescatori e mercanti appare frequente e consolidato: si legge infatti in una testimonianza del 1658 ad Andora che

... era costume che i mercanti che facevano cuocerie di pesci prestassero denari ai patroni delle reti. Tali denari alla domenica li mercanti li ritenevano nel pretio delli pesci che detti patroni avevano loro consegnato durante la settimana. Ogni volta li facevano una polisetta [piccola polizza o ricevuta] e poi alla fine dell’anno facevano i loro comodi ... (cioè il bilancio finale).

Ancora all’inizio del XIX secolo si calcola che tre quarti del pesce così conservato venga annualmente esportato, specialmente verso il Piemonte.

Le notizie di cui disponiamo per l’attività di pesca nelle Riviere non sono peraltro molto numerose: sono gli atti notarili e processuali ma specialmente – io credo – la normativa che occorre ancora indagare. Un lavoro importante può e deve essere fatto sugli Statuti comunali di tutti i centri costieri, che spesso contengono disposizioni sulle attività economiche più importanti (gli Statuti di Celle, di Albenga e di Noli si segnalano in questo campo).

Una ancora più importante e più approfondita opera di rilevamento dovrà interessare gli Archivi comunali, assai spesso non ordinati e non sempre consultabili. Vi si ritrova infatti in molti casi la documentazione di attriti fra le comunità per diritti di pesca (è il caso, ad esempio, dei contrasti tra Spotorno e Noli del 1579); oppure la testimonianza di usanze religiose e popolari collegate al mestiere: a Noli esiste, ad esempio, il «Libro dei denari per il terzo dei pesci che si prendono in giorno di festa e che si spendono nella Chiesa di San Pietro», usanza documentata anche a Laigueglia ed Alassio a favore dell’Oratorio della Confraternita o della Chiesa parrocchiale; atti di controversie di pescatori sono poi reperibili per le genti di Albisola, di Andora, di Alassio.

Si tratta di piccoli tasselli dei quali non si può fare a meno per meglio conoscere questa attività in Liguria nel periodo dell’*Ancien Régime*.

Il secondo livello di intervento sull'attività ittica da parte del governo della Repubblica di Genova – a proposito del quale intendo fare solo alcuni cenni perché la ricerca è ancora in corso – riguarda il settore degli approvvigionamenti cittadini.

A tutela della popolazione urbana e, naturalmente, dell'ordine pubblico, per il quale le sommosse causate da penuria di viveri sono assai pericolose, esiste a Genova, a partire dalla metà del Cinquecento, un articolato sistema di organizzazione degli approvvigionamenti che concerne tre importanti beni: grano, vino e olio. Ad una magistratura collaterale, ma assai importante, i Censori, operante nella città fin dal Quattrocento, viene lasciata la supervisione sul mercato della carne e su quello del pesce.

Anche in questa circostanza, ad un'azione di monitoraggio attenta e precisa del mercato e di meticoloso controllo dei prezzi, si accompagna una pesante fiscalità, basata sull'esazione dell'*Introitus* o *Gabella piscium*, una delle tasse più antiche, presente nel sistema fiscale della Repubblica di Genova fin dal Duecento, che colpisce la vendita di ogni tipo di pescato; alla metà del XVI secolo l'imposizione viene notevolmente inasprita, ma anche meglio articolata e strutturata in funzione di una particolare classificazione dei pesci in quattro gruppi, sulla quale ritengo che valga la pena di indagare ancora.

Da una prima analisi della documentazione reperita risulta in modo evidente l'attenzione posta nel privilegiare il mercato di consumo cittadino: almeno tre quarti del prodotto pescato tra Portofino e Cogoletto (una fascia di circa 40 Km. a est e a ovest della città) deve obbligatoriamente essere portato a Genova nella pubblica pescheria, la «*Clapea piscium*», vicino a Palazzo San Giorgio, l'unico luogo in cui sia possibile commercializzare questo bene; solo la parte residua può essere destinata al consumo delle popolazioni di quel tratto di costa. Della metà del Cinquecento è del resto anche una lunga controversia tra Ventimiglia e Bordighera, i cui abitanti-pescatori sono obbligati a consegnare due terzi del pescato per il rifornimento della «*chiappa*» ventimigliese, a prezzo calmierato.

Se è vero che troviamo norme simili anche in Francia, oltre che in altre zone dell'Italia (a Bologna ed a Siena, ad esempio), la legislazione della capitale ligure appare minuziosamente accerchiante la commercializzazione del prodotto pescato: viene istituito un percorso obbligatorio da seguire durante il trasporto (via mare o via terra), lungo il quale non è permesso fare soste che possano indurre ad effettuare vendite autonome; nella «*Clapea piscium*» ogni qualità di pesce deve avere un cartellino ben esposto con il prezzo; una

lanterna rossa deve essere posta vicino ai cestì che contengono i pesci avanzati dal giorno prima; la chiusura delle contrattazioni è obbligatoriamente fissata alle ore quindici e solo in Quaresima è protratta fino alle diciotto.

Si tratta in realtà di un commercio faticoso anche per i venditori, poiché la deperibilità del prodotto obbliga a spostamenti giornalieri. Ne risultano generati, quindi, intermediari e contrasti inevitabili; nello stesso tempo il controllo rigoroso supera forse le necessità dell'approvvigionamento per arrivare a tutelare anche la 'sanità pubblica', cioè la salute dei cittadini ed il diffondersi di epidemie: si proibisce, ad esempio, di « porre i pesci in neve per tenerli freschi »; non si può introdurre « pesce senza capo » e tagliare la spada al pesce spada; durante la Quaresima, per i pesci minuti, viene stabilito che possano essere venduti al mercato solo se tenuti in conche o altri recipienti in cui possa scorrere l'acqua; viene previsto addirittura il divieto di lavare i pesci e di tingergli di rosso nelle orecchie per farli passare per freschi. Ad ogni contravventore sono inflitte multe e pene severe, anche corporali.

Alla fine della Repubblica aristocratica genovese, il prefetto francese De Chabrol De Volvic, autore di una importante relazione economico-statistica sul Dipartimento di Montenotte (in pratica quasi tutta la Riviera di Ponente, da Arenzano a Porto Maurizio) non fornisce sull'importanza economica della pesca nel territorio preso in considerazione dati quantitativamente molto più numerosi e precisi di quelli disponibili per i secoli precedenti. Sebbene annoti, più volte e per numerosi centri, la presenza, oltre che di commercianti e di marinai, anche di pescatori (« la pêche est d'une très grande ressource pour les habitants », dice, ad esempio, di Vado; « la pêche forme aussi l'une des ressources du pays », a proposito di Varigotti), sottolinea con più frequenza l'importanza del commercio di esportazione dei pesci, sia freschi che salati, ed evidenzia costantemente la notevole presenza – come nel XVI secolo – di attività agricole (vite, olivi, frumento, agrumi, ma anche boschi ricchi di legname), oltre che di importanti scambi commerciali svolti con il cabotaggio.

A proposito del commercio del pesce conservato, inoltre, evidenzia con dati quantitativi precisi l'importanza dei traffici collegati con « le stokfisch et les harengs de Marseille et du port franc de Gênes ... et les anchois de la Sicile »; per quanto concerne la pesca del tonno ricorda come ormai si svolga quasi esclusivamente verso la Sardegna, nei mesi di marzo e aprile, partendo da La Spezia, Santa Margherita e Alassio, considerato il più importante centro anche per la lavorazione di quanto pescato; così ancora, riguardo alla pesca del corallo annota che è quasi completamente abbandonata, sia

per il blocco continentale, sia per il progressivo emergere, anche per quanto concerne l'artigianato collegato, dei centri di Livorno e di Marsiglia. Solo a Santa Margherita sono presenti alcuni «liuti» che si dedicano a questa attività, ma il porto risulta sempre più orientato verso il piccolo cabotaggio.

Non sembra quindi che con il passare dei secoli vi sia stata da parte delle Comunità liguri una particolare spinta verso una specializzazione ed uno sviluppo del settore della pesca.

L'impressione è ulteriormente avvalorata dal fatto che l'Autore, mentre si diffonde a lungo sopra il numero ed il tonnellaggio dei battelli da trasporto, di cui analizza il tipo di viaggi, i carichi, gli equipaggi (quasi settemila sono i marinai censiti), si limita a pochi dati sul numero dei pescherecci operanti in ogni centro costiero del Ponente ligure, sottolineando per di più come «vecchi, donne e bambini erano impiegati nella pesca; gli altri si dedicavano al piccolo e al grande cabotaggio».

Le località della Riviera di Ponente dotate di battelli da pesca, di cui viene indicato il numero, censite nel 1812-1813 sono le seguenti:

Arenzano	3	Varigotti	10
Cogoleto	1	Finale	30
Varazze	42	Pietra	4
Celle	7	Loano	10
Albissola	11	Ceriale	1
Savona	12	Alassio	6
Vado	19	Laigueglia	6
Bergeggi	3	Diano	6
Spotorno	6	Oneglia	4
Noli	37	Porto Maurizio	8

Dal censimento manca il circondario di Sanremo, all'epoca inserito, insieme a Nizza, nel Dipartimento delle Alpi Marittime e non in quello di Montenotte.

Rimane peraltro confermata la vocazione e la persistenza dell'attività in alcuni centri, come Varazze e Savona-Vado, che già nel 1713 erano sede delle più importanti comunità di pescatori (si veda la Tabella relativa al *Drictus* dello *ius pescandi*, di quell'anno); contemporaneamente sembra essersi attuata una concentrazione maggiore in località come Noli e Finale (a scapito delle vicine Spotorno e Pietra); decaduta risulta anche la pesca a Laigueglia.

Completamente rovesciato appare poi il rapporto tra le due Riviere. Da altra fonte coeva e corrispondente (le *Observations générales sur le littoral du Département des Apennins*) la costa del Levante (da Portofino a Sarzana), tranne il già citato borgo di Santa Margherita, sembra ormai avere rinunciato alla tradizionale vocazione verso l'attività ittica. Occorre tuttavia tenere presente come la nuova divisione amministrativa della Liguria operata dai Francesi preveda al centro della stessa un quarto Dipartimento, quello di Genova (da Voltri a Camogli), che comprende numerosi centri, tutti intorno alla città capitale, dediti alla pesca fin dai secoli precedenti: già nella tassa del 1713 le località più prossime ai confini urbani risultano infatti sede dei gruppi di pescatori più tassati.

Anche in questo caso una statistica coeva (le *Notices Statistiques sur le littoral de la mer dans de Département de Gênes*, del 1810) permette alcune comparazioni più precise, poiché, oltre al numero della imbarcazioni operanti in ciascuna località, offre anche una valutazione media annua, in franchi francesi, del corrispondente pescato:

<i>n. pescherecci</i>			<i>valore del pescato</i>	
Voltri	16	attivi tutto l'anno	FF.	7.000
Pra	7	con 30 uomini	FF.	4.000*
Pegli	26		FF.	40.000**
Sestri Ponente	9	con 27 uomini	FF.	2.000*
Cornigliano	20		FF.	7-8.000**
Foce	40			
Boccadasse	20	con 60 uomini	FF.	13.000**
Nervi	4			
Bogliasco	4			*
Sori	3		FF.	2.000*
Recco	20	con 80 uomini	FF.	40.000
Camogli	80			
Due tonnare			FF.	34.000

* sufficiente al solo fabbisogno locale

** soddisfa il fabbisogno locale ed in parte quello della città capitale Genova

Più o meno un migliaio risulterebbero i pescatori operanti sui pescherecci di questa zona (con una media di tre-quattro addetti per barca); circa

altrettanti, usando lo stesso parametro, sembrano essere i pescatori del Ponente ligure, la cui costa è però assai più estesa e comprende un numero maggiore di insediamenti: su una popolazione costiera, cioè dei soli Cantoni di Porto Maurizio e Savona (escludendo quindi i territori di Ceva e Acqui) di quasi centosettantamila abitanti, si tratterebbe del solo 0,6%, ma non bisogna dimenticare il già accennato coinvolgimento in questa attività degli interi nuclei familiari. Una delle giustificazioni del concentramento nella zona centrale della regione, dove ha sede la capitale, potrebbe essere l'inconveniente, tipicamente preindustriale, rappresentato dai cattivi sistemi di comunicazione e di distribuzione: pur costituendo un cibo economico, adatto al consumo di massa, il problema posto dal rapido deterioramento del pesce faceva sì che solo nelle zone vicine al mare di norma lo si potesse consumare largamente ed a basso prezzo. In questa circostanza il mercato urbano, particolarmente sensibile alla domanda artificiale di pesce per l'osservanza dei giorni di magro e della quaresima, e forte della domanda di una popolazione concentrata di circa settantacinquemila abitanti, sembra aver attivato uno sviluppo particolare dell'attività ittica all'interno di una zona circostante, economicamente rivolta, nelle proprie produzioni, all'approvvigionamento cittadino. Non a caso anche all'inizio del XVIII secolo i centri appena esterni alle mura della città capitale sono risultati i più attivi in questo settore: si tratta del resto di una fascia di costa appena leggermente più contenuta di quella per la quale la legislazione della Repubblica prevede – come si è già visto – la riserva di tre quarti del pescato al mercato della città Dominante. Il ruolo della pesca nell'economia è infatti lentamente cambiato e lo sviluppo di altre attività l'ha ormai messa in ombra, nonostante che la Liguria conti all'epoca quasi seicentoventimila abitanti, tradizionalmente obbligati, per le magre risorse del proprio territorio, a dipendere dall'estero per una quota importante degli approvvigionamenti alimentari.

Nota bibliografica

- « Annales, Economies Sociétés Civilisations », 2-3 (1975), Numero Special: *Histoire de la Consommation*.
- S. Anselmi, *La pesca in Italia. Note e indicazioni per un profilo storico*, in *Adriatico. Studi di Storia, secoli XIV-XIX*, Ancona 1991.
- Archives Nationales di Parigi, *Observations générales sur le litoral du Département des Apennins e Notices Statistiques sur le litoral de la mer dans le Département de Gènes*.
- Archivio di Stato di Genova, fondo *Antica Finanza, Gabella piscium*.
- Archivio Storico del Comune di Genova, fondo *Manoscritti, Capitula Artis Revenditorum piscium Genue*; fondo *Censori* e fondo *Atti dei Padri del Comune*.
- G. Petti Balbi, *Genova medievale vista dai contemporanei*, Genova 1978.
- L. Balletto, *Genova nel Duecento. Uomini del porto e uomini sul mare*, Genova 1983 (Collana storica di Fonti e Studi diretta da Geo Pistarino, 36).
- B. Benassar - J. Goy, *Contribution à l'histoire de la consommation alimentaire du XIV au XIX siècle*, in « Annales, Economies Sociétés Civilisations », 2-3 (1975).
- F. Braudel, *Capitalismo e civiltà materiale (secoli XV-XVIII)*, Torino 1977.
- F. Braudel, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1953.
- L. Bulferetti - C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'Età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano 1966.
- G. Chabrol De Volvic, *Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui, et de partie de la province de Mondovì, formant l'ancien département de Montenotte. Par le comte de Chabrol De Volvic, conseiller d'État, préfet de la Seine*, Paris 1824 (anast. Torino 1971), di cui vedi ora G. Chabrol De Volvic, *Statistica del Dipartimento di Montenotte*, a cura di G. Assereto, Savona 1994.
- M. Del Lungo, *Un sondaggio sulle razioni di comunità a 'nutrimento collettivo' e sui consumi privati a Genova in età moderna*, in *La dieta mediterranea. Atti del convegno internazionale Cultura e storia dell'alimentazione*, Imperia, 8-12 marzo 1983, a cura di G. Rebora e A. Bicci, Imperia 1986.
- B. Durante - F. Poggi, *Storia della Magnifica Comunità degli Otto Luoghi*, Bordighera 1986.
- L. Frangioni, *Il pesce sulla tavola di un mercante di fine Trecento*, Campobasso 1993 (Collana di pubblicazioni del Dipartimento di Scienze Economiche, Gestionali e Sociali della Università degli Studi del Molise, Quaderni di studi storici, 5).
- F. Giusberti, *La "Ruga delle pescherie" de Bologne au XVIII siècle: conflits et transactions*, in « Annales, Economies Sociétés Civilisations », 2 (1983).
- G. Gorrini, *La popolazione dello Stato ligure nel 1531 sotto l'aspetto statistico e sociale*, Roma 1931.
- Ph. Gourdin, *Emigrer au XV^e siècle: la communauté ligure des pêcheurs de corail de Marsaques*, in « Mélanges de l'Ecole Française de Rome-Moyen Age. Temps Modernes », 98/2 (1986).
- E. Grendi, *Il Cervo e la Repubblica. Il modello ligure di antico regime*, Torino 1993.

- E. Grendi, *Introduzione all'analisi storica delle comunità liguri: Cervo in età moderna*, in *Miscellanea Storica Ligure*, Genova 1978.
- E. Grendi, *Introduzione alla Storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1976 (I ed. Genova 1973).
- E. Grendi, *Una comunità alla pesca del corallo: impresa capitalista e impresa sociale*, in *Studi in memoria di Luigi Dal Pane*, Bologna 1982.
- A. Guenzi, *Consumi alimentari e popolazione a Bologna in Età moderna*, in *La demografia storica delle città italiane*, Bologna 1982.
- Liber institutionum cabellarum veterum Communis Janue*, a cura di D. GIOFFRÈ, Milano 1967 (*Acta Italica*, 12).
- A.R. Michell, *La pesca in Europa agli inizi dell'Età moderna*, in *Storia Economica Cambridge, V: Economia e società nell'Età moderna*, a cura di V. Castronovo, Torino 1978.
- M. Mira, *La pesca nel Medioevo nelle acque interne italiane*, Milano 1937.
- V. Piergiovanni, *Aspetti giuridici della pesca del corallo in un trattato seicentesco*, in *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo: storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, Atti del Convegno, Alghero, 30 ottobre - 2 novembre 1985, a cura di A. Mattone - P. Sanna, Sassari 1994, pp. 409-417.
- A.I. Pini, *Pesce, pescivendoli e mercanti di pesce in Bologna medievale*, in « Il Carrobbio », 1975.
- G. Pistarino, *La civiltà dei mestieri: pescatori nel Mar Ligure (sec. XIII-XV)*, in *Saggi e Documenti*, III, Genova 1983.
- F. Podestà, *I Genovesi e le pescherie di corallo dell'isola di Sardegna*, Genova 1900.
- D. Presotto, *Uomini e pesci*, in « Liguria », 1994.
- G. Redoano Coppedè, *La pesca nelle Cinque Terre e l'esercizio della tonnara di Monterosso dal secolo XVI al secolo XIX*, « Giornale Storico della Lunigiana », 1970.
- C. Russo - L. Vivaldo, *Gli Statuti di Noli*, in « Atti della Società savonese di Storia Patria », XXVII (1949).
- P. Schiappacasse, *I consumi alimentari delle famiglie patrizie genovesi in Età moderna*, in *Gli archivi per la storia dell'alimentazione*, Atti del convegno, Potenza - Matera, 5-8 settembre 1988, Roma 1995 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, 34), pp. 1852-1923.
- A. Wyczanski, *Structure sociale de la consommation alimentaire en Italie au XVI siècle*, in *Melanges en l'honneur de F. Braudel. Histoire économique du monde méditerranéen, 1450-1650*, Tolosa 1973.
- H. Zug Tucci, *Il mondo medievale dei pesci tra realtà e immaginazione*, in *L'uomo di fronte al mondo animale nell'Alto Medioevo*, Atti del Convegno, Spoleto 7-13 aprile 1983, Spoleto 1985 (Atti delle settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto Medioevo, 31).

Governo centrale e pescatori delle Riviere liguri: controllo e fiscalità (secolo XVIII)

1. Premessa

In molte città italiane, sin dall'epoca più antica, l'attività di pesca era disgiunta da quella della vendita del pesce. Quest'ultima avveniva, infatti, in luoghi deputati, comunemente definiti *platee*¹, a prezzi controllati; su ambedue i segmenti del settore erano riscosse di norma importanti gabelle². Anche a Genova non ci si discosta da questo schema e, se da un lato la Repubblica sembra proteggere, con una serie di provvedimenti, i fondali e la pescosità del proprio litorale, dall'altro considera costantemente il settore come un utile e sfruttato serbatoio di prelievo fiscale³.

Controllo dei prezzi e politiche di approvvigionamento alimentare⁴ sono quindi alla base della tradizionale tassazione che colpisce all'interno

* Pubblicato in: *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo*, Atti del Convegno Alghero-Cabras, 7-9 dicembre 2001, a cura di G. DONEDDU e A. FIORI, Sassari 2003, pp. 15-4.

¹ Si tratta, di solito, di piazzette lastricate, talora con banchi in pietra, spesso dotate di una copertura, che costituiscono, all'interno dei centri urbani, l'unico luogo in cui è autorizzata la vendita del pesce che entra in città, in modo da facilitarne i controlli, non solo fiscali. Per il caso di Napoli, ad esempio, si veda MOSCHETTI 1999; per Bologna, PINI 1975; GIUSBERTI 1983.

² Nel Settecento, il giureconsulto genovese Carlo Targa, nelle sue *Ponderazioni* (TARGA 1787), cap. IV *Della pesca*, sottolinea come pur essendo « il pescar in Mare, e Seni e Porti ... libero per giustizia ad ognuno, tanto *de jure divino, quam de humano* », tuttavia spesso questa facoltà viene inibita *de jure positivo* da parte dei Governi ed in particolare dei Principi « in alcuna qualità di pesci, o di Pescagione, o in alcun posto particolare, o in alcun tempo determinato ... e loro ne prendono con gli affitti grandi emolumenti, quali in alcuni Paesi son egualmente lucrosi come il Sale, che quasi da per tutto suol essere uno de' maggiori introiti dei Patrimoni Regj e si duplica l'introito con le imposizioni delle tratte ... e chiunque pesca a reti, et altri ordigni ... è in obbligo ... vendere ... agli abitanti ne' paesi dove si è pescato ».

³ Si veda per un quadro generale MASSA 2000d, con bibliografia specifica e di riferimento più generale.

⁴ Nella Repubblica di Genova, come in altre zone d'Italia (ma anche, ad esempio, della Francia), una parte importante del pescato delle Riviere doveva essere obbligatoria-

delle mura la vendita di ogni tipo di pesca; la continua necessità di incrementare le entrate fiscali sembra invece la motivazione sottesa ai pesanti interventi sulle comunità costiere di pescatori. Il modello di gestione politica del territorio da parte della Repubblica è sempre stato, infatti, nei confronti delle località soggette, pesantemente condizionante nei confronti delle attività economiche locali, che non potevano fare concorrenza alla Dominante, specialmente nei traffici marittimi e nei commerci; molto spesso, inoltre, la fiscalità rimane l'interesse trainante dei comportamenti governativi.

2. *L'istituzione della "Giunta Eccellentissima deputata agli affari delle Pesche"*

Una più approfondita analisi di alcuni provvedimenti settecenteschi⁵ permette di conoscere meglio il comportamento della Repubblica che all'inizio del secolo XVIII sembra considerare sorpassata la tradizionale organizzazione e gestione della *gabella piscium*, sul commercio urbano, a favore di una più attenta e regolamentata riscossione del *Dricus* collegato allo *ius pescandi* di cui dovrebbe essere responsabile in solido ogni gruppo di pescatori appartenenti alle diverse Comunità delle due Riviere:

È stato avvertito l'inconveniente di andare sprovveduta la Città [di Genova] del pesce, che la Divina provvidenza trasmette alle Marine, ove ha tanta estensione di territorio la Serenissima Repubblica portandosi per lo più ad estranei la parte di tale alimento dovuto naturalmente prima alla Città, e luoghi del Dominio, il che riduce in pregiudicio ancora del pubblico introito, e discapito della Gabella che vi s'impone.

Prudentissimi sono li mezzi stati ricordati per riparare all'inconveniente suddetto, or di variare la Gabella de Pesci, or all'incontrario di levarla in tutto o in parte, or di affittare con generale appalto, o con appalti particolari il *jus* delle pesche, anco in questo porto. Tal volta d'imponere gravezze sopra le sciabeghe et altri ordigni da pescare, or sopra li Pescatori, così d'imponerla alla Comunità invece di lasciarla o metterla su le pesche, parimente o di proibire l'estrazione o di modificare li trasporti de pesci ...⁶.

mente portato nei centri urbani più vicini. Di norma, la riserva obbligatoria variava dai due terzi ai tre quarti. Per quanto concerne la città capitale, la norma dei tre quarti riguarda il litorale ad est e ad ovest, per una estensione di circa 40 chilometri per parte, cioè da Portofino a Cogoleto, in funzione delle possibilità di trasporto senza deterioramento del prodotto. *Ibidem*, pp. 99-100.

⁵ Per un primo rapido esame di questa documentazione vedi *Ibidem*, pp. 94-96.

⁶ Archivio di Stato di Genova (da ora in poi A.S.G.), Manoscritti Biblioteca, n. 72, 1704 in 1709 *Leggi*, cc. 251-252.

Con tale premessa, la legge 18 luglio - 18 agosto 1708 dispone l'istituzione della « Giunta Eccellentissima deputata agli affari delle Pesche », cui è affidato il compito di provvedere ad una generale riforma della « materia delle pesche », appunto, con particolare riguardo alla *gabella piscium*, tassa pagata da chi porta il pescato « in chiappa », cioè sul mercato della capitale. Negli anni precedenti, infatti, l'eccessiva onerosità del tributo è stata tale da far sì che i sudditi del Dominio preferissero commercializzare altrove il pesce, evitando il gravame, tanto che, in ambito cittadino l'offerta era venuta a scarseggiare. Tale comportamento, peraltro, aveva avuto pesanti e negativi riflessi anche sul gettito della gabella, provocando una sensibile diminuzione dell'introito erariale.

Per questa ragione le possibilità prese in considerazione sono le più ampie: una eventuale riforma del tipo di tassazione indiretta esistente; una sua eventuale riduzione (« in tutto o in parte ») per incentivare per lo meno l'approvvigionamento urbano di un prodotto alimentare assai richiesto, fino allo studio di un sistema diverso di riscossione e di appalto. Vengono quindi suggeriti criteri nuovi e originali di tassazione rispetto al passato: una imposizione diversa, commisurata alle capacità dei singoli strumenti utilizzati nei vari tipi di pesca; il più tradizionale sistema di tassare il gruppo o la « spiaggia », vista come centro di aggregazione di soggetti che svolgono attività di pesca con un uso collettivo degli strumenti, ma provengono da villaggi o borghi distinti; un più difficile tributo da riscuotersi sul singolo, cioè per testa.

La gravità del momento spinge persino ad ipotizzare un eventuale divieto di esportazione del pescato (specialmente in direzione della Lombardia e del Monferrato) ed a pensare di approvvigionare meglio la città giocando – con uno spunto tra il fantasioso ed il rigore eccessivo – su qualche nuovo sistema che modifichi e renda più controllabile il trasporto del pesce verso la Dominante.

Interventi di tipo straordinario, quindi, vengono prospettati nell'attribuire le funzioni ad una Giunta che ha carattere di eccezionalità: è infatti istituita per far fronte a necessità contingenti e, allo scadere dei cinque anni, durata giudicata sufficiente per provvedere ai compiti che le sono stati affidati, non verrà prorogata. Risulta composta da sei persone: due Camerali Deputati alle Vettovaglie, due Ufficiali dei Provvisori delle Galee e due Ufficiali del Magistrato dei Censori. Ad essi è quindi conferita la facoltà

... di far intorno a tutto ciò [alla disciplina della pesca] una e più volte quelle deliberazioni che apprendessero necessarie o utili a variare una o più volte secondo stimassero

convenire, per dovere però il denaro che se ne ricavasse convertirsi negli usi e conti medesimi a quali resta presentemente destinato l'introito della Gabella⁷.

La sensibile diminuzione verificatasi negli anni di inizio secolo nell'introito tradizionale⁸ risulta evidente dall'analisi delle somme pagate alla Camera dagli appaltatori della gabella (si veda la Tabella 1 e il grafico relativo): dal 6 marzo 1698 al 5 marzo 1703, a fronte di un appalto quinquennale valutato in Lire genovesi fuori banco 160000 (32000 l'anno)⁹, nelle casse dell'erario entrano complessivamente 127498 lire, cioè il 79,68% della stima iniziale, con una perdita di oltre 32500 lire, parte delle quali vengono abbonate all'affittuario, in quanto i Collegi riconoscono la situazione di oggettiva difficoltà in cui egli si trova nell'adempimento dell'obbligazione pattuita. Tale risultato, inoltre, induce la Camera a rivedere il canone annuo che, per il periodo seguente, viene calcolato in Lire genovesi 31700, somma che, in ogni modo, si rivela eccessiva. Al termine del quinquennio 1703-1708, infatti, a fronte delle 158500 lire totali ne risultano incassate poco meno di 136000, vale a dire l'85,75%, con una perdita di oltre 22500 lire, che viene abbonata agli appaltatori per le medesime ragioni¹⁰:

⁷ *Ibidem*. Allo scadere del quinquennio è previsto che la facoltà di regolare la materia passi al Magistrato dei Censori, la cui competenza comprende tradizionalmente le vettovaglie e gli approvvigionamenti, tranne che per il grano, il vino e l'olio, che per la loro importanza politica e fiscale sono gestiti ciascuno da una magistratura apposita. Si veda MASSA 1995f.

⁸ Le prime norme relative all'appalto della gabella sul pesce commercializzato in *chiappa* sono dell'inizio del Quattrocento. Secondo la *Venditio* dell'epoca, chi smerciava pesce nel luogo deputato pagava due denari per soldo (di dodici denari) sul prezzo del prodotto fresco fissato dall'Ufficio dei Conservatori. Nel caso in cui il collettore della tassa non rimanesse soddisfatto della stima dei Conservatori, poteva chiedere in luogo dell'esborso previsto la sesta parte del pesce. Si veda *Liber institutionum* 1967, pp.154-156.

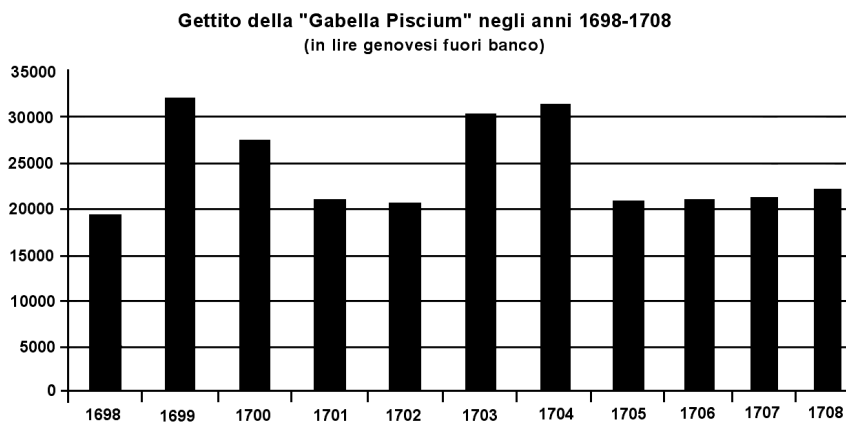
⁹ Vale il cambio 1 scudo coronato d'argento = 7,6 lire fuori banco (f.b.). La lira fuori banco, cioè la lira genovese che si usa nel commercio e nelle contrattazioni ordinarie, fino al 1741 coincide con la lira di banco, cioè con l'unità di conto in cui si tengono le scritture presso il Banco di San Giorgio. In quell'anno viene emanata la tariffa con il nuovo corso che aumenta del 15% in media il corso della lira fuori banco, la cui parità risaliva al 1675. Si veda FELLONI 1971, p. 496.

¹⁰ A.S.G., Antica Finanza, n. 780, *Pesca 1710 in 1716*. Il documento in oggetto è una minuta di conti infilata nella filza.

Tabella 1. *Introito della Gabella sui pesci 1698-1708*

Quinquennio 1698-1703				Quinquennio 1703-1708			
Anno di competenza	Somme incassate (in lire f. b.)			Anno di competenza	Somme incassate (in lire f. b.)		
1698	19.287	12	8	1703	20.435	19	4
1699	31.535	12	6	1704	30.627	0	11
1700	26.961	1	3	1705	20.258		2
1701	20.509	0	10	1706	20.492		9
1702	19.986	13	2	1707	21.913		
1703	9.218	3	2	1708	22.192		1
• consuntivo	127.498	3	7	• consuntivo	135.918	12	3
• preventivo	160.000			• preventivo	158.500		
Debito	32.501	16	5	Debito	22.581	7	9

Fonte: A.S.G., Antica Finanza, 780, *Pesca 1710 in 1716*. Gli appalti iniziano rispettivamente il 6 marzo 1698 e 1703; l'anno di competenza è invece quello solare.



2. Il progetto di riforma della “Gabella Piscium”

a) il tributo esistente

Fino al 1708, come accennato in precedenza, le già citate norme della *Gabella piscium* prevedevano una imposizione indiretta sulle vendite, pagata in misura proporzionale alla qualità ed alla quantità di pesce venduto in «chiappa». Il suo andamento decrescente, cui si intende ovviare, denuncia da un lato un gravame eccessivo, che induce i pescatori ad inviare in altri luoghi il risultato del loro lavoro e dall'altro due problemi strutturali per il governo cittadino: le difficoltà di rifornimento per il mercato urbano e la necessità di implementare le entrate fiscali.

Dalla tabella seguente risulta peraltro come le lamentele dei pescatori non fossero del tutto ingiustificate: secondo i calcoli presi in considerazione, infatti, su ogni 100 lire di valore del pesce introdotto in città, l'incidenza dei costi indiretti ammonta a Lire 33 soldi 6 denari 8 così ripartiti:

Gabella	L.	23.15.00
Piazza (pagata all'Appaltatore dei Padri del Comune)	L.	1.13.04
Provvigione al “Chiapparolo” (se gli si dà incarico di vendere i pesci)	L.	7.18.04
TOTALE (riferito a 100 Lire di valore del pesce)	L.	33.06.08

Ciò significa che un rubbo di pesce (pari a 7,9416 kg), del valore medio complessivo di Lire 3 soldi 15 (cioè 3 soldi la libbra), è soggetto ad un gravame pari a Lire 1 soldi 5, cioè un terzo del suo valore.

b) Il nuovo tributo

Detta Gionta Eccellentissima che principalmente indirizza le sue attenzioni al sollievo de sudditi si è posta in pensier di sgravare detti poveri pescatori dalle dette estorsioni e ridurli ad uno stato in cui possano con libertà intiera godere il frutto de loro sudori¹¹.

¹¹ A.S.G., Antica Finanza, n. 780, cit., *Pesca 1710 in 1716*, Grida del 12 dicembre 1711.

La conclamata sensibilità del governo genovese nei confronti dei «poveri pescatori» del Dominio nasconde l'obiettivo di assicurarsi comunque, dalla tassazione di questo settore, un gettito annuo pari a circa 30.000 lire (Lire 29220.9.6 secondo uno dei molti preventivi), oltre agli introiti delle cosiddette «pesche speciali», per circa altre cinquemila lire. In questa ottica la struttura del tributo viene alla fine integralmente ridisegnata e si giunge ad individuare un criterio di riparto che prevede di tassare con una somma fissa le singole Comunità di pescatori comprese fra Spotorno, a Ponente, e Deiva, a Levante. La quota a carico di ciascun Consolato ha come base di determinazione il numero e il tipo degli attrezzi da pesca dei medesimi, tenuto inoltre conto della maggiore o minore distanza da Genova delle varie località e di alcuni altri fattori, quali la maggiore o minore pescosità delle acque lungo le coste delle due Riviere.

Posto dunque da parte come non superabile il pensiero di convenirsi con le comunità, si perché queste sono sempre nemiche d'innovazioni, si anche per che torna loro a conto il vivere nel presente disordine ...¹²,

l'incarico di «distagliare» il tributo viene conferito a due membri della Giunta, uno per ogni Riviera: il peso imputato ai singoli attrezzi da pesca è riportato nella Tabella 2:

Abbiamo appreso opportuno dar nuovo regolamento alla suddetta gabella con imporre invece di essa un annuo e moderato pagamento sopra li attrezzi di Pesche di qualsivoglia qualità dal luogo di Deiva per la parte di Levante, e sino a Spotorno inclusivamente con la distinzione e proporzione della seguente tariffa, mediante il quale annuo pagamento dovrà restare e resterà totalmente abolita la gabella che si paga per l'introduzione del pesce in città, si come la gravezza della piazza et ogni altra et haveranno i pescatori e tutti quelli che porteranno pesce a Genova libera facoltà di venderseli essi medesimi o farli vendere da chi più vorranno ...¹³.

¹² *Ibidem.*

¹³ *Ibidem.* Il Glossario dei più importanti attrezzi da pesca usati nelle Riviere, la cui denominazione non sempre corrisponde a quella di altre località, è riportata in Appendice, II. Una raccolta con iconografia degli strumenti in uso nell'Adriatico, che temporalmente si spinge fino ai giorni nostri, in PELLIZZATO - GIORGIUTTI 1997.

Tabella 2. *Tariffa dell'imposizione sopra gli attrezzi da pesca*

Tipologie di attrezzi	Tariffa in lire f.b. per anno (*)	
	Zona 1	Zona 2
Reti	130	70
Rastelli	65	35
Spioni, tramagli, battode, bogare e simili, ogni 12 pezzi	23 12	13
Palamiti, per ogni sei panieri da 400 ami	40	40
Frigorie	100	100
Musarera		100
Tartane		100
Bestinare		50

Fonte: A.S.G.. Antica Finanza, n. 780 cit., *Pesca 1710 in 1716*.

(*) La Zona 1 è quella che va da Camogli ad Arenzano, mentre la Zona 2 si estende a levante da Camogli a Deiva ed a ponente da Arenzano a Spotorno.

Questa la premessa della Giunta nel momento in cui rende pubblica la tariffa dell'imposizione sulle singole Comunità in cui si sottolinea appunto in modo esplicito l'avvenuta abolizione della «gravezza» a carico di chi introduce il pesce sul mercato genovese per essere venduto. Da un punto di vista politico per la Giunta è importante infatti evidenziare con forza come il risultato della propria azione sia stato quello di liberare i pescatori

... da ogni e qualunque gravame che soffrono nell'introduzione del loro pesce dentro la presente città essendosi invece tassate le loro rispettive comunità, ossia consolati de Pescatori nuovamente creati con vendere à medesimi il jus delle Pesche per una certa somma¹⁴.

In dettaglio le singole Comunità saranno tassate nella misura indicata nella Tabella 3, almeno secondo la prima proposta che prende in considerazione l'arco di costa delle Riviere già citato.

¹⁴ A.S.G., Antica Finanza, n. 780 cit., *Pesca 1710 in 1716*.

Tabella 3. *Progetto di tassazione delle comunità tra Deiva e Spotorno*

Riviera di Levante	Lire	Riviera di Ponente	Lire
Foce	2.400	Sampierdarena	2.300
Sturla	1.800	Cornigliano	1.200
Bagnara	1.400	Sestri	700
Boccadasse	1.800	Pegli	700
Recco e Bogliasco	700	Prà	400
Sori e Camogli	800	Voltri	700
Portofino	800	Arenzano	350
Santa Margherita	500	Cogoleto e Invrea	450
Rapallo e Zoagli	400	Varazze	600
Chiavari	500	Celle	250
Lavagna e Cavi	650	Albisola Superiore	250
Sestri di Levante	700	Albisola Marina	250
Riva di Sestri	900	Savona e Zinola	400
Moneglia	450	Vado	450
Deiva	300	Spotorno	350
Totale	14.100	Totale	9.350
Totale Riviera di Levante	14.100		
Totale Riviera di Ponente	9.350		
TOTALE GENERALE	23.450		

Fonte: A.S.G., Antica Finanza, n. 780 cit., *Pesca 1710 in 1716*.

Per arrivare a questo risultato la Giunta deve fare ricorso ad un attento lavoro di censimento di uomini e di strumenti, con l'aiuto dei giudicanti locali: per ogni Comunità vengono pertanto elencati i nomi dei pescatori, spesso appartenenti allo stesso gruppo familiare, e gli strumenti di cui si possono giovare, presenti di norma presso ciascuno con una certa varietà, in modo da poter svolgere vari tipi di pesca ed aumentare così le proprie risorse. Tartane e tartanone, palamiti, reti, spioni, sciabiche si susseguono negli elenchi¹⁵, anche nelle case dei pescatori di corallo, che si cautelano di ottenere

¹⁵ *Ibidem*. In un documento del 20 febbraio 1713 si continua però ad insistere anche sul divieto di utilizzazione di alcuni di questi strumenti, anche se in contesti determinati: «... Restando per ordine nostro proibito le pesche che si fanno con tartane, tartanoni, bronzini,

i permessi dovuti in caso che « quando ritornano a casa vogliono anch'essi pescare in questi mari ». Così apprendiamo ancora, ad esempio, come Giovanni Battista Brusca, che opera tra Rapallo e Portofino con un liuto e diversi palamiti, peschi « tutto l'anno con 16 palamiti », mentre altri cinque colleghi, in possesso di tartane « non pescano che dal mese di ottobre sino a Pasqua di Resurrectione », secondo le norme.

Sulla base di questi dati si passa poi ad imputare la quota annua dovuta da ciascun gruppo collettivamente, in tre rate quadrimestrali, l'ultima delle quali deve essere saldata entro il mese di aprile, a « tempo in cui sono di prossimo terminate le pesche della Quaresima »; le altre due sono da pagarsi « a fine d'Agosto, in cui terminano le pesche di spioni e fine di dicembre, in cui terminano le pesche dell'advento ». La riscossione presso i singoli deve però essere mensile, per maggiore sicurezza nella regolarità dei pagamenti quadrimestrali¹⁶.

Operando un primo raffronto fra le due forme di imposizione si può osservare che un Consolato dei pescatori, tassato in quanto possessore di una « Rete grande », pagherà ogni anno Lire 122. Ipotizzando circa 190 giorni di pesca l'anno (grosso modo da ottobre a Pasqua, come si è visto), e immaginando che giornalmente sia possibile portare a terra un rubbo di pesce, valutato a soldi 3 la libbra, esso risulterà gravato da una tassa pari a soldi 6.8, somma decisamente inferiore alle Lire 1.5 previste prima della riforma del tributo. Ne deriva quindi una molto probabile minore incidenza fiscale a favore dei pescatori pari a circa soldi 18.4; la somma potrebbe essere tuttavia ben più elevata se il quantitativo pescato risultasse maggiore o di qualità (e quindi valore) superiore. L'entità del nuovo tributo è infatti indipendente da queste caratteristiche e quindi un miglioramento dei risultati dell'attività riduce il peso unitario dell'imposizione.

mangani e rastelli di maglia stretta che pregiudicano i fondi, et ogni altro attrezzo di nova invenzione sotto qualunque nome si chiami, già praticato o che nuovamente s'introducesse ... quali attrezzi tutti resta ancora da noi proibito potergli tenere in casa, ad esclusione però delle reti da bianchetti e rossetti, cioè con manica o corona oscura l'uso delle quali abbiamo permesso dall'ultimo di novembre fino a Pasqua di Resurrezione di ciascun anno ... ». Per maggiori dettagli si rimanda alle Appendici, I e II.

¹⁶ Per maggiore sicurezza nella riscossione, la Giunta concede ai Consoli delle singole Comunità, cui compete la supervisione sulla regolarità di questi adempimenti finanziari « il beneficio del cinque per cento » su quanto raccolto dai singoli . A.S.G., Antica finanza, n. 780 cit., doc. 20 febbraio 1713.

Bisogna tuttavia attendere fino al 1713 per arrivare al definitivo riparto generale della tassa sulle singole Comunità¹⁷, che viene effettuato seguendo sempre i criteri indicati, ma tenendo conto dei molti contenziosi che si erano nel frattempo aperti tra il centro e la periferia e tra località confinanti. Si ribadisce comunque che le 30.000 lire che la Giunta intende riscuotere annualmente (non comprese le « pesche speciali ») saranno «... distagliate avuto riguardo al maggior comodo di pesca, al numero e qualità degli attrezzi, a maggiore vicinanza di questa città fra le Riviere », ma la zona presa in considerazione è ampliata da Vado a ponente sino a Moneglia a levante. Nelle altre località, cioè oltre Vado e Moneglia, si propone di introdurre « una qualche ragionevole contribuzione », così da permettere di alleggerire il peso fiscale sui singoli gruppi. Ancora una volta si conclude sottolineando come il nuovo sistema consentirà di porre rimedio ai

gravi pregiudicij che nel presente stato di cose sofre il publico Errario nell'esigenza della gabella de pesci oltre il gravissimo inconveniente che porta seco il trovarsi la Città sproveduta d'un genere di quale tanto ne abbondano le riviere di questo Stato¹⁸.

Neppure questa ultima decisione è comunque accolta senza resistenze. Molte comunità continuano a protestare rispetto al riparto, adducendo le motivazioni più svariate: da Rapallo, ad esempio, si fa presente che la pesca resta limitata dai divieti imposti dai conduttori della tonnara di S. Margherita, mentre Andora e Noli pretendono di essere immuni dal tributo in virtù di Statuti medievali o di antiche consuetudini¹⁹; altre ancora vantano diritti di esclusiva in alcuni tratti del litorale, con controversie che durano nel tem-

¹⁷ Lo schema con la tassazione definitiva relativa alle varie località delle Riviere è riportata e commentata in MASSA 2000d, pp. 95-97. All'ampliamento delle Comunità tassate (31 nella Riviera di Levante e 33 nel Ponente) corrisponde evidentemente una diminuzione di quanto richiesto pro capite alle « spiagge » elencate nella Tabella 3. Il gettito complessivo previsto dalla nuova distribuzione del carico fiscale è di Lire 40710 così suddivise: Lire 13910 dai pescatori della Riviera di Ponente; Lire 16700 da quelli del Levante, Lira 10100 dalle « pesche speciali »: tre tonnare (Camogli, Santa Margherita e Monterosso); una Mugginiera; il diritto di pesca nel porto di Genova, appaltato a parte, ed un prelievo particolare sulle aragoste pescate in Corsica.

¹⁸ Allo scadere del quinquennio 1708-1713, la Giunta deputata agli « affari delle Pesche », come previsto, non viene prorogata ed è demandata al Magistrato dei Censori la facoltà di regolare la materia (A.S.G., Manoscritti Biblioteca, n. 27, *Legum 1705 in 1714*, cc. 242v-244).

¹⁹ Si veda, ad esempio, il caso di Noli, che aveva nei suoi Statuti quattrocenteschi un Capitolo *De Gabella piscium*, che regolava i suoi rapporti con la Repubblica sulla base delle antiche regole. RUSSO - VIVALDO 1949, in part. p. 120.

po²⁰. In generale protestano, o comunque inviano le proprie osservazioni alla Giunta, le Comunità di Recco, Rapallo, Chiavari, Santa Margherita, Moneglia, Sampierdarena, Sestri Ponente, Rivarolo, Voltri, Varazze, Savona, Vado, Laigueglia, Albenga, Noli, Andora, Diano, cioè più di un terzo dei centri tassati. D'altra parte la Giunta stessa sembra voler in qualche modo concedere a delle comunità tenacemente legate alla tradizione quasi la possibilità di adattarsi psicologicamente al cambiamento. Nello stabilire infatti di concedere un anno di tempo « a detti pescatori per poter ricorrere », ci spinge a sottolineare

... né parrà detto termine incongruo per la lunghezza, se si considera che la speranza di detto sgravio ... sminuirà a particolari l'orrore con cui regolarmente si mirano le novità ...²¹.

4. *Un tentativo di normazione unitaria delle Comunità di pescatori delle Riviere*

L'attività della pesca, se si escludono « li pesci presi con amo, e canna », postula una gestione di gruppo per essere redditizia²², ma le testimonianze documentarie delle collettività operanti nelle Riviere della Repubblica di Genova, per quanto concerne la loro operatività non sono numerose ed in parte probabilmente ancora da ricercare con un paziente lavoro archivistico, se si escludono i più conosciuti settori delle tonnare e della pesca del corallo²³.

Il nuovo sistema di tassazione, avendo però come interlocutore finanziario le singole Comunità di pescatori, postula di necessità una forma di organizzazione formale delle stesse cui fare riferimento: un problema ulteriore di cui la Giunta si rende conto anche in funzione della mancanza di

²⁰ Cfr., ad esempio, il contenzioso fra Vado e Bergeggi nella seconda metà del Settecento, di cui copia in A.S.G., Arti, n. 184, ma a stampa: *Fatto e Ragioni dimostrative della libertà di pescare In tutti li Mari e Spiagge del Serenissimo Dominio. Difesa dell'Università de' Pescatori di Vado contro i reclami de' Bergegini fatti al Serenissimo Senato in Commissione all'Eccellentissimo Collegio Camerale*, in Genova MDCCLXXXVIII, Nella Stamperia di Giambattista Caffarelli, Nella Strada Nuovissima, pp.1-12. Domenico Conradi, *Advocatus*, nella sua Allegazione, non si perita di ricorrere alle teorie di Grozio e di Selden per difendere un diritto di pesca in un breve tratto di mare tra la costa ed una piccola isola, appunto davanti a Bergeggi.

²¹ A.S.G., Antica Finanza, n.780 cit.

²² « ... in materia di pescagione si sogliono far compagnie fra Pescatori, e più a caso che pensatamente, e se si fan patti, a quelli convien stare; ma se solamente si concludesse di fare a parte, ciò si ha da intendere non strettamente del puro ricavato della pesca, cioè di ripartire i pesci, ma dell'utile comune, e danno ... » TARGA 1787, cap. IV, *Della pesca*.

²³ Per la bibliografia si rimanda a MASSA 2000d, pp. 104-105.

una tradizione consolidata di aggregazione di mestiere nelle Riviere, se non in alcune manifestazioni collettive di religiosità e di assistenza, che postulano l'esistenza più di confraternite che di gruppi professionali.

Il tentativo è quello di dettare alcuni principi comuni, anche in funzione delle responsabilità fiscali già accennate: pertanto, a completamento della riforma, la Giunta provvede all'emanazione di Capitoli da applicarsi in tutti i Consolati dei pescatori esistenti nel Dominio²⁴, con l'intento, che esplicitamente traspare dalle norme, di disciplinare la materia della pesca in modo che in ogni centro delle due Riviere si formi una sorta di «Arte».

In una relazione della Giunta viene infatti sottolineata la necessità di «... obligare li pescatori de' luoghi a formare fra di loro un corpo rispettivamente con suoi capi» per la difficoltà di 'convenirsi' con la Comunità. A questo scopo, prima di tutto, si delibera di

... obligare come si è detto in ogn'una delle Riviere che han pesca, quei pescatori a formare fra di loro come un'arte e che questa elegga i suoi Consoli, e per quelle spiagge quali avessero pochi pescatori queste unirle alla più prossima ... Dar facultà a detti Consoli di dividere la somma in cui sarà tassata la sua Communità fra pescatori, avuto riguardo alla qualità e quantità dell'attrezzi e bastimenti e anche le frigorie ...²⁵.

Successivamente i «Capitoli per il consolato dei pescatori» vengono addirittura dati alle stampe (9 agosto 1712), per una loro più capillare diffusione, ma anche affinché tutta la normativa fiscale, che nel testo viene ripresa e sintetizzata, possa essere conosciuta e tenuta ben presente dalle varie Comunità. Il fascicolo si compone infatti di 27 capitoli, che in una prima parte ripercorrono le finalità e le varie fasi dell'operato della Giunta, con le nuove determinazioni cui è pervenuta; una seconda parte norma poi l'uso ed i divieti dei vari attrezzi utilizzati dai pescatori; un terzo gruppo di articoli specifica appunto la necessità di addivenire alla formalizzazione di Arti e di Matricole presso ogni Università di pescatori e ne definisce le regole di organizzazione interna: si tratta quasi di un modello da recepire e seguire, ed a questo scopo sono lasciati in bianco gli spazi in cui devono essere inseriti i dati specifici di ogni gruppo organizzato che deve appunto formarsi seguendo queste regole. L'ultimo gruppo di articoli è naturalmente dedicato al nuovo sistema di

²⁴ *Capitoli per il Consolato de Pescatori*, in Genova, Nella Stamperia di Gio. Battista Celle, 1712. La copia in A.S.G., Arti, n.184, è trascritta in Appendice, I.

²⁵ A.S.G., Antica Finanza, cit.

prelievo fiscale, alle sue caratteristiche gestionali ed ai diritti che spettano ad ogni pescatore una volta assolto regolarmente il nuovo obbligo²⁶.

Nel complesso, tuttavia, la nuova normativa non sembra suscitare nel corso del Settecento ulteriori gravi opposizioni. La documentazione non è abbondante, allo stato attuale della ricerca, che dovrà continuare indubbiamente nei disordinati fondi archivistici relativi alle varie Comunità.

Negli Annali del MAIC del 1871, relativi alla pesca in Italia²⁷, con la trascrizione di numerosi documenti della seconda metà del XVIII secolo si ripercorrono i problemi tradizionali: la difficoltà dell'approvvigionamento urbano; il tentativo di evitare l'esportazione di pesce conservato fuori dai confini della Repubblica; l'uso fraudolento degli attrezzi proibiti, spesso motivato con la necessità, per i « poveri pescatori », di aumentare il risultato del loro faticoso lavoro²⁸. Nel dicembre del 1879, tuttavia, con motivazioni assai simili a quelle che avevano giustificato la riforma del 1708, si ritorna all'antico, con la « Legge riguardante la Gabella ed il nuovo metodo nella vendita dei pesci »²⁹.

²⁶ Vedi Appendice, I.

²⁷ *Pesca in Italia* 1871.

²⁸ *Ibidem*, pp. 46-76.

²⁹ *Ibidem*, pp. 66-71. La legge è composta da nove articoli e regola il tradizionale tributo indiretto sulla vendita dei pesci portati nella città, per i quali viene ribadita l'obbligatorietà dello smercio nella « pubblica Pescaria, detta la Chiappa », dopo averne denunciato quantità e caratteristiche qualitative al momento dell'ingresso entro le mura urbane. Quest'ultima caratteristica diventa particolarmente importante in quanto la tassa prevede la suddivisione dei vari tipi di pescato in cinque classi, con una incidenza della gabella da sei soldi alla libbra per i più pregiati (ad esempio storione, dentice) a un soldo per i polpi e le trigliette.

*Appendice I*Capitoli per il consolato de pescatori³⁰

Nel nome di Dio e della sempre Vergine e San Pietro,
protettore delle pesche di questo Serenissimo Dominio.

Avendo l'illustrissima et eccellentissima Gionta deputata all'affari delle pesche, per leggi dell'uno e l'altro Consiglio dell'anno 1708, a 28 agosto, riconosciuti li grandi e gravi pregiudicii che soffrono i pescatori di questo serenissimo Dominio nello smaltimento delle loro pesche, quali in oltre si vedono notabilmente sminuite e quasi affatto perdute dall'invenzione già da qualche tempo introdotta d'ordegni che radono et alterano i fondi e tolgono i pascoli, onde altri maggiori pregiudicii ottimamente riconosciuti in altre parti d'Europa, ove gli detti ordegni restano proibiti sotto pene rigorosissime,

Quindi è che la prefata eccellentissima Gionta, volendo riparare a detti disordini e provvedere al solievo de suoi popoli, valendosi della facultà che ad essa compete in vigor di detta legge, ha deliberato l'infrascritto nuovo regolamento de Capitoli, de quali vuole // singolarmente un'intiera et esatta osservanza, sotto ogni più grave pena, tanto pecuniaria quanto corporale, ad arbitrio dell'eccellentissima Gionta o del magistrato prestantissimo de signori Censori.

1. Ha dunque l'eccellentissima Gionta in primo luogo liberato, sì come libera, li pescatori tutti delle spiagge di questo serenissimo Dominio da ogni e qualonque aggravio di gabella che al presente soffrono per l'introduzione de pesci in questa città, et a maggior comodo et esito delle loro pesche si permette a detti pescatori il potere introdurre le loro pesche franche e portarle senz'obbligo di meta nelle case, conventi e monasteri per appalto o sii vendita particolare, come anche per caosa di donativo, purché le dette pesche non si portino da medemi o da terze persone a ventura, di casa in casa, né in altre piazze et altri luoghi della città, il che resta omninamente proibito, essendo destinata la chiappa della presente città per il mercimonio di dette pesche, in tutto nelle forme che si è praticato sin hora, restando pure a

³⁰ A.S.G., *Arti*, filza 184 (esemplare stampato In Genova, Nella Stamperia di Gio: Battista Celle, 1712, pp. 1-4.

medemi la facultà di poter essi vendere le loro pesche o pure servirsi de chiapparoli e terze persone, come più a loro tornerà a conto.

2. Si concede pure all'Università sudetta de pescatori libera e franca l'estrazione delle loro pesche, etiamdio fuori Stato, in qualonque tempo di Quadragesima, Advento et altri, senza che in maniera alcuna possino essere molestati da chionque, salvo però le gravezze che al presente si pagano e che potessero spettare ad altri magistrati di questo serenissimo Dominio.

3. E successivamente, previa una generale e generalissima proibizione ad ognuno e a chi si sia di poter pescare da qui avanti in queste marine con ogni e qualonque attrezzo, ha affittato et affitta l'eccellentissima Gionta, mediante l'infrascritto rispettivo pagamento, alle Comunità de pescatori et ognuno di essi, e per essi a loro consoli, il ius di poter pescare con ogni e qualonque attrezzo atto alle pesche di qualsivoglia sorte e sotto qualsivoglia nome praticato e permesso per l'adietro, ad esclusione delle pesche che si fanno con tartane, tartanoni, bronzini, rastelli, ganghari ed ogn'altro più vero nome et ogn'altro attrezzo atto a radere li fondi, sotto qualsivoglia nome, già praticato o che si potesse praticare in appresso per nuova invenzione; come ancora ad esclusione delle reti oscure, o che avessero manica o corona oscura, restando queste permesse solo dal primo novembre sino a Pasqua di Resurrezione susseguente per ogni anno; quali attrezzi come sopra proibiti non solo non doveranno maneggiarsi, ma resta ancora proibito il tenerli nelle proprie case, a risalva di dette reti oscure, permesse ne tempi come sopra determinati, sperando la detta eccellentissima Gionta che stando ferma detta proibizione debbano fra breve vantaggiarsi di gran longa le pesche in questi mari.

4. E premendo al maggior modo possibile la ferma proibizione di detti attrezzi, concede per tanto l'eccellentissima Gionta a l'Università tutta de pescatori sudetti et ad ognuno di essi in particolare, come pure ad ogn'altra persona, il poter far confiscare li detti attrezzi proibiti e pesci presi con detti attrezzi, e benché dette pesche fossero state fatte in altre spiagge e vendute a terze persone, et in qualonque luogo si trovassero, restando omninamente proibite tanto le compre quanto le vendite de medesimi generi come sopra proibiti, oltre le maggiori pene da dichiararsi in appresso.

5. A quale Università de pescatori, tanto giontamente quanto disgiuntamente, et ad ognuno de medemi, competa e possa dimandare in vigore di patto l'osservanza di detta proibizione di detti attrezzi (come sopra proibiti), in tutto alla forma delle scritture già passate dagl'illustrissimi signori commissarii con dette rispettive comunità.

6. In oltre ha ordinato, sì come ordina, che tutti li pescatori, o sian patroni d'attrezzi di dette rispettive spiagge o siano Consolati determinati e prescritti da detti illustrissimi signori Commissarii, debbano farsi scrivere dagl'Attuari delle rispettive Communità in un libro, o sia matricola, da formarsi a tale effetto, col pagamento di soldi due per loro mercede.

7. A quali pescatori, o sia Università di essi come sopra descritti in detta matricola, concede il ius di pescare o sia di far pescare ne mari di questo Serenissimo Dominio con tutti li attrezzi sin ora praticati, ad esclusione de sudetti prohibiti.

8. Quale permissione, o sia ius di dette pesche, la prefata eccellentissima Gionta l'ha data e dà, o sia venduta e vende alli pescatori o sia padroni delli attrezzi della spiaggia, o sia consolato di [*spazio in bianco*] // per l'annuo pagamento di annue [*spazio in bianco*] al quale pagamento detta Communità de pescatori sia tenuta in solidum, tanto personalmente quanto realmente per le rate o sia rata scaduta, ogni volta che saranno richiesti da loro consoli, conforme le regole e stabilimenti che resteranno determinati dalle medeme Università de pescatori.

9. Quali pescatori matricolati doveranno unirsi il giorno di San Pietro e, previa l'invocazione del loro Santo protettore per la felicità delle loro pesche, eleggere, col concorso de più de congregati, due di detti matricolati per loro Consoli, oltre un terzo in loro Consigliere delle pesche, quale non sarà necessario che sii dell'Università de pescatori, ma bensì de migliori del luogo, per dover questo intervenire in caso di discordia con detti Consoli per una terza voce, a concordia e quiete de pescatori, quali elezioni dovranno durare per un anno intiero.

10. Non potranno detti Consoli come sopra eletti esentarsi dalla loro carica, ma questi dovranno esercitarla con buona fede, avuto riguardo a Dio et all'anima propria, remossa qualonque passione et odio, e particolare interesse.

11. A quali Consoli doveranno detti pescatori usare ogni rispetto e convenienza, sotto quelle pene pecuniarie e corporali ad arbitrio de rispettivi giusdicenti, secondo il loro maggiore o minore reato.

12. E parimente a detti Consoli restino assignati, come si assegnano per loro mercede, cinque per cento della somma tassata, restando in altre in loro elezione, per privileggio concesso dal Serenissimo Senato, il restare essenti da tutti li restanti Officii comunali.

13. Doveranno detti Consoli riporre il denaro che alla giornata anderranno scodendo in una cassetta che a tale effetto doverà farsi e stare in casa del console di maggiore età, et essere chiusa con due chiavi da conservarsi una alle mani dell'altro console, e l'altra in mano de loro rispettivi giurisdicenti, o pure da conservarsi la medema cassetta in cura d'altra persona di maggior confidenza, in elezione dell'Università de pescatori, o pure d'ognuno de consoli.

14. Restano detti Consoli obbligati, a scosso e non scosso, pagare di quattro in quattro mesi la terza parte di detta somma tassata, cioè in fine d'aprile, tempo in cui son terminate le pesche della Quadragesima, in fine d'agosto, in cui son terminate le pesche de spioni, et in fine di dicembre, in quale son terminate le pesche dell'Advento, e tale pagamento doveranno farlo in mano de signori giurisdicenti, o pure in mano del cassiere del Magistrato Illustrissimo delle Galere, con riportarne una ricevuta da presentarsi alle mani de rispettivi giurisdicenti per sgravio del loro obbligo, dovendo restar li medemi tenuti a scosso e non scosso, quali pagamenti potranno farsi in qualunque moneta corrente in Genova.

15. Doveranno detti Consoli stabilire a pescatori o tassare i medemi per tante parti delle loro pesche, a fine di potersi esigere fra l'anno da tutta l'Università tutto intiero il pagamento della loro somma tassata, avuto risguardo alle qualità delli attrezzi, con aggravarli di maggiori o minori parti, et avuto risguardo al maggior o minore valore di dette parti, per la diversità che suole stilarsi in tanta diversità d'attrezzi, oltre il maggiore o minore prezzo delle pesche che si sogliono prendere con simili attrezzi, da tassarsi il tutto a carico delle loro coscienze; et in caso che le dette parti tassate a fine d'anno ascendessero a maggiore somma, potranno compensare l'avanzo con l'anno nuovo, e sospendere per un tempo congruo il pagamento di dette parti, come meglio giudicheranno detti Consoli, stimando la Gionta eccellentissima essere questa la forma più giusta e meno sensibile a detti pescatori.

16. Resta però permesso all'Università de pescatori il poter variare il precedente capitolo e praticare quell'altre maniere a loro meglio viste, a maggior comodo di detti pagamenti, con che però in niun tempo possano fare appalto particolare, ma che il bene et il male spetti in commune alla medesima arte.

17. Sudette divisioni potranno anche esser variate una, o due, e quante volte abisognerà fra l'anno, con distinguere pro tempore et in tutti li casi la

maggiore e minore industria de pescatori, e la bontà e qualità e percezione de loro attrezzi, et il maggior uso de medemi, massime in tempo di maggior utile di dette pesche, come sarebbe li tempi di Quadragesima e simili.

18. Potranno ancora detti Consoli in elezione del maggior numero dell'arte, in solievo e // sgravio delli attrezzi da pescha, tassare le friggerie e cavagnari et ogni conduttore di pesce fresco fuori del presente Dominio, come più a loro tornerà a conto, in qual caso di tassa resteranno li contravventori incorsi nelle pene da perscriversi, oltre la perdita del pesce da applicarsi a favore della medema arte.

19. Se venissero nuovi patroni di attrezzi, doveranno pure questi farsi descrivere nella detta matricola, e porsi in riparto, con sminuire alla rata a detti tassati, e questo doverà farsi da detti Consoli, quali pure, se alcuno de patroni d'attrezzi descritti mancasse, in tal caso dovranno accrescere la detta somma alla rata alli restanti, il tutto come si pratica nella tassa degl'Osti e Tavernari.

20. Che ne luoghi dove il consolato resta composto di più spiagge, non possano i medemi Consoli distinguere una spiaggia dall'altra, né fare divisione di tassa, ma bensì, dovendo essere queste un sol corpo, tassare egualmente detti pescatori, avuto però riguardo alla maggiore o minore fertilità di dette spiagge, per tassare più o meno li detti pescatori.

21. Spetti a detti Consoli il far provvedere senza alterazione di prezzi l'esche che abisognassero per le pesche de paramiti, sotto pena a medemi di lire venti in caso d'inosservanza.

22. In tutti i casi di delinquenza, tanto de pescatori che pescassero con attrezzi prohibiti o li tenessero in loro case, opure de pescatori, frigitori o cavagnari che pescassero o portassero il pesce fuori stato senza essere questi posti in riparto, spetti la confisca de medesimi generi, per una quarta parte a giudicenti de luoghi rispettivamente, et il resto si debba dividere per metà al bargello o famegli che intervenissero per la loro cattura et a chi dasse caosa a tale confisca, o pure, non la volendo esso, a tutta l'Università de pescatori in sgravio de loro pagamenti.

23. Doveranno li medemi Consoli avvere piena libertà di far catturare e pignorare col loro semplice giuramento i debitori delle loro rate, con dichiarazione che restino per detto pagamento specialmente ipotecati li detti attrezzi, abbenché fossero e spettassero a terze persone.

24. In oltre si concede a detti Consoli il potersi servire in ogni occorrenza de famegli di San Giorgio e d'altre corti, tanto per rinvenire contravenzioni, quanto per l'esatione delle loro rate, salvo però sempre il ricorso a rei ad ogni tribunale superiore.

25. Et in caso di differenza tra Consoli e pescatori et ogn'altra, possano questi ricorrere a loro rispettivi giudicenti, a quali doveranno aquietarsi, esclusa ogni formalità di giudizio, salvo il ricorso al prestantissimo Magistrato de signori Censori.

26. E per togliere ogni dubio rispetto a pescatori descritti nelle matricole de propri paesi, si dichiara che possino li descritti portarsi a pescare con qualonque sorte d'attrezzi di sopra permessi, per qualsivoglia parti di questo serenissimo Dominio, senza entrare in nuovo pagamento, quanto sia per questa nova impositione, servate però sempre le consuetudini e privilegi locali delle rispettive spiagge e mari, a quali non s'intenda fatta inovazione alcuna, né meno pregiudicio alla facultà che potessero havere, che niuno de forastieri possa portarsi sulle loro spiagge e marine a caosa di pesche, quando così vi sù l'uso, senza che in questo s'intenda fatta decisione alcuna.

27. E volendo per ultimo la prefata eccellentissima Gionta l'esatta osservanza del contenuto in detti capitoli, ha contro le delinquenze espresse in essi e contra li inosservanti de medemi, oltre l'altre pene che si contengono in detti precedenti capitoli, imposto pena di lire cento da applicarsi una terza parte alla Camera eccellentissima, altra terza parte al bargello per sua cattura, e l'altra terza parte a rispettivi giudicenti, instando all'ottimo zelo de medemi il dovere con ogni acuratezza esigere l'osservanza e provvedere alla concordia e quiete di dette rispettive Università de pescatori, per cui si spera un ottimo incaminamento alle pesche di questi mari, che Iddio le prosperi.

1712, a 9 agosto.

Letti i Capitoli sudetti all'illustrissima et eccellentissima Gionta, in pieno numero congregati, sono stati i medesimi approvati, e deliberato di conformità per doversene cominciare l'esecuzione al primo di marzo dell'anno 1713 prossimo a venire, ad calculos, omnibus in sexto numero etc.

Iohannes Ambrosius.

Appendice II

Arnesi da pesca genovesi

Glossario

- Bestinara** - Lunga rete da pesca che si tende in senso verticale fissandola da un lato alla riva e dall'altro al fondale. È utilizzata per lo più per pesci minuti e di poco conto.
- Bilancia** - Rete di forma quadrata, tenuta aperta da due aste curve incrociate. È calata in mare per essere poi prontamente sollevata in modo da catturare i pesci. Per le bilance di maggiori dimensioni si ricorre all'uso di argani.
- Bogara** - Rete lunghissima, circa 100 metri e alta 4, a maglie piuttosto strette (di regola attorno ai 3 centimetri). Viene stesa generalmente alla foce dei corsi d'acqua per catturare le boghe, da cui appunto il nome.
- Bronzino** - Rete lunga 16 metri e alta 4, con maglie da 2-6 centimetri. Si tirano in mare con l'uso di imbarcazioni.
- Coppo** - Sorta di piccola mugginara, con al centro una specie di sacca, che viene disposta tra due imbarcazioni. Il pesce è attirato da esche opportunamente distribuite e, quando la rete viene alzata, si raccoglie nella sacca.
- Draga** - Rete da strascico, simile al rastello.
- Gangano** - Rete da strascico, simile al rastello.
- Gorro** - Rete fitta, utilizzata per la cattura di pesci di piccole dimensioni.
- Manata** - Rete costituita da pezzi di forma rettangolare, di lunghezza variabile tra i 50 e 150 metri e alta 12; le maglie sono da 2-3 centimetri. È sostenuta lateralmente da galleggianti in sughero ed è tirata verso il fondo da pesi in piombo. Si dispone la sera e viene salpata al mattino. È utilizzata prevalentemente per alici e sardine.
- Mugginara o Mugginiera** - Rete di forma quadrata, con il lato di circa 17-18 metri e maglie larghe 2-3 centimetri. Si dispone all'imboccatura dei seni e dei porti. La cattura dei muggini, da cui il nome, avviene alzando prontamente la rete al passaggio di un branco di pesci, segnalato da un pescatore opportunamente appostato sopra uno scoglio.

- Nassa** - Trappola mobile che assomiglia ad una gabbia. Il pesce è attirato all'interno da una facile via d'accesso che, allo stesso tempo, rende quasi impossibile l'uscita.
- Palamite** o **Palamito** - È costituito da una lunga corda, detta *trave*, cui sono annodate molte cordicelle più corte, dette *braccioli*, ciascuna terminante con un amo provvisto di esca. Si getta in mare la notte e ritirato il mattino seguente.
- Rastello** - Rete da strascico simile alla tartanona, lunghe 6 metri e larghe 3; le maglie sono di circa 1 centimetro. Sono adoperate al largo per la cattura di triglie, sogliole, moscardini, ecc.
- Recchiara** - È una specie di tramaglio con maglie di circa 20 centimetri. Viene impiegata in prevalenza per la pesca di sgombri, pagelli, boghe e occhiate.
- Retaccia** - Mazzo di vecchie reti assai consunte, legate ad una fune. Sono trascinate su fondi scogliosi e adoperate per la pesca dei ricci di mare.
- Rete (Rete comune)** - Si usa sulle spiagge aperte e prive di scogli. Sono costituite da un ampio sacco, largo da 8 a 12 metri e con maglie da un centimetro, e da due bande laterali, di lunghezza variabile, alte 3 o 4 metri e con maglie di circa 8 centimetri. Utilizzando le loro imbarcazioni, i pescatori dispongono la rete a semicerchio, in modo da abbracciare un ampio tratto di mare; successivamente la tirano a terra utilizzando lunghe funi attaccate alle estremità delle bande. È impiegata soprattutto per la pesca di triglie, sogliole, saraghi e pagelli.
- Rissuola** - Rete da strascico, simile al rastello.
- Sardara** o **Sardellara** - È una rete formata da un unico telo a maglie non molto ampie, utilizzate quasi esclusivamente per la pesca delle sardine, da cui il nome.
- Scandaglio** - È una sorta di fiocina a più punte, attaccata all'estremità ad una fune che viene gettata sul fondo.
- Sciabica** - Rete a borsa che viene tirata da terra radente al fondo. La lunghezza è di 8 metri e la larghezza di 5; le maglie più strette raggiungono i 7 millimetri.
- Sciabigotto** - Vedi bronzino.
- Spione** o **Spiazza** - Tipo di rete utilizzata per la pesca delle acciughe.

Tartana o Tartanone - Rete a strascico lunga 40-50 metri, tirata in alto mare con paranze o altre imbarcazioni. Il sacco, provvisto di pesi nella parte inferiore dell'imboccatura rade il fondale, ed è tenuto aperto da galleggianti in sughero: le maglie sono di circa 1-2 centimetri di larghezza. Le bande sono alte dai 3 ai 4 metri e hanno maglie di ampiezza variabile dai 4 agli 8 centimetri.

Tonnara - Complesso costituito da grandi reti fisse, utilizzate quasi esclusivamente per la pesca dei tonni, costituite da due parti: una perpendicolare, che parte dalla riva e si spinge in mare per un certo tratto, destinata a interrompere la corsa dei tonni che vengono diretti verso il secondo complesso dove vengono catturati.

Tramaglio - È un sistema di tre reti sospese e galleggianti: una interna, a maglia piccola, sostenuta solo da un cavo superiore, e due esterne, una per parte, a maglie più grandi, ancorate da pesi sul fondo. Il pesce, urtando contro la rete interna, la spinge attraverso una maglia più grande di una delle reti esterne, formando così una specie di sacca che finisce per intrappolarlo. Viene disposto lungo le coste e tra gli scogli; è utilizzato soprattutto per la pesca di triglie, sogliole, scorpenne, capponi e naselli.

Fonti

G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese-Italiano*, Genova 1851.

La pesca in Italia. Documenti raccolti per cura del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio del Regno d'Italia, ordinati da A. TARGIONI TOZZETTI, in « Annali del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio », Genova 1871-1874. vol. I, parte I, pp. 35-39.

G. PISTARINO, *La civiltà dei mestieri: pescatori nel Mar Ligure (sec. XIII-XV)*, in *Saggi e Documenti*, III, Genova 1983, pp. 117-152.

La pesca nella tradizione economica del Ponente ligure

Riflettere sulla navigazione tra XV e XVI secolo porta immediatamente ad una immagine del Mediterraneo solcato dalle navi dei diversi Stati, cariche di uomini e merci: le *galee* lunghe e sottili che procedevano a remi o a vela; le *navi* più tozze e pesanti; le *taride* preferite da Genovesi e Veneziani per la loro capacità di carico; le *cocche* importate dal Nord. La maggiore preoccupazione degli armatori sembra quella di poter usufruire di imbarcazioni capaci di trasportare carichi consistenti, senza ancora rendersi conto di come la pesantezza del vettore ne rallentasse gli spostamenti e del fatto che le lunghe soste nei porti influissero pesantemente sui costi.

Chi navigava era attento a non perdere di vista la costa e, possiamo aggiungere, prima ancora di essere scoperto, l'Atlantico era immaginato quasi come uno spazio situato oltre, ignoto, e per questo in qualche modo meraviglioso. Solo pochi si avventuravano per la via marittima di comunicazione diretta tra l'Italia e le coste fiamminghe ed inglesi.

Portoghesi e Spagnoli saranno i successivi protagonisti di una nuova immagine dell'Oceano, pericoloso per i venti particolari, le tempeste e, quindi, la assai probabile perdita di navi, ma, nello stesso tempo, produttivo di coinvolgimenti di nuovi soggetti e di energie rivolte verso sconosciuti territori da esplorare, conquistare, anettere e colonizzare. È indubbiamente merito di tutti questi protagonisti l'aver sfatato molte delle errate credenze medievali, facendo compiere i primi sicuri passi negli studi scientifici, favorendo il progredire dell'arte nautica e l'utilizzazione di nuovi strumenti.

Una più attenta osservazione del complesso scenario sin qui delineato porta, però, a rendersi conto di come accanto ai grandi commerci e ai trasporti marittimi verso località lontane, occorra considerare e valutare economicamente un fitto movimento di natanti più piccoli che operano attivamente nel trasferimento di mercanzie tra centri vicini o tra il porto princi-

* Pubblicato in: *Navi e navigazione in Riviera nell'età di Cristoforo Colombo*, Imperia 2006, pp. 11-12.

pale e gli altri borghi costieri: si tratta della navigazione commerciale di cabotaggio, assai meno costosa, quando possibile, dei trasporti via terra, a causa della difficile praticabilità delle strade. Se facciamo riferimento alla Liguria, ad esempio, regione con quasi trecento chilometri di costa e con una struttura morfologica costituita da valli perpendicolari al mare – quasi a pettine – ci si rende facilmente conto di quanto fossero indispensabili i trasporti marittimi di collegamento tra le varie comunità costiere. Il fatto, poi, che tutte le navi cariche di merci destinate al territorio ligure fossero obbligate dalla Repubblica a fare scalo a Genova, dove pagavano le gabelle previste e spesso scaricavano le loro mercanzie (che venivano successivamente redistribuite lungo le due Riviere) rende indubbiamente questo esempio particolarmente significativo.

Il Mar Mediterraneo e le sue coste, peraltro, sono anche popolati di pescherecci, particolarmente attrezzati per vari tipi di pesca d'altura, e di barche più piccole gestite da singoli o da piccoli gruppi di soggetti, sempre per svolgere questa attività. Per un territorio come quello ligure, in particolare, dove la conformazione fisica porta a considerare l'acqua come una sorta di spazio complementare rispetto alla terra emersa, la pesca presenta, poi, una duplice valenza: come fonte di approvvigionamento alimentare e come industria autonoma, oggetto di attività commerciale. Occorre, inoltre, rilevare come questo settore non impegni costantemente una notevole quantità di lavoratori, ma il mestiere molto spesso sia esercitato congiuntamente ad altre occupazioni: esiste, infatti, una reciproca interdipendenza non solo tra i diversi mestieri del mare (navigazione, commercio di cabotaggio, pesca) ma anche fra queste e la pratica di attività agricole e manifatturiere. Nelle comunità rivierasche del Ponente considerate nel proprio insieme, così come nei singoli nuclei familiari, dunque, economia di terra ed economia di mare si integrano reciprocamente.

Sebbene il Mare Tirreno, su cui si affacciano le due Riviere liguri, per la scarsità delle risorse ittiche ed il progressivo depauperamento della fauna marina, fosse definito in passato 'un mare senza pesci', nell'esaminare la pesca come settore dell'economia ligure in età preindustriale se ne può senz'altro rilevare la diffusione e l'operatività, già dal Medioevo, anche se con qualche differenza. Nel Trecento, infatti, questa attività risulta forse più presente nella Riviera di Levante rispetto al Ponente ligure, e numerose indicazioni sembrano privilegiare come sedi più attive le comunità di Portofino, Camogli, Recco e Chiavari, ma ben presto le raggiungono e superano, nel Ponente, i centri di Cogoleto, Varazze, Noli e Oneglia. I primi dati numerici disponi-

bili, nella *caratata* del 1531, rilevano come in Liguria, all'epoca, prevalga in larga misura l'attività agricola, e solo il 20% della popolazione risulta esercitare contemporaneamente la navigazione (marinai) e la pesca. Per Porto Maurizio, in particolare, si annota che il 70% della popolazione è costituita da agricoltori; che solo centri come Vado, Spotorno, Bergeggi contano gruppi di pescatori *professionisti*, mentre il resto degli abitanti (specialmente ad Albisola, Celle e Varazze) sono *lavoratore de terre*.

Il settore dell'industria ittica comprende, in realtà, sotto la stessa denominazione posizioni e strutture economiche molto diverse tra loro, e la così detta *pesca di sussistenza* è, per lungo tempo, la più diffusa nel Ponente ligure: è, infatti, il tipo di attività in cui i pescatori che sfruttano le risorse del mare sono assimilabili ai contadini. Questa caratteristica è la ragione principale, dal punto di vista storiografico, della difficoltà del reperimento di fonti al riguardo e, in particolare, di documentazione da cui trarre dati quantitativi almeno fino al Settecento. Questa società, definita da Fernand Braudel «un mondo impenetrabile» vede, come già sottolineato, convivere vita marinara, pesca, lavori agricoli, orto, vigna e frutteto, ed è, quindi, assai difficile da analizzare con dati aggregati e parametri tecnico-economici. Così ci si esprime ad Alasio, ancora alla metà del Settecento, in una supplica al Podestà:

... Li homini poveri de questo loco, solo per procacciare il pane a se stessi e alle loro famiglie sono astretti ad andare alla pesca ... così d'inverno come d'estate ... e calare i loro inzegni sopra Capo Mele o a sciabegare attorno a la isola Galinara, aiutati da ... donne et fanciulli et homini antiani che tirano dalle spiagge le corde delle reti altrui ...

Alassio è per un lungo periodo uno dei centri rivieraschi più importanti nel settore che, ancora all'inizio del XVII secolo, denuncerà la presenza di 150 barche da pesca (in confronto con le 74 di Porto Maurizio, le 80 di Sanremo e le 7 di Bordighera) su una stima, effettuata all'epoca, della presenza nella Riviera di Ponente di oltre 650 battelli, prevalentemente di piccole dimensioni, che impegnavano circa 5000 marinai. In questa indagine si sottolinea ancora una volta come i battelli più piccoli siano spesso utilizzati anche per piccoli trasporti di carattere locale.

Un caso a parte è rappresentato, poi, dalle così dette «pesche specialistiche», come quella del corallo e del tonno, praticate solo in località determinate e per le quali è richiesto l'impiego di risorse finanziarie non indifferenti ed i cui operatori sono in parte tutelati da una organizzazione e da contratti che riguardano centinaia di soggetti. La documentazione, purtroppo relativa solo ai secoli XVII e XVIII, ma che si pone nel solco delle espe-

rienze professionali dei secoli precedenti, ha fatto emergere significativamente l'importanza di località come Laigueglia, Alassio, Diano Marina e, soprattutto, Cervo Ligure, che denunciano complessivamente oltre cinquecento « coralline » pronte a solcare il mare. Si tratta di attività economiche che ben contribuiscono alla crescita dei borghi costieri anche creando, in taluni casi, iniziative di sviluppo locale: il riferimento è alle finora poco conosciute tonnare di Albenga, Bergeggi, Spotorno e Vado.

Nel progredire dell'Età moderna i liguri primeggiano a lungo perché detengono il controllo dell'intero settore, dalla raccolta, alla lavorazione ed alla commercializzazione del prodotto, ma questo scenario è ormai lontano da quel « mestiere dell'incertezza » – come è stata definita la pesca di sussistenza – di cui per i secoli precedenti si sono messi in rilievo proprio le difficoltà ambientali e le incerte opportunità.

Bibliografia principale di riferimento

P. MASSA, *L'economia della Repubblica di Genova e la pesca*, in *Lineamenti di organizzazione economica in uno Stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Genova 1995 (con bibliografia specifica) e in *La pesca nel Mediterraneo occidentale (sec. XVI-XVIII)*, a cura di G. DONEDDU e M. GANGEMI, Bari 2000.

L. BALLETO, *Genova nel Duecento. Uomini del porto e uomini sul mare*, Genova 1983 (Collana storica di Fonti e Studi diretta da Geo Pistarino, 36).

F. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1953.

G. GORRINI, *La popolazione dello Stato ligure nel 1531 sotto l'aspetto statistico e sociale*, Roma 1931.

E. GRENDI, *Il Cervo e la Repubblica. Il modello ligure di antico regime*, Torino 1993.

G. PISTARINO, *La civiltà dei mestieri: pescatori nel Mar Ligure (sec. XIII-XV)*, in *Saggi e Documenti*, III, Genova 1983.

A. ZANINI, *La pesca e l'economia del Ponente ligure tra Sei e Settecento*, in *La pesca nel Lazio. Storia, economia, problemi regionali a confronto*. Atti del 3. Convegno nazionale di storia della pesca, Roma, 26-27 settembre 2003, a cura di L. PALERMO - D. STRANGIO - M. VAQUERO PINEIRO, Napoli 2007.

A. ZANINI, *Un difficile equilibrio. Stato, pescatori e comunità in Liguria tra Sei e Settecento*, in *Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare, sec. XIII-XVIII*, Atti della "Trentasettesima Settimana di studi, 11-15 aprile 2005", a cura di S. CAVACIOCCHI, Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" di Prato, Firenze 2006.

P. MASSA, *Governo centrale e pescatori delle Riviere liguri: controllo e fiscalità (secolo XVIII)*, in *La pesca in Italia tra Età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo*, a cura di G. DONEDDU e A. FIORI, Sassari 2003.

G. DONEDDU, *La pesca nelle acque del Tirreno (secoli XVII-XVIII)*, Sassari 2002.

Risorse tradizionali e spinte innovative nell'economia dell'estremo Ponente ligure tra Otto e Novecento

1. Porti e traffici marittimi

Durante il periodo dell'*Ancien Régime* l'organizzazione del sistema portuale della Repubblica di Genova risente da un lato della povertà degli approdi, determinata dalla conformazione delle coste liguri, e dall'altro dall'incapacità della classe dirigente di dare una dimensione statale alla funzione marittima e portuale¹. Il governo genovese non elabora infatti alcuna strategia mercantile che preveda l'esistenza di un sistema regionale di porti; anzi, non solo manifesta poche preoccupazioni per la gestione degli scali rivieraschi, ma sembra di solito più inquieto per la loro esistenza che per le cattive condizioni delle infrastrutture di cui sono dotati².

L'inconsistenza portuale delle Riviere, e di quella di Ponente in particolare, trova peraltro una spiegazione nelle strategie commerciali e fiscali della Repubblica, che tende a far emergere la presenza dello scalo della città capitale, ritagliandogli privilegi e monopoli. Nel decidere le sorti degli scali marittimi rivieraschi (e lasciarli cioè per secoli in una situazione di generale arretratezza) non sono però soltanto le considerazioni economiche a pesare, ma anche le preoccupazioni militari e le esigenze difensive di una piccola Repubblica, esposta alla pirateria dei Barbareschi e circondata da vicini pericolosi: troppo alta è la probabilità che un principe straniero si impadronisca di un porto delle Riviere e lo usi come base per offendere. Sono già sufficienti a tenere in apprensione la Repubblica di Genova le *enclaves* piemontesi di Nizza, Villafranca e Oneglia e quella spagnola di Finale.

* Pubblicato in: *La Storia e l'economia. Miscellanea di studi in onore di Giorgio Mori*, a cura di A.M. FALCHERO - A. GIUNTINI - G. NIGRO - L. SEGRETO, Varese 2003, I, pp. 431-440; anche in « Rivista Ingauna e Intemelia », 54-55 (1999-2000), ma 2003, pp. 287-293.

¹ Su questo punto si veda più ampiamente MASSA 1988a, con bibliografia.

² Si riprendono, in questa sede, alcune osservazioni già espresse in MASSA 1997 (Prolusione tenuta in occasione dell'inaugurazione dell'Anno Accademico 1995-96 del Polo Universitario Imperiese, il 28 marzo 1996).

Ai primi dell'Ottocento l'amministrazione napoleonica si sarebbe lanciata in grandi progetti portuali (peraltro mai realizzati) partendo proprio dalla constatazione che bisognava costruire quasi tutto ex novo.

Un sistema portuale così territorialmente compresso non trova peraltro una facile collocazione neppure nella politica portuale del nuovo Stato italiano, nonostante che il litorale ligure attragga più del 50% del movimento nazionale di sbarco e che tutto il Tirreno conservi la propria superiorità nel movimento dei velieri e negli imbarchi svolti dai piroscafi.

Gli scali del Ponente ligure, pertanto, se da un lato riescono ad emanciparsi, alla metà del XIX secolo, dal vecchio sistema di antico regime, dall'altro non ottengono dal nuovo Stato una funzione predeterminata all'interno di una programmazione nazionale. Il loro sviluppo e la loro crescita è infatti determinata, in maniera specifica e quasi esclusiva, dalla funzione di supporto dell'economia locale che, alla fine dell'Ottocento, li conduce ad assumere caratteristiche ben distinte l'uno dall'altro e contemporaneamente consente, ad esempio, al movimento commerciale complessivo di Porto Maurizio e di Oneglia di accrescersi di dieci volte nel periodo 1870-1930. Rimane non più rilevante del passato, invece, il movimento dello scalo di Sanremo, nel cui territorio verso fine secolo si sta progressivamente accentuando la vocazione turistica.

Porto Maurizio si specializza, invece, nel commercio con l'estero legato ai tradizionali prodotti della terra, principalmente l'olio, esportandolo verso la Francia – Marsiglia in particolare – e il Nord Europa³; più importanti ancora sono le importazioni di olio provenienti da varie regioni italiane e da molti paesi del bacino del Mediterraneo, per essere prima raffinato, poi miscelato e riesportato. Anche Oneglia fruisce di questa attività come scalo industriale, oltre che del traffico di cereali e della nascita, all'inizio del nuovo secolo (tra il 1905 ed il 1912), dei Depositi franchi, nelle due cittadine ed a Sanremo, che accentuano i movimenti di sbarco rispetto a quelli di imbarco: le attività di trasformazione situate nel Ponente necessitano infatti tutte di approvvigionamenti di materie prime per lo svolgimento dei processi produttivi, a causa della mancanza assoluta di tali risorse all'interno del territorio della Riviera di Ponente⁴.

³ Si veda il sempre valido DONEAUD 1905.

⁴ Si veda in generale CERISOLA 1973.

Per lungo tempo, comunque, ogni prospettiva di sviluppo dei traffici in questa zona occidentale è resa difficile dalla mancanza di collegamenti diretti ed efficienti, stradali e ferroviari, specialmente con il Piemonte; si risente, poi, in modo ancora maggiore, dell'accresciuta importanza dello scalo di Savona, collegata a Torino con una linea ferroviaria approvata dal Parlamento italiano già nel 1861⁵. Nel 1872, come vedremo più avanti, l'entrata in funzione della ferrovia litoranea Savona-Ventimiglia-Mentone comporta come conseguenza positiva l'interruzione dell'isolamento dell'estremo ponente dal resto della nazione, ma nello stesso tempo fa registrare una drastica riduzione del traffico di cabotaggio e, in pratica, la smobilitazione della flotta dei bastimenti che vi si dedicavano (in particolare nei porti, non grandi, ma assai frequentati, di Ventimiglia, Bordighera, Porto Maurizio, Oneglia, Dianò Marina, Albenga).

Dopo il terremoto del 1887, che colpisce soprattutto Oneglia, Bussana, Dianò Marina, si cerca di favorire il decollo di rinnovate attività commerciali e industriali in tutta la zona: il settore oleario e quelli ad esso collegati, oltre all'industria molitoria, costituiscono il centro delle nuove iniziative imprenditoriali, ma il fenomeno riguarda quasi esclusivamente il territorio di Porto Maurizio e di Oneglia⁶.

2. *L'economia agricola tradizionale*

Se si esclude il commercio marittimo, prima dell'unificazione italiana, nel Ponente ligure l'attività primaria per eccellenza è ancora l'agricoltura, tanto che non solo più della metà degli abitanti ne trae le risorse necessarie alla sopravvivenza, ma viene alimentato anche un certo volume di esportazioni⁷; poco sviluppato è l'allevamento del bestiame, a causa della povertà dei pascoli oltre che per la destinazione delle poche terre fertili alle colture tradizionali; non molto lucrativa risulta la pesca, che viene esercitata quasi

⁵ Si rimanda per maggiori dettagli a GABRIELE 1958. Per il periodo precedente, v. la recente riedizione di CASALIS 1994, oltre alla raccolta precisa di dati presente in CHABROL DE VOLVIC 1994.

⁶ Si veda DE BARTOLOMEIS 1847, e la recente riedizione di CASALIS 1995. Sempre valido il volume, ormai classico, di BULFERETTI - COSTANTINI 1966.

⁷ Le esportazioni riguardano specialmente agrumi, ortaggi e legumi, con un estremo frazionamento della proprietà agricola. Si veda FELLONI 1962 e FELLONI 1961, pp. 10-26.

unicamente per abitudine tradizionale⁸, ma che rappresenta, nella maggior parte dei casi, solo una fonte integrativa del reddito fornito dai lavori dei campi. Le attività manifatturiere dei centri più importanti (Albenga, Oneglia, Sanremo) non sono sufficienti neppure a rispondere alla domanda locale.

Il progresso, intorno alla metà del secolo, è però costante, anche se lento e nel rispetto della composita tradizione dell'economia locale: si rimane legati ai traffici marittimi, ma si migliorano l'olivicoltura e la coltivazione della vite e degli agrumi; si incentivano le attività di trasformazione legate alle risorse locali, olearie e molitorie, ma permangono le difficoltà legate alle comunicazioni terrestri, lente e costose.

In effetti, se le motivazioni dell'arretratezza agricola hanno radici profonde, connesse al fatto che l'attività è sempre stata condotta senza considerare l'indole del terreno e del clima, per la mancanza generazionale di una cultura agraria (senza guida e senza istruzione), la difficile viabilità interna da sempre costituisce un punto dolente dell'economia rurale: nonostante alcuni miglioramenti apportati alle strade nazionali e provinciali, quelle vicinali sono rimaste nelle condizioni dei primi anni del secolo⁹. Il poco commercio avviene, come si è già detto, soprattutto via mare¹⁰, e la popolazione, se può consumare una certa varietà di prodotti locali, manca però quasi completamente di cereali¹¹.

Agostino Bertani, nel redigere il volume sulla Liguria nella suddivisione regionale che caratterizza l'Inchiesta Agraria coordinata da Stefano Jacini nel 1878-84¹², non solo definisce la viabilità come "un gran mezzo di produzione, di scambio e di risparmi", ma esprime sull'agricoltura ligure un attento giudizio dal punto di vista della scienza economica, derivante per altro anche dalla sua profonda conoscenza della realtà territoriale:

⁸ Nella prima metà del secolo la pesca è ancora esercitata in numerose comunità del litorale. La maggior parte del pesce consumato in Piemonte proviene, ad esempio, da Alassio e da Laigueglia, ove quasi tutti gli abitanti sono pescatori e/o marinai. Si veda MASSA 1995a, pp. 105-124.

⁹ JACINI 1883, p.45. Si veda anche JACINI 1884, ora in JACINI 1976.

¹⁰ JACINI 1883, p. 82.

¹¹ Già nel 1834 il Bertolotti (BERTOLOTTI 1834, III, pp. 201; 263; 276-277) sottolineava a proposito della olivicoltura che «senza l'esportazione degli oli gli abitatori di quella costa perirebbero miseramente di fame; il denaro che ne ricavano lo spendono nella compra dei grani».

¹² BERTANI 1883.

... La Liguria, nella sua attuale insufficienza agricola, offre un vastissimo tema ad una mente educata agli studi economici, considerando la sua terra come materia prima da cui trarre le speciali e ricche produzioni di cui è capace, sbarazzandola da coltivazioni non remunerative e avviandola a rivolgere ... un amore meno distratto e più intelligente ...

Questa stessa necessità di una più razionale attenzione nei confronti delle pratiche agrarie, sottolineata dal Bertani sul finire del XIX secolo, era stata del resto già evidenziata all'inizio dello stesso secolo dall'abate G.M. Piccone, anch'egli quasi inascoltato studioso teorico e pratico della nuova scienza agricola, ancora dominio dei ceti aristocratici, ma sempre anche preciso osservatore delle contraddizioni di una regione composita nelle sue caratteristiche economiche strutturali, come la Liguria:

... Se il podere dell'agricoltore diligente è oltremodo ferace, perché non può divenirlo, con una virtuosa emulazione, il podere del neghittoso?... Vi sono piani a guadagnare sui torrenti, vi sono delle arene da fertilizzare in riva al mare, vi sono dei colli dolci, ameni, terrosi, solivi, da popolare di preziose derrate ...¹³.

Un'agricoltura, quindi, importante ancora durante tutto il XIX secolo¹⁴, ma nel complesso scarsamente sviluppata rispetto alle proprie potenzialità e segnata da arretratezza e contraddizioni, in cui le pratiche agrarie si tramandano di generazione in generazione¹⁵. La mancanza di spirito im-

¹³ PICCONE 1808-1810, I, p. XXXIV. In generale sull'olivicoltura ligure e sulle principali caratteristiche economiche di questo settore nella sua evoluzione secolare, si rimanda a QUAINI 1972, e, per i secoli successivi, a BULFERETTI - COSTANTINI 1966, pp. 187-222; 281-296; 458-480.

¹⁴ L'economia di Sanremo si basa per secoli sulla produzione ed esportazione, in particolare, dell'olio e degli agrumi, oltre che delle palme, per le quali non solo era famosa, ma godeva di un particolare monopolio nel rifornire la Curia papale. Un notevole livello di traffici marittimi è quindi funzionale all'esportazione dei prodotti locali che, nel Seicento, sono valutati in oltre due milioni di cedri e limoni ed in oltre ventimila barili di olio. Le sette « amene collinette » che costituiscono il territorio della città sono infatti descritte come « ... vestite d'olivi, di cedri, di limoni, d'aranci, di palmizi, di melograni e di mandorli ». Già nel secolo successivo, tuttavia, le gelate, le maggiori difficoltà nell'esito delle produzioni, l'interramento del porto, causano la progressiva decadenza dell'economia e specialmente dell'agricoltura e del commercio. Si rimanda a ROSSI 1857; più di recente vedi BESIO 1994; BARTOLETTI - PAZZINI PAGLIERI 1995.

¹⁵ La scarsa considerazione nei confronti delle iniziative dei Comizi Agrari, delle Mostre agrarie e di istituzioni similari, a cui si aggiunge peraltro la mancanza di capitali e di finanziamenti che permettano di far seguire ai principi teorici i risultati pratici (poiché « i contadini non credono se non vedono e toccano con mano ») rendono statica la situazione del settore.

prenditoriale; la cultura contadina conservatrice; l'incapacità congenita delle comunità rurali a raccogliere capitali ed energie umane, anziché farle emigrare in massa nelle città o all'estero; la mancanza di infrastrutture e di vie di comunicazione; l'assenza di interventi pubblici e la struttura stessa della proprietà comportano, per generazioni, l'autosufficienza e l'autoconsumo, ossia una chiusura tale da impedire l'introduzione di significative innovazioni tecniche per buona parte del secolo.

3. *La nuova linea ferroviaria (1872)*

Uno degli elementi innovativi più importanti per l'economia del Ponente ligure, nella seconda metà dell'Ottocento, è la cosiddetta « rivoluzione dei trasporti », attuata grazie alla ferrovia¹⁶.

La situazione viaria precedente era infatti assai deficitaria, anche per la morfologia montuosa e accidentata della regione. Il sistema dei trasporti era costituito da un complesso di comunicazioni realizzate con i muli, a piedi o ricorrendo alla tradizionale via marittima con il piccolo cabotaggio. Esiste, è vero, anche se solo dall'inizio del secolo, la via carrozzabile Sarzana-Nizza, ma i costi dei mezzi stradali e la lentezza dei carri e delle diligenze rendono tale tragitto assai poco utilizzato: si può ricordare come nel 1765 T.G. Smollet sottolineasse nei suoi diari di viaggio che non vi fosse altro modo, per andare da Nizza a Genova, che la via di mare:

... a meno che non si faccia a dorso di mulo la strada lungo il fianco del monte, con la velocità di due miglia all'ora e con la probabilità di rompersi il collo ogni minuto ...¹⁷.

A distanza di un secolo il commento rispecchia ancora la realtà della situazione.

Se la prima linea ferroviaria inaugurata in Liguria (il 6 dicembre 1853) è la Genova-Torino, la cosiddetta « litoranea », da Savona a Ventimiglia, arriva

Si veda, per approfondimenti, VIGNOLI 1976; per un paragone con quanto accadeva in altre regioni, TRAVAGLINI 1981; DE LORENZO 1998. Un'analisi razionale del settore agricolo ligure, con un lucido quadro dei principali problemi all'inizio del XIX secolo in CHABROL DE VOLVIC 1994, *passim*.

¹⁶ FELLONI 1962.

¹⁷ SMOLLET 1765 (citato da MARCENARO 1987, pp. 38-42). Per le osservazioni di altri viaggiatori e letterati, in periodi precedenti, vedi anche QUAINI 1981.

solo circa vent'anni dopo, nel 1872¹⁸. Costruita rasente il mare, per passare sulle spiagge di proprietà demaniale che costano meno rispetto ai terreni privati dell'interno (coltivati e, anche se non al massimo livello, produttivi) e per prelevare la ghiaia e la sabbia degli arenili marini (con minore spesa di trasporto)¹⁹, la ferrovia attiva innanzi tutto numerosi cantieri edili che danno origine ad una forte richiesta di manodopera. Questa domanda di braccia viene colmata in parte dalla popolazione locale, in parte grazie a correnti migratorie provenienti sia dalle vallate interne della Liguria, sia da altre regioni dell'Italia centro-settentrionale²⁰.

Durante il periodo dei lavori si ha pertanto nella Riviera un aumento, anche se temporaneo, della popolazione, ed una crescita nella domanda di beni di prima necessità oltre che di manufatti strumentali. Occorre sottolineare, peraltro, che la spinta alla crescita di questi settori si esaurisce nei due decenni indicati e che, inoltre, poiché fino all'inizio del Novecento non si realizza la linea ferroviaria che doveva collegare il Ponente direttamente al Piemonte²¹, i porti della Riviera occidentale non hanno la possibilità di svilupparsi come era accaduto per quelli di Savona e di Genova²².

¹⁸ Del 1856 è il tratto Sampierdarena-Voltri. Nella Riviera di Levante, la linea Genova-Massa è realizzata nel 1874 (si veda GIACCHERO 1980, pp. 307-308). L'avvento della ferrovia permette di passare da una velocità media di 7 km all'ora nei trasporti tradizionali ai 27 km medi all'ora del treno. Oltre alla maggiore velocità e capacità di trasporto del nuovo mezzo, non è da sottovalutare l'importanza della riduzione dei costi (per merci e persone): da due terzi alla metà, secondo la classe delle vetture. Più in dettaglio FELLONI 1962, pp. 97-98 e, più in generale, sulla situazione precedente, PRESOTTO 1967, pp.149-152.

¹⁹ La scelta di questo percorso significava la netta separazione urbanistica della zona a mare, e soprattutto della spiaggia, dalle zone edificate, ipotecandone fino ai giorni nostri lo sviluppo edilizio.

²⁰ Numerosi i dati e le informazioni sulle vicende che accompagnano la costruzione di questo tratto di strada ferrata in DELL'AMICO - REBAGLIATI 1993.

²¹ Autorizzata fin dal 1879, la tratta Ventimiglia-Cuneo è realizzata solo nel 1928 (viene inaugurata il 28 ottobre), con un percorso per 19 km in territorio francese e per 80 km in quello italiano. Cfr. MALPELI 1938, p.1078.

²² Il porto della Superba, inoltre, dopo il collegamento ferroviario con Torino, aveva sottratto addirittura traffici agli scali della Riviera di Ponente. Se si considera il tonnellaggio annuo medio dei bastimenti approdati in alcuni scali, la percentuale della diminuzione, tra gli anni 1850-1854 e 1875-1879 è assai rilevante: Ventimiglia, -25,42%; Bordighera, -90,14%; Sanremo, -79,44%, per fare alcuni esempi. Migliore la situazione del savonese, dove, dal 1874, è operante la tratta Savona-Torino. Si veda più ampiamente FELLONI 1962, pp. 91-93.

La costruzione della strada ferrata litoranea, inoltre, decretata con legge del 27 ottobre 1860 e appaltata nel dicembre successivo, subisce rallentamenti e interruzioni e complesse vicende burocratiche, in particolare per le difficoltà sorte tra il Governo e la Società costruttrice²³. I lavori riprendono solo nel 1867, ma la lentezza e le difficoltà dell'opera, oltre che connesse ad aspetti amministrativi, sono strettamente legate alla conformazione del territorio. Si rendono necessari «mezzi straordinari» per rimuovere le frequenti barriere e gli innumerevoli ostacoli che, come è stato scritto:

... pareano sfidare la potenza dell'uomo ed escludere la possibilità di una ferrovia in questi luoghi ...

Il percorso dei binari, infatti, attraversa il territorio della Liguria occidentale

... ora rasentando il mare, ora passando sopra torrenti e burroni, ora entrando nelle viscere delle montagne ...²⁴.

Portata a termine quest'opera di fondamentale importanza, le legittime impazienze della popolazione ligure si trasformano nella speranza di uno «splendido avvenire economico»: la strada ferrata, si dice, avrebbe dovuto contribuire

prepotentemente a far decidere la speculazione ad intraprendere lo sviluppo delle naturali risorse del paese²⁵.

4. *Il consolidarsi di una nuova vocazione economica: il turismo*

Alla ferrovia «litoranea» si deve comunque ascrivere il merito di avere costituito un importante strumento per rompere l'isolamento che per secoli ha condizionato lo sviluppo del territorio del Ponente ligure. In particolare Sanremo, Ospedaletti, Bordighera scoprono negli ultimi decenni dell'Ottocento la vocazione per una nuova attività, la cui rilevanza andrà sempre più aumentando: il turismo, al quale saranno collegati importanti investimenti in infrastrutture e un sensibile miglioramento del reddito dei residenti.

Non si tratta certo di qualcosa di completamente nuovo, poiché già dalla metà del Settecento la Riviera francese al di là di Mentone deteneva il

²³ Cfr. BERTOLOTTI - PESSANO 1871, pp. 1-2 e 10.

²⁴ *Ibidem*, p. 2.

²⁵ *Ibidem*, p. 10.

ruolo di principale, lussuosa ed esclusiva zona di soggiorno invernale curativo per stranieri abbienti, che vengono attirati dal clima mite del Mediterraneo, mentre Montecarlo viene proposta all'aristocrazia europea quale centro mondano per eccellenza. Oltre al clima benefico, adatto a neutralizzare le malattie polmonari, assai diffuse nell'Ottocento, la Riviera francese non solo si era dotata delle strutture necessarie per ospitare la ricca ed esigente nobiltà europea, ma era comodamente raggiungibile da Parigi in ferrovia²⁶.

Il diffondersi del fenomeno turistico anche nella Riviera italiana è peraltro favorito da circostanze differenti, ognuna importante nel proprio ambito: innanzitutto un fenomeno di « espansione migratoria » verso est, funzionale non solo alla sempre maggiore consapevolezza della favorevole situazione climatica, ma anche all'arrivo della citata linea ferroviaria Parigi-Lione-Mediterraneo fino al confine italiano; in secondo luogo il diffondersi nel mondo aristocratico inglese di alcune opere letterarie, di divulgazione e mediche, che aiutano la conoscenza del territorio e delle sue caratteristiche; infine la capacità degli amministratori di alcune località (tra le quali principalmente Sanremo e Bordighera) di rendersi conto delle potenzialità economiche, non solo in termini di costi e di problemi, ma di risorse e di occupazione, che l'inserimento nel circuito turistico avrebbe potuto creare.

L'unificazione italiana, che poneva fine ad un periodo di guerre e moti rivoluzionari, alle barriere doganali, ai continui controlli di polizia, alle diversità delle monete e delle unità di misura, non è inoltre estranea alla promozione della Riviera, e dell'Italia in generale, se in una delle prime guide dell'epoca, pubblicata da una casa editrice tedesca, si legge:

Dai tempi più remoti e sino al giorno d'oggi l'Italia ha esercitato una potente attrazione sugli abitatori delle regioni settentrionali, e un viaggio in Italia è stato spesso l'agognato desiderio di innumerevoli aspiranti viaggiatori. Oggi questo desiderio può essere appagato con relativa facilità. Il Nord Italia è congiunto con una strada ferrata diretta con la parte meridionale della penisola, fino a Napoli e Brindisi, e presto il compimento della grande rete permetterà di penetrare all'interno di province mai sinora percorse dall'ordinario viaggiatore. La rapidità di locomozione non è tuttavia il solo vantaggio ottenuto. Un unico sistema monetario è succeduto alle numerose e incomprensibili varietà di moneta

²⁶ Si calcola che agli inizi degli Anni Sessanta dell'Ottocento la città di Nizza fosse in grado di ospitare annualmente circa cinquemila villeggianti, quasi esclusivamente di nazionalità inglese. Oltre a Nizza erano frequentate Hyeres, Cannes e naturalmente Mentone e Montecarlo. Si veda più ampiamente SCATTAREGGIA 1986, p. 26 e sgg., e sull'evoluzione urbanistico-artistica della città, DURETTO CONTI - MIGLIORINI - VERDA SCAJOLA - BOSSAGLIA 1986.

prima in uso; le noie inseparabili da passaporti e dogane da cui il viaggiatore era assalito ad ogni frontiera e persino ad insignificanti cittadine, sono state per la maggior parte abolite ed energiche misure sono state prese al fine di por termine alle estorsioni di vetturini, facchini ed altri membri di questa irritante categoria di persone ²⁷.

Sono comunque gli Inglesi a ‘scoprire’ per primi la Riviera ligure di Ponente, affittando all’inizio, e costruendo poi, ville circondate da ampi giardini, luoghi di culto, biblioteche e tutto quanto può servire a rendere piacevole il soggiorno. Sanremo è la località emblematica di questo straordinario sviluppo ²⁸, ma numerosi sono anche gli altri centri che partecipano al fenomeno. In particolare la colonia di Bordighera è attivissima e la clientela di questa cittadina d’eccezione: ‘regina delle palme’, è considerata la culla della *intelligentia* inglese, ma anche le presenze di Francesi, Russi e Tedeschi sono numerose e qualificate. Importanti le realizzazioni dedicate al culto religioso, all’intrattenimento (a Bordighera, ad esempio, è fondato nel 1878 il primo tennis club in Italia), e in campo economico: una delle prime agenzie immobiliari e una banca. Si tratta inoltre dell’unica località in cui si ricorda che sia stato stampato, per diversi anni, un settimanale, il «Bordighera News», in vendita da ottobre ad aprile in inglese e in una edizione francese ²⁹. Se nel 1876 la colonia straniera di Bordighera sfiora le trecentocinquanta persone e quella di Sanremo cinquemila, all’inizio del XX secolo esse sono stimate rispettivamente intorno alle tremila ed alle ventimila unità.

Lo sforzo urbanistico di razionalizzazione e di miglioramento investe peraltro anche altre località, come Alassio che, da centro da cui per secoli sono partiti i pescatori di corallo verso la Sardegna, diventa sede di una fiorente colonia di nobili russi al punto da essere collegata con Pietroburgo da un treno lussuoso, il Nord-Sud Express ³⁰.

²⁷ BAEDEKER 1863, p. 1, citato da SCATTAREGGIA 1986, p. 33.

²⁸ *Ibidem*, passim, con ampia bibliografia specifica. La novità di questo nuovo turismo è quella di essere residenziale: non si tratta più di viaggiatori che si muovono per scopi culturali o d’istruzione, con soste brevi (tipiche del Grand Tour che caratterizza il periodo precedente). Non si deve tuttavia sottovalutare l’importante azione svolta da questi primi viaggiatori, autori spesso di diari, di raccolte di impressioni di viaggio e di raccolte di disegni, per la diffusione di una migliore conoscenza del territorio della Riviera Ligure e dell’Italia in generale. Si veda, ad esempio, il recente volume *Grand Tour 1996*.

²⁹ Si veda più ampiamente CERIOLO VERRANDO 1971, pp. 145-148. Più di recente BESIO 1998, p. 94.

³⁰ Su Alassio si veda SCOTTI 1973; BENISCELLI 1975; *Alassio* 1975.

Gli investimenti necessari sono ingenti e la speculazione che accompagna il boom edilizio (alberghi, ville, strutture ricreative) richiama imprenditori italiani e stranieri; i terreni edificabili, nel giro di pochi anni, «raggiungono prezzi insperati senza grandi sforzi»³¹; la necessità di strade, di infrastrutture e di servizi migliori innesta un processo sul mercato dei capitali da cui numerose (e talora di breve durata) società finanziarie e immobiliari cercano di trarre il massimo vantaggio. La Società Fondiaria Lionese e la Società Ligure sono tra le più attive, ma ambedue fanno capo a realtà esterne al capitalismo italiano dell'epoca; il fenomeno provoca pertanto forte risentimento negli ambienti locali, testimoni soltanto e poco partecipi dell'arricchimento degli imprenditori che dominano questa fase: nel 1910, ad esempio, su un opuscolo si legge:

... le banche, gli alberghi, le grandi costruzioni, i possedimenti migliori (lasciando pure nella penna l'industria del gas, delle tranvie, dell'energia elettrica, dei cementi, dei tessuti ecc. ecc.) gli stabilimenti di bagni, di giuoco, di feste, tutti o quasi, sono qui sfruttati. I terreni lungo tutto il litorale, nelle più amene posizioni tutto è venduto, tutto è "esaurito". Tutto è dei forestieri³².

Il processo che si sviluppa in tutto il comprensorio, la cui economia di *Ancien Régime* era stata dominata dalla staticità fino agli anni Settanta del XIX secolo, prende le mosse dalla necessità di riorganizzazione del territorio e innesta una fase di decollo economico, di trasformazione sociale, di mutazione demografica: sostituisce in pratica la fase di «rivoluzione industriale» che in quegli stessi anni si sta compiendo nei vicini circondari di Savona, Genova, e La Spezia³³, anch'essa peraltro largamente finanziata da capitali provenienti dall'estero³⁴.

³¹ ASTENGO - DURETTO 1982, pp. 135-137.

³² Da MARTINELLI 1910, p. 43. Si veda anche DURETTO, 1979.

³³ SCATTAREGGIA 1986, p. 11.

³⁴ Per un'analisi delle vicende dell'economia italiana del periodo si rimanda a ROMANI 1982 e al più recente volume di ZAMAGNI 1990; da ultimo per un panorama sulla complessità e diversità del mondo imprenditoriale protagonista di questi cambiamenti, v. DORIA 1998.

Comunicazioni, porti e dinamiche commerciali nel Ponente ligure tra guerra e pace. Gli Strafforello

Fino alla seconda metà dell'Ottocento, ed all'avvento della ferrovia, gli abitanti del Ponente ligure hanno utilizzato il mare come esclusiva via di comunicazione, sia al proprio interno, per il trasporto delle persone e dei beni di prima necessità (con il piccolo e medio cabotaggio), sia come assai importante canale dei traffici internazionali, da cui dipendeva principalmente l'economia di un gruppo numeroso di comunità: queste, sede di poche manifatture, denunciavano una agricoltura estesa, ma difficile da esercitare (la cui limitata produzione era rivolta quasi esclusivamente all'autoconsumo). Tutti settori che, comunque, risentivano delle incertezze legate alle comunicazioni terrestri, lente e costose.

Non era certo estranea a questa situazione la morfologia montuosa ed accidentata della regione, all'interno della quale il sistema dei trasporti era costituito esclusivamente da un complesso di comunicazioni realizzate con i muli o addirittura a piedi.

Esisteva, è vero, una via litoranea, diventata lentamente carrabile, e carrozzabile, tra i secoli diciassettesimo e diciottesimo, che attraversava tutta la Liguria da Sarzana a Nizza; ma i costi dei mezzi stradali e la lentezza dei carri e delle diligenze rendevano tale tragitto assai poco utilizzato. Si può ricordare, al proposito, come nel 1765, lo Smollet, in viaggio in Francia ed in Italia, annotasse nel suo diario che non vi fosse altro modo, per andare da Nizza a Genova, che la via di mare, aggiungendo

... a meno che non si faccia a dorso di mulo la strada lungo il fianco del monte, con la velocità di due miglia all'ora e con la probabilità di rompersi il collo ogni minuto ...

In tutta la Liguria la situazione cambia solo dopo i primi decenni dell'Ottocento, con la lenta costruzione dei primi collegamenti ferroviari: del dicembre 1853 è la Genova-Torino, ma la cosiddetta 'litoranea', da Savona a

* Pubblicato in: *Commerce et communications maritimes et terrestres dans les Etats de Savoie*, a cura di M. ORTOLANI - O. VERNIER - M. BOTTIN, Nice 2011, pp. 151-165.

Ventimiglia, si conclude solo vent'anni dopo, nel 1872. Ancora una volta la lentezza della realizzazione è causata dalla struttura del territorio. Alcune cronache dell'epoca ne ricordano i lavori in termini quasi apocalittici: le frequenti barriere e gli innumerevoli ostacoli (si scrive), «... pareano sfidare la potenza dell'uomo ed escludere la possibilità di una ferrovia in questi luoghi ...», in quanto il percorso dei binari che attraversava il territorio della Liguria occidentale avveniva «... ora rasentando il mare, ora passando sopra torrenti e burroni, ora entrando nelle viscere delle montagne ...»: il tracciato della linea è del resto ancora in buona parte quello attuale, che purtroppo ha ancora dei tratti a binario unico, proprio in funzione delle difficoltà del territorio e dei conseguenti costi elevati per il suo miglioramento.

Per completare il quadro, si può aggiungere che la linea Ventimiglia-Cuneo viene realizzata solo nel 1928, con 19 chilometri in territorio francese ed 80 chilometri in quello italiano. Nella Riviera di Levante la linea Genova-Massa è terminata nel 1874.

L'avvento della ferrovia permette di passare da una velocità media di sette chilometri all'ora, nei trasporti tradizionali, alla media di ventisette chilometri orari; la maggiore capacità di trasporto del nuovo mezzo produce, poi, specialmente, una importante riduzione del costo, sia per le merci che per le persone, valutata pari alla metà se non addirittura ai due terzi di quello prima sostenuto.

Sempre in quegli anni vengono migliorate anche le strade più strategiche per i traffici, e la stessa litoranea, in un ideale 'corridoio' Parigi-Nizza-Ventimiglia-Roma; ma la vera novità, in questo settore, si ha verso il Piemonte con la strada che da Porto Maurizio valica l'Appennino al Colle di Nava e, attraverso la valle del Tanaro, porta a Ceva e a Mondovì.

Durante il periodo di Ancien Régime, quindi, è sui porti della Liguria che dobbiamo concentrarci per individuare i punti di riferimento di qualsiasi progresso nei trasporti. Con una attenzione in particolare al Ponente ligure, sono tuttavia necessarie alcune precisazioni collegate alla politica economica della Repubblica di Genova. Prima di tutto occorre rilevare l'incapacità del Governo di programmare un sistema portuale coordinato sul proprio territorio, cioè dare una dimensione statale alla funzione marittimo-portuale. Il governo genovese non elabora, infatti, nessuna politica mercantile, che preveda un sistema regionale di porti, anzi, non solo manifesta poche preoccupazioni per la gestione degli scali rivieraschi, ma appare, di solito, più inquieto

per la loro esistenza che per le cattive condizioni delle infrastrutture di cui sono dotati. Le strategie commerciali e fiscali della Repubblica tendono a fare emergere, in via assolutamente prioritaria, la presenza dello scalo della città capitale, ritagliandogli privilegi e monopoli. Nel decidere le sorti degli approdi marittimi rivieraschi (e lasciarli, cioè, per secoli, in condizioni di generale arretratezza) non sono però solo considerazioni economiche a pesare, ma anche le preoccupazioni militari e le esigenze difensive di una piccola Repubblica, esposta alla pirateria dei barbareschi e circondata da vicini pericolosi; troppo alta era, infatti, la probabilità che un principe straniero si impadronisse di un porto della Riviera e lo usasse come base per offendere: erano già sufficienti le ‘enclaves’ piemontesi di Nizza, Villefranche e Oneglia e quella spagnola di Finale.

Per questa ragione, nei primi anni dell’Ottocento, l’amministrazione napoleonica si sarebbe lanciata in grandi progetti portuali (peraltro mai realizzati), partendo proprio dalla constatazione che bisognava costruire quasi tutto ex novo.

La citazione di Oneglia sopra riportata permette di inserire, subito, nella complessa situazione politica del Ponente ligure nel periodo di Ancien Régime, i due più importanti agglomerati urbani di questa striscia di terra, Porto Maurizio ed Oneglia, che risultano, non solo amministrativamente indipendenti e commercialmente concorrenti, ma anche politicamente separati. Appartengono infatti ad entità statali distinte: genovese la prima, che, con il territorio che comprende anche le comunità di Sanremo e Ventimiglia si estende fino alla frontiera, al di là della quale la Contea di Nizza, successivamente occupata dai Francesi, dal 1388 al 1799 è strettamente legata al Ducato di Savoia; feudo dei Doria, e successivamente ‘enclave’ piemontese, sono invece Oneglia e il suo porto.

La crescita e lo sviluppo di queste due entità portuali, le linee dei traffici che fanno loro capo, i collegamenti via mare con i numerosi paesi stranieri, le regole stesse che ne caratterizzano l’organizzazione e il funzionamento, non possono, quindi, che essere notevolmente diverse, in un mondo reso più complesso dalla stretta vicinanza, quasi la contiguità, delle due località. La fine di questo dualismo avviene solo nel 1923 quando, il 21 ottobre, un decreto reale unifica le due comunità di Porto Maurizio e di Oneglia in una nuova entità, Imperia. Sebbene il provvedimento sia il coronamento di un lungo percorso, iniziato già alla metà dell’Ottocento, il nuovo legame politico non riesce per lungo tempo ad incidere sull’assetto dei due porti, che

continuano ad operare in maniera distinta. Le contingenze economiche porteranno, però, all'inizio del Novecento, a privilegiare lo scalo onegliese, rovesciando un rapporto che per secoli aveva visto emergere maggiormente Porto Maurizio.

Porto Maurizio

Legato a Genova da una convenzione fatta risalire al XIII secolo, Porto Maurizio denuncia già in quello stesso periodo alcune indicazioni attendibili relative a infrastrutture portuali, ricordate da scrittori ed esperti di navigazione. Le prime norme che regolano i rapporti con Genova, per quanto concerne la navigazione, stabiliscono però che

... le navi di Portomaurizio, dal primo giorno di aprile al primo di ottobre non entreranno nel Pelago, ossia non oltrepasseranno il capo di Barcellona e l'ultima punta della Sardegna senza prima venire a prendere gli ordini di spedizione nel porto di Genova, e così pure toccherebbero il porto di Genova al loro ritorno, sempre che quella Repubblica il richiedesse ...

Una notevole limitazione, quindi, della propria autonomia.

La crescita di questo porto, specialmente per quanto concerne le infrastrutture, la cui necessità si amplia con il passare del tempo, avviene, nei secoli, con grande difficoltà, anche per l'abitudine, peraltro vietata dagli Statuti, di scaricare sottocosta le zavorre, ed il conseguente periodico insabbiamento dei fondali: si riduceva, infatti, con questa pratica, la consistenza del pescaggio e si obbligavano le navi a rimanere lontano dagli attracchi, ricorrendo, per le operazioni di carico e scarico, al lavoro dei 'barcharii', cioè dei barcaroli che manovravano barche e chiatte. Nel 1448, l'umanista Giacomo Bracelli, cancelliere di Genova, per questa ragione definisce quello di Porto Maurizio come « portum nomine verius quam re ».

Dopo una fase di transizione, il decollo delle strutture portuali di Porto Maurizio, che avviene nel XVII e XVIII secolo, risulta strettamente legato all'accresciuta produzione di olio, che prende il sopravvento su quella del vino e sulle esportazioni di legname, affiancandosi agli intensi e consolidati scambi che vedono i portorini protagonisti sui mercati di Nizza e Marsiglia, per far raggiungere, successivamente, alle loro produzioni, il Magreb, i cui Stati non erano sempre in buoni rapporti con la Repubblica.

Contemporaneamente si afferma un consistente nucleo di imprenditori marittimo-armatoriali che coinvolge le più importanti famiglie cittadine.

Convivono, tuttavia, due approdi paralleli, quello della Marina (verso occidente), e quello della Foce (a oriente), mai collegati fra loro, anche se spesso sussidiari, sulla efficienza dei quali si scontravano varie fazioni. Nonostante che al molo della Foce avesse sede la ‘Compagnia dei patroni e marinai’, potente corporazione, alla fine a prevalere è lo scalo della Marina, e sul suo potenziamento si concentrano gli investimenti finanziari durante tutto il Settecento.

Del resto il movimento marittimo lungo questo tratto di costa era notevole, non solo per i già citati traffici internazionali e il cabotaggio che collegava le varie comunità costiere, ma anche per il fatto che la rada di Porto Maurizio, famosa per la sua sicurezza, era assai sovente meta degli scafi che cercavano rifugio.

Durante tutto il Settecento, dunque, Porto Maurizio è centro importante per le comunicazioni e i traffici oleari (specialmente verso occidente), ma, compatibilmente con le guerre in corso, riesce ad attrarre navigli di numerose nazionalità (spagnoli, inglesi, olandesi, danesi, svedesi, questi ultimi specialmente dopo lo scoppio della guerra navale tra Francesi ed Inglesi nel mare Tirreno)¹.

Come vedremo in concreto più avanti, analizzando brevemente le difficoltà delle comunicazioni affrontate in questi decenni dalla Società commerciale degli Strafforello, operanti a Porto Maurizio, Genova e Marsiglia, non sono da sottovalutare le conseguenze negative delle operazioni militari e dei blocchi sulla navigazione marittima conseguenti ai contrasti politici tra gli Stati; esse incidono, infatti, anche sui trasporti terrestri (il riferimento è in questo caso al servizio postale, sul quale è stato possibile reperire alcuni esempi).

Dopo la crisi della metà del secolo causata dalla guerra con il Duca di Savoia, la situazione internazionale continua ad essere particolarmente tesa e le acque locali risultano infestate da corsari inglesi, francesi e sabaudi, che sono soliti fermare i bastimenti liguri per presunte operazioni di controllo, ma che hanno lo scopo finale di depredare le navi. Ad essi si aggiungeva spesso anche la presenza di ‘corsari onegliani’, vicini di casa.

¹ Nel 1815, con l’annessione al Regno di Sardegna, Porto Maurizio perde molti dei propri privilegi in campo commerciale, mentre sgravi fiscali e agevolazioni vengono istituite per il porto di Oneglia che diviene in breve lo scalo più importante del Ponente ligure.

Per dare qualche indicazione quantitativa, possiamo comunque ricordare che le esportazioni di olio settecentesche da Porto Maurizio raggiungono, in media, i 50.000 barili. annuali. Secondo lo Chabrol (1812), esso era trasportato, attraverso vari passaggi, fino a San Pietroburgo; i bastimenti per il commercio internazionale raggiungevano complessivamente le 3.000 tonnellate di stazza, mentre il naviglio destinato al cabotaggio (cioè il totale delle piccole imbarcazioni), arrivava più o meno alle 13.000 tonnellate.

È inoltre a Porto Maurizio che si insedierà la prima moderna struttura destinata alla raffinazione dell'olio importato (la S.A.I.R.O), anche se all'inizio del Novecento.

Oneglia

La prima notizia certa della esistenza di un approdo ad Oneglia (nel senso non di una semplice «plagia», ma della definizione di Ulpiano, secondo il quale «portus appellatus est conclusus locus quo importantur merces et inde exportantur»), appare in una riforma degli Statuti della città, non facilmente databile, ma risalente sicuramente al primo periodo della dominazione dei Doria, iniziata nel 1388, quando Antoniotto Adorno dichiara la sudditanza degli Onegliesi a questa casata nobile.

La menzione rimane, tuttavia, isolata per moltissimo tempo, al punto che in un portolano del XVI secolo vengono indicati ad occidente di Genova, come centri portuali, solo Sestri, Albisola, Noli, Albenga, «Portomaroso», Sanremo e Ventimiglia, e anche numerose stampe della città, relative allo stesso periodo, denotano l'assenza di qualsiasi opera portuale.

I primi e reali progetti di infrastrutture portuali, peraltro mai realizzate, risalgono al tempo del passaggio di Oneglia sotto il dominio sabauda: è Emanuele Filiberto (1553-1580) che prende in considerazione l'ipotesi di costruirvi una Darsena, progetto ripreso nel secolo successivo (nel 1670) da Carlo Emanuele II, su iniziativa dell'Intendente Giovanni Thomatis che riteneva che l'opera:

... introdurrebbe buonissimo traffico in Piemonte et un'apertura di negozio d'ogni sorta di mercanti, assai migliore che per la parte di Nizza ... per comodità che avrebbero ivi i vascelli et barche che non avrebbero altri luoghi nella Riviera ove si possa far scala per il Piemonte ... et per no aver che fare con Genovesi ...,

sottolineando in particolare l'utilità per lo Stato di una darsena dove si sarebbe potuto «... far sbarcare sal, i et d'ivi in Piemonte ...».

Con un ulteriore salto in avanti di un secolo (arriviamo al 1749), tuttavia, troviamo Carlo Emanuele III ancora alla ricerca di un progetto definitivo.

La documentata arretratezza infrastrutturale non significa tuttavia che la marineria onegliese non avesse un ruolo economico nei confronti del territorio di riferimento, se pur secondario: i 'maggioerenti' cittadini, definiti dal Giustiniani 'mercadanti' alla metà del XVI secolo, possedevano certo naviglio di poca portata, ma attivo nel cabotaggio, che consentiva comunicazioni e scambi con la Provenza (Nizza, Tolone, Marsiglia), la Maremma (per i rifornimenti del grano, necessario per l'alimentazione, ma specialmente per la nuova fiorente attività dei pastifici) e raggiungeva spesso anche Napoli. Se da un lato, sotto il dominio e la protezione sabauda, gli Onegliesi potevano commerciare via mare senza gli ostacoli imposti da Genova (specialmente per quanto concerneva la esportazione di olio), dall'altra non si può non evidenziare come quest'ultima riguardasse spesso anche parte della produzione della vicina Porto Maurizio: l'olio, infatti, trasportato di notte e di nascosto ad Oneglia, veniva così sottratto ai dazi imposti da Genova.

La città, inoltre, proprio per le particolari condizioni daziarie e doganali che i Savoia permettevano di offrire, nel Settecento diventa anche centro di investimenti finanziari da parte di commercianti stranieri, dotati di maggiore capacità imprenditoriali rispetto ai locali, che non sempre risultano in grado di reagire positivamente. Il risultato è che il controllo del mercato rimane in mano a poche grandi aziende forestiere fino alle soglie della Rivoluzione francese.

Coinvolta, peraltro, nella guerra tra Francia ed Inghilterra (essendo i Savoia alleati di questi ultimi), nonostante l'attacco francese del 1792, che quasi la distrugge, Oneglia, come unico sbocco al mare del Piemonte (che aveva perso Nizza e la Savoia) diventa importante centro di imbarco e sbarco anche delle truppe, specialmente di quelle avviate in Sardegna, o di ritorno da essa, nonché dei corrieri in transito. È di questo periodo l'azione particolarmente diffusa dei corsari o 'tigri onegliesi' già citati, che, spingendosi anche lontano dalle loro basi, conducono una lotta con conseguenze non indifferenti nei confronti dei Francesi, su regolare 'licenza di corsa' rilasciata dal governo piemontese che, peraltro, nel 1794 abbandona la città ed il territorio alla conquista francese.

Le complesse vicende militari degli ultimi anni del secolo XVIII, fino al periodo napoleonico, non sono certo favorevoli a mutamenti positivi nelle strutture di questo approdo, che lo Chabrol, nella sua *Statistica* (1812), de-

finisce una «spiaggia» con «fondale sabbioso e ancoraggio buono» ricordando che ...«nell'archivio del Re di Sardegna esiste un progetto per la costruzione di un porto nella piana detta del Moro ...».

Ancora, nel 1836, un Generale del Genio civile riferiva a Carlo Alberto che la marineria e i traffici di Oneglia (sempre con le stesse caratteristiche, cioè cabotaggio esteso e inserimento nelle linee di lunga percorrenza dai porti vicini), continuavano ad aumentare, e che alla flotta velica si era aggiunta una Compagnia di navi a vapore, il cui operare era ormai funzionale al nuovo sviluppo industriale cittadino, mentre buona parte dei traffici tradizionali faceva sempre più capo alla nuova ferrovia. Degli antichi progetti cinquecenteschi nulla però era stato realizzato. I Savoia non sembrano quindi attuare, in questo scalo, una politica più lungimirante rispetto al comportamento dei Genovesi nei confronti di Porto Maurizio.

Gli Strafforello

È questo il quadro generale in cui si trovano ad operare tutte le Case di commercio locali. L'analisi, peraltro ancora in corso, della documentazione conservata presso l'Archivio di Stato di Imperia, relativa alla Società mercantile «Domenico Strafforello», operante a Porto Maurizio, per un arco di tempo piuttosto lungo (1680-1829)², può permettere di verificare nel concreto come gli ostacoli alle comunicazioni – come si è già accennato – non siano soltanto naturali, umani o sanitari, ma molto più spesso strutturali, e politici, con non indifferenti conseguenze economiche (ad esempio, nelle comunicazioni marittime, i pericoli della navigazione influiscono sempre molto pesantemente sui premi di assicurazione).

² Il fondo relativo all'Archivio privato Domenico Strafforello, conservato presso l'Archivio di Stato di Imperia, è composto da 19 unità. Comprende, per un arco di tempo abbastanza ampio (1680-1829) due tipologie diverse di documentazione. La prima è relativa alla vita privata della famiglia, cioè atti, lettere e registri: «Registri beni e debitori e spese private», tra il 1719 e il 1821 (5 unità); «Corrispondenza privata di Domenico», tra il 1788 e il 1814 (2 copialelettere); una filza di «Atti privati della famiglia», 1680-1790. La seconda sezione è costituita da corrispondenza e registri contabili concernenti le aziende di famiglia. Si tratta di due «Registri di mercanzia» (1799-1808), relativi al movimento delle merci nei magazzini a loro disposizione; di tre registri di «Copie di conti», tra il 1793 e il 1804, cioè le minute degli estratti conto inviati ai clienti; di sei volumi di «Registri di corrispondenza», con le copie delle lettere spedite e riferite alle attività aziendali, redatte tra il 1798 e il 1805.

Questa impresa familiare³, che ha origine nella seconda metà del Seicento, con Tommaso Domenico Strafforello⁴, e sulle cui caratteristiche operative in questa sede si danno solo alcune indicazioni (in attesa di un maggiore approfondimento della documentazione), tende ad operare spesso con accordi con altri mercanti, anche se sempre in un gruppo tendenzialmente ristretto. Le società costituite hanno una durata che non supera di norma i tre-quattro anni, sebbene assai spesso l'accordo venga rinnovato anche più volte nel tempo: troviamo così l'impresa Straforello, Benza e C., operante fin dal 1736, che è quella che ha la durata maggiore, fino al 1812⁵, ma già negli anni precedenti erano state formate la «compagnia cantante» Strafforello e Acquarone (1709); la società Strafforello e Fabre (sempre nel 1709 e la cui durata è prevista per sette anni)⁶; quella Giribaldi, Fabre, Strafforello (del 1719, per tre anni): un insieme di soggetti, per lo più legati da vincoli parentali, ma che, con la suddivisione delle responsabilità, evitavano al singolo di sopportare rischi che sarebbero potuti risultare troppo elevati.

In realtà, esaminando i titolari delle varie cariche all'interno delle singole imprese, emerge una struttura interna molto semplice: i proprietari sono anche amministratori e direttori, e sono coadiuvati, nel loro lavoro, da qualche altro parente; pochi sono i dipendenti estranei alla famiglia, i cosiddetti 'giovani di scagno' o 'giovani di magazzino', oltre agli 'scritturali' che si occupano della contabilità e della corrispondenza.

³ Gli Strafforello risultano originari del paese di Lecchiore (attualmente frazione di Dolcedo) ma, una volta stabilitisi a Porto Maurizio, riescono non solo ad affermarsi ben presto come imprenditori commerciali, ma anche ad inserirsi efficacemente nella vita sociale e, grazie in particolare ad una attenta politica matrimoniale, arrivano ad occupare in breve tempo diverse cariche pubbliche di rilievo. La loro vicenda è in pratica caratterizzata, fino alla metà del XVIII secolo, da una continua ascesa.

⁴ Nato nel 1647, è il primo che cerca di diversificare le proprie attività, come la maggior parte degli uomini d'affari dell'epoca: è mercante, armatore, piccolo banchiere, impiegando coerentemente i propri profitti in case e terreni.

⁵ Il 1812 rappresenta il momento della riconsiderazione di quasi tutta l'attività in senso restrittivo, ed in particolare di quella mercantile. In quell'anno viene appunto chiusa la 'Casa di Genova' e Domenico rientra a Porto Maurizio, con l'intento di occuparsi personalmente della conduzione delle proprie terre, temporaneamente affidate al fratello Tommaso, la cui conduzione non giudica, tra l'altro, del tutto efficiente. Anche questa nuova sfida attraversa tuttavia momenti non facili.

⁶ I rapporti economici, in questo caso, sono consolidati con il matrimonio di Gio. Antonio, figlio di Domenico, con Anna Maurizia Fabre. Questa famiglia, di origine francese, si era inserita efficacemente nella vita economica locale, raggiungendo un ragguardevole livello di ricchezza.

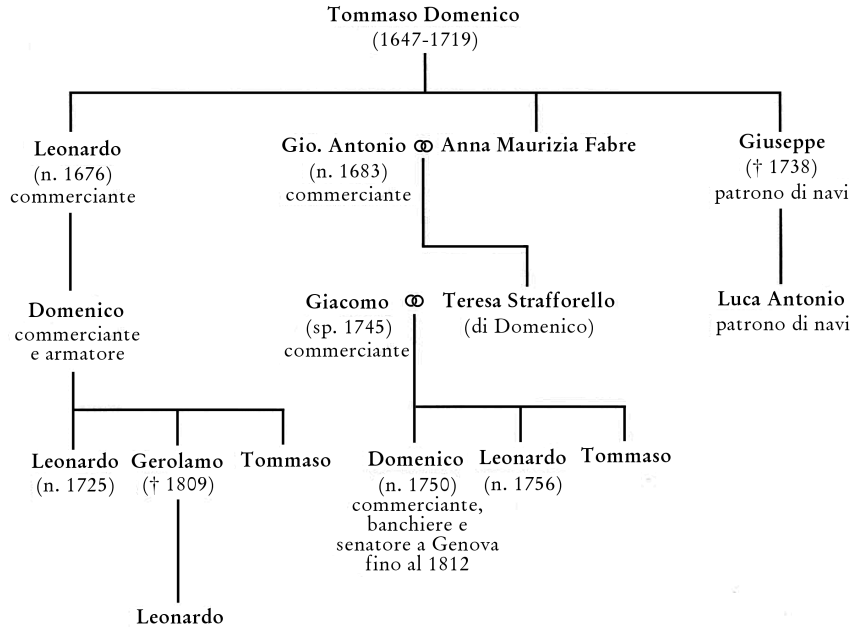
Tra il 1736 e 1737 gli Strafforello, che già avevano importanti rapporti commerciali con mercanti francesi, secondo un costume assai diffuso, nel periodo, tra le più rinomate case commerciali di Porto Maurizio, aprono una importante filiale a Marsiglia (è tra le prime società straniere). Il loro punto di riferimento sono i Signori «Conti e Peragallo», e successivamente Giuseppe Benza a cui vengono affidate, rispettivamente, la contabilità e la Cassa del negozio. L'impresa ha alterne vicende: chiusa dopo poco tempo, è riaperta nel 1743, e da questo momento denuncia un andamento assai favorevole degli affari fino al 1790, quando viene posta in liquidazione, anche se, sotto denominazioni diverse, se ne può seguire una certa attività fino al 1805.

Grazie alla disponibilità finanziaria acquisita con i commerci, gli Strafforello risultano anche tra i primi a costituire una propria flotta e ad esercitare una attività bancaria. La diversificazione degli investimenti in vari settori è del resto tipico della società mercantile ligure: i profitti dei commerci, dell'attività armatoriale e dei prestiti ad interesse vengono molto spesso investiti, come si è già sottolineato, nell'acquisto di case e terreni, da sempre considerati impieghi più sicuri. Seguendo questi principi, la famiglia riesce, pertanto, nel giro di poco più di un secolo, a passare da una condizione modesta ad una di grande prestigio, entrando a far parte di quel gruppo di famiglie che detengono il controllo di Porto Maurizio, dal punto di vista sia politico che commerciale: i loro palazzi risultano tra i primi nell'elenco di quelli destinati ad ospitare i rappresentanti del governo genovese che si spingono per qualche missione nei territori del Ponente appartenenti al Dominio della Repubblica. Come accade nelle famiglie di un certo censo e/o di una certa nobiltà, molte sono anche le presenze dei loro familiari nella vita religiosa: le donne sono destinate al Monastero di Santa Chiara, mentre i maschi entrano tutti nello stesso ordine, quello dei Barnabiti.

Non sono tanto i libri di conti relativi all'attività mercantile degli Strafforello a cui si intende tuttavia fare riferimento in questa sede, quanto ai già citati copialettere, privati e aziendali, che permettono di ricavare notizie, commenti, relazioni sulle disfunzioni delle consegne a causa degli avvenimenti politici concomitanti e, non ultime per importanza, le indicazioni relative ai prezzi dei vari generi trattati, a cui si accompagnano considerazioni e recriminazioni sulle cause delle loro variazioni. Sono i problemi relativi al trasporto marittimo, infatti, che si trovano molto spesso alla base dell'aumento dei prezzi e, per queste ragioni, gli Strafforello sono sovente indotti, nei

periodi di maggiore crisi, a non concludere affari per conto proprio, ma solo per conto terzi.

Tabella 1. *Principali esponenti della famiglia Stafforello*



Dalle lettere più particolareggiate emerge con chiarezza come, nei primi mesi del 1798 (dopo che nel 1797 la Repubblica di Genova è divenuta Repubblica ligure, suddivisa amministrativamente secondo il modello francese), il commercio sia ostacolato dalle difficoltà della navigazione: accadeva, infatti, che assai frequentemente i bastimenti carichi di merci (cuoio, tabacco, zucchero, ma anche canapa, cotone, seta, ‘pelo di cammello’, oltre a beni commestibili e spezie) venissero attaccati da pirati barbareschi e da corsari (ma, in alcuni periodi, politicamente complessi, anche da savoiard). Così in aprile si ha notizia di una nave diretta a Porto Maurizio bloccata dai pirati, mentre una seconda, catturata da un corsaro, viene condotta a Livorno.

Tavola 2. *Quadro riassuntivo delle società a cui partecipano gli Strafforello*⁷

Anni	Denominazione	Tipo di attività esercitato	Soci
1709	Strafforello e Aquarone		Gio. Antonio Strafforello ed altri
1709-1716	Strafforello e Fabre	Commercio di pannine e generi affini	Gio. Antonio Strafforello Gio. Giamono Fabre e altri
1712	Strafforello e Benza	Commercio dell'olio e armamento navale	Domenico e Gio. Antonio Strafforello, Leonardo Benza e Niccolò Ricciardi
1719-1722	Giribaldi, Fabre e Strafforello	Commercio in merci varie e assicurazioni marittime	Gio. Antonio Strafforello, Gio. Giamono Fabre e Giribaldi
1722	Fabre e Strafforello	Commercio in merci varie e assicurazioni marittime	Gio. Antonio Strafforello e Gio. Giamono Fabre
1736-1755	Strafforello, Benza e C.	Commercio in merci varie e armamento navale	Gio. Antonio e Domenico Strafforello, Leonardo e Bartolomeo Benza e Niccolò Ricciardi
1755	Strafforello e C.	Commercio in merci varie e armamento navale	Gio. Antonio e Domenico Strafforello e altri
1780	Giacomo Strafforello	Commercio in merci varie e armamento navale	
1790-1812	Strafforello e C.	Commercio in merci varie e armamento navale	Leonardo Strafforello (fu Giacomo) e Gerolamo Strafforello
1819	Strafforello e C.	Commercio in merci varie e armamento navale	Leonardo Strafforello (di Gerolamo)

⁷ In questo schema sono riportate solo le informazioni accertate. Ad esempio a partire dal 1755, anche se figurano come soci solo componenti della famiglia, è probabile che la partecipazione anche con altri soggetti. I copialettere aziendali presi in considerazione seguono l'attività della Società « Strafforello, Benza e C. », cioè l'attività genovese, divenuta in breve tempo una delle più potenti e influenti, anche per gli importanti collegamenti con Porto Maurizio. Ad essa, oltre al già citato Domenico, risultano partecipare come 'complementari' lo zio Gio. Antonio, Leonardo Benza e Niccolò Ricciardi, ciascuno per un quarto. Successivamente la ragione sociale viene mutata in « Strafforello e C. ».

In realtà la 'Casa' genovese, è talora fortemente condizionata, ma anche talora favorita nella propria attività dalle vicende generali e dalla politica della Repubblica. Quest'ultima, dal 1780, vede, ad esempio, intensificarsi i propri scambi con il Levante, in parte per la crisi economica della Francia, ma soprattutto per l'atteggiamento neutrale assunto: è così possibile per gli uomini d'affari portorini mantenere i contatti con i centri dei vari paesi dove erano stati impiegati capitali e intrattenere con questi normali rapporti di affari.

Un espediente sovente utilizzato, nel caso di segnalati pericoli lungo la rotta da intraprendere, era quello di unirsi a convogli di altre navi, anche se l'aggravio del costo del viaggio, e quindi del trasporto, non era indifferente: viene appunto ricordato, nella corrispondenza, come a un convoglio danese, partito da Livorno, durante la sosta a Genova, decidano di accodarsi alcuni capitani con le loro navi per effettuare il viaggio con maggiori garanzie di sicurezza (nonostante questa scelta, tuttavia, il prezzo dell'assicurazione aumenta dal 6% al 10%).

I problemi che esistono per le navi cariche di merci si fanno ancora più gravi quando trasportano anche somme di denaro da un porto all'altro, per conto delle varie Case commerciali: così, per ridurre i rischi, Domenico Strafforello (per due secoli i nomi che si alternano da padre in figlio sono spesso gli stessi), suggerisce ad alcuni clienti, sempre nel 1798, anno assai cruciale, di servirsi di un brigantino armato e, nuovamente, di unirsi ad altre imprese mercantili nella stessa situazione, poiché, alla fine, in questo caso, il costo del trasporto si sarebbe ridotto.

Altre difficoltà risultano denunciate dai patroni che trasportano merci inglesi, che, se non dichiarate, vengono immediatamente confiscate: per questa ragione si cerca di trasportarle sotto un'altra denominazione (ad esempio vino invece di birra). Lo Strafforello si lamenta, in particolare, dei controlli su questo tipo di trasporti, che talvolta giunge a limiti paradossali: così, egli scrive, per poter trasferire «una catena d'acciaio per orologio», ritenuta «genere d'Inghilterra», si addiène alla soluzione di inviarla per mezzo di un pedone a Porto Maurizio, dove naturalmente viene imbarcata senza problemi.

Notizie imprecise ed inesatte sull'aggravarsi della situazione di difficoltà nelle comunicazioni via mare, sono talora fatte anche appositamente circolare: ne è un esempio, alla metà di luglio, sempre del 1798, la voce che il porto di Genova sia stato bloccato dagli Inglesi, mentre da più di due anni

Tavola 3. *Centri con i quali la ditta Strafforello intrattiene rapporti d'affari e merci trattate **

Città	Merci
Aleppo	galla
Amsterdam	anici, arancini, cremor di tartaro, manna, passolina, sena, tabacco
Ancona	legno giallo
Aran	tele di cotone
Barcellona	cannella, cocciniglia, tabacco
Basilea	tele di cotone
Bologna	cacao, caffè, canapa, cannella, indaco, seta, tabacco, telerie
Cadice	caffè, canapa, cuoio, indaco, tabacco, telerie
Civitavecchia	tabacco
Dunkerque	amido, tabacco
Intra	tele di cotone
Lenzburg	tele di cotone
Lisbona	cuoio, zucchero
Livorno	anici, arancini, caffè, calze, canapa, cannella, cocciniglia, costa di doppione, cotone, cuoio, galla, indaco, noce moscata, olio, passolina, pelo di cammello, pepe, sena, seta, tabacco, te, telerie, zucchero
Londra	olio, seta
Lugo	biacca, caffè, indaco, pepe, zucchero
Madrid	olio, tabacco
Marsiglia	cacao, caffè, calze, canfora, cantaridi, cannella, cotone, cremor di tartaro, cuoio, grano, mercurio, mirra, olio, oriana, pepe, rabarbaro, riso, salsapariglia, sandracca, sciarappa, tabacco, telerie, zucchero
Milano	lana, olio, seta, telerie
Napoli	lana, tabacco
Nizza	aloes epatico, assafetida, caffè, calze, canapa, cannella, cotone, cuoio, gomma, indaco, pepe, sale d'epsom, salsapariglia, semen santo, seta, tabacco, tamarindo, telerie, vino, zucchero
Palermo	seta
Parigi	cotone, cremor di tartaro, riso
Parma	tabacco
Piacenza	legno campeggio
Porto Maurizio	alici salate, caffè, cuoio, grano, olio, riso, telerie, zucchero
Roma	cacao, caffè, cannella, cotone, pepe, tele di cotone, zucchero
San Gallo	tele di cotone
Schopfheim	tele di cotone
Torino	costa di doppione, olio, pelo di cammello, seta, telerie
Trieste	mercurio, zucchero
Venezia	amido, cacao, china, cremor di tartaro, grano, indaco, olio
Zurigo	tele di cotone

* Nell'elenco è stata rispettata la terminologia originale delle singole merci.

non si erano viste, in quelle acque, navi di tale nazionalità. In questo modo gruppi di speculatori cercavano di evitare ribassi dei prezzi (determinati dal frequente e regolare arrivo delle merci nel porto) o, all'inverso, tentavano di spingere gli stessi prezzi verso un aumento: nel caso in esame si trattava di zucchero, pepe, cacao e cotone, intercettati dagli speculatori e provenienti da Levante, poiché il cotone americano non giungeva ormai da tempo, a causa dei continui assalti ai mezzi di trasporto da parte dei corsari. In tale circostanza si verifica, ad esempio, un aumento sia del prezzo dei generi coloniali, sia dei premi di assicurazione, che arrivano al 20% del valore del carico per le navi provenienti da Civitavecchia, e del 20-25% per quelle provenienti dalla Sicilia. Del resto, nel dubbio, gli assicuratori preferiscono allora non concludere affari o assicurare solo una parte del carico.

Così, alla fine di quello stesso anno, l'occupazione inglese di Livorno viene più volte ricordata nella corrispondenza del mercante portorino, in quanto le conseguenze si fanno sentire anche sui mercati finanziari, non solo genovesi, venendo a ridursi il contante in circolazione, con il terrore di « non poter negoziare le cambiali sull'estero »⁸.

La diffidenza del mondo economico porta, alla lunga, ad una stasi di qualsiasi tipo di transazione ed alla paura di fallimenti, come, nella circostanza, stava avvenendo in numerosi centri francesi (a Parigi, Rouen e Nantes, ad esempio). Nel frattempo il costo dei premi di assicurazione per i trasporti dalla Sicilia e da Napoli verso la Liguria stava rapidamente arrivando al 40% del valore del carico.

L'impressione ricavata dalla lettura dei copialettere è comunque quella di una diffusione piuttosto rapida delle informazioni: in una lettera del 6 gennaio 1799 viene riportata la notizia dell'ingresso in Napoli delle truppe francesi, avvenuta solo tre giorni prima; se pure la situazione si normalizza rapidamente, le agitazioni nel napoletano causano viva preoccupazione tra i commercianti genovesi, che temono il sequestro dei fondi, piuttosto consistenti, collocati a Napoli e a Palermo.

⁸ Contemporaneamente altre lettere, provenienti da Venezia, portano la notizia che i moscoviti si sono impossessati di Zante e che avrebbero presto occupato anche Corfù; più preoccupante ancora la notizia che gli Algerini, in rotta con la Francia, stanno assaltando tutti i bastimenti che trasportano grano, anche quelli turchi. A seguito di questo peggioramento delle relazioni internazionali la Ditta Strafforello interrompe il regolare svolgimento del commercio di commissione, piuttosto attivo, con Aleppo.

Contemporaneamente si viene anche meglio ragguagliati sul peggioramento della sicurezza del trasporto che investe non solo le merci, ma le stesse informazioni: si ha notizia che non riescono più ad arrivare i corrieri provenienti dal Levante, dalla Sicilia e dalla Calabria. Rapidamente ci si organizza e, per inviare una lettera a Costantinopoli, si decide di farla passare da Vienna, da dove poi sarebbe stata rispedita alla sua destinazione finale. Per la corrispondenza, in quegli anni di fine secolo, la via marittima è comunque considerata quasi sempre impraticabile e insicura e, nonostante i rischi, viene scelta quella di terra.

Sempre dai copialettere, a partire dal mese di giugno 1799, emergono i danni legati alla interruzione delle comunicazioni con la Lombardia, che comporta, in primo luogo, la chiusura del commercio di commissione con quella regione e, in secondo luogo, il sorgere di difficoltà non trascurabili anche per i rapporti epistolari tra la Liguria (Genova in particolare) e Milano, in quanto i corrieri per questa destinazione corrono il rischio di essere intercettati ed arrestati: le lettere dirette a Milano vengono allora fatte passare per Parma, così come quelle per Venezia e Vienna. Anche verso Livorno le comunicazioni risultano difficili, e conseguentemente la corrispondenza verso questa città risulta deviata verso Milano (nonostante i rischi sopra accennati); solo i corrieri di Francia e Spagna sembrano arrivare regolarmente.

Genova è infatti, all'epoca, occupata dai Francesi e assediata dagli Austriaci⁹.

I copialettere Strafforello conservati arrivano fino al 1805 per quanto concerne la corrispondenza commerciale, ed al 1812 per quella personale (anche se spesso i contenuti si incrociano); le minute scritte ogni mese variano da un minimo di sessantuno (tra novembre e dicembre) ad un massimo di novantasei (nel mese di marzo). In questa analisi ci si ferma con l'inizio del nuovo secolo, ancora più complesso, almeno nei primi decenni, per il Ponente ligure e per tutto il territorio dell'antica Repubblica.

⁹ Sono anni difficili ed è quindi facilmente comprensibile che progressivamente i centri con cui gli Strafforello genovesi gestiscono i propri affari si riducano drasticamente: vengono così abbandonate Marsiglia, Livorno, Milano, addirittura anche Porto Maurizio, oltre al già citato Aleppo. Le lettere commerciali continuano tuttavia ad essere inviate anche in altre località, se pur con informazioni molto generiche. L'intento di Domenico Strafforello e dei suoi collaboratori è palesemente quello di continuare a tenere, nei limiti del possibile, i propri rapporti commerciali, se pur solo epistolari, con le ditte con cui nel recente passato vi era stata una consuetudine di interessi, in attesa di poter riprendere la normale attività.

Come si è visto all'inizio, la via marittima rimane il riferimento quasi esclusivo, anche se non certo facile, per le comunicazioni della Liguria di Ponente, ancora per molto tempo. Il blocco inglese continuava a rendere sempre più difficile l'arrivo nel porto di Genova di bastimenti, se pur battenti bandiera neutrale. Nel 1805, poi, con l'annessione della Repubblica Ligure alla Francia, viene introdotto il sistema doganale francese che danneggia ulteriormente il sistema di cabotaggio. Ai vari divieti posti al libero trasporto delle merci se ne aggiunge un secondo, relativo all'esportazione di danaro, che non giova certo all'economia di Genova, centro finanziario di importanza non trascurabile. Gli stessi Strafforello, del resto, avevano svolto per anni una attività bancaria a favore dei propri clienti, sia a Genova che a Porto Maurizio¹⁰. Nel 1807, peraltro, Domenico Strafforello, ormai sfiduciato dal panorama genovese, decide di farsi cancellare dall'albo dei 'negozianti'.

Le difficoltà messe in rilievo nei vari settori, e che continuano nel tempo, credo giustifichino la valutazione concorde di tutti gli studiosi nella definizione degli anni che vanno dalla annessione di Genova al Regno sardo, fino alla metà del secolo XIX: un periodo di «stagnazione», nonostante un certo interesse, da parte dello Stato sabaudo, per le vie di comunicazione stradale, ma esclusivamente per quelle che fanno capo al principale porto ligure.

¹⁰ Mentre gli Strafforello di Porto Maurizio, però, esercitavano una attività bancaria in senso lato, anche mediante la concessione di censi, se pure in un ambito territoriale limitato, gli Strafforello e C. di Genova accettavano prevalentemente tratte e prestavano altri servizi per case commerciali di altre città, molte delle quali straniere; molto spesso si trattava dei loro stessi partners commerciali.

Bibliografia

- G. AGNESI, *Il problema portuario di Oneglia*, Porto Maurizio 1911.
- G. ASSERETO 2000 = G. ASSERETO, *La seconda Repubblica ligure (1800-1805). Dal "18 brumaio genovese" all'annessione alla Francia*, Milano 2000.
- G. ASSERETO, *La Repubblica Ligure. Lotte politiche e problemi finanziari*, Torino 1975.
- G. ASSERETO, *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Savona 1999.
- F. BENZA, *I motivi di disinganno proposti dall'avvocato Francesco Benza al pubblico imparziale in risposta alla scrittura disseminata dalla Ragion Strafforello e C. di Portomaurizio se dicente di Genova e Marsiglia*, Genova 1786.
- A. BERTOLOTTI - S. PESSANO, *Da Savona a Ventimiglia, viaggio in ferrovia*, Firenze 1871.
- L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'Età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano 1966.
- G. CHABROL DE VOLVIC, *Statistique des provinces de Savone, D'Oneille, D'Acqui et de partie de la province de Mondovi, formant l'ancien département de Montenotte. Par le comte de Chabrol De Volvic, conseiller d'État, préfet de la Seine*, Paris 1824 (ora *Statistica delle Province di Savona, di Oneglia, di Acqui e di parte della Provincia di Mondovì, che formavano il Dipartimento di Montenotte*, a cura di G. ASSERETO, Savona 1994.).
- L. DE BARTOLOMEIS, *Notizie topografiche e statistiche sugli Stati Sardi*, Torino 1847.
- F. DELL'AMICO - F. REBAGLIATI, *I 120 anni della linea ferroviaria Savona-Ventimiglia, 1872-1992*, Savona 1993.
- G. DE MORO, *Porto Maurizio fra aristocrazia e rivoluzione (1700-1801)*, I, *Porto Maurizio nel Settecento*, Imperia 1977.
- G. DONEAUD, *Storia dell'antica comunità di Porto Maurizio*, Oneglia 1875.
- G. FELLONI, *La rivoluzione dei trasporti in Liguria nel secolo XIX*, Milano 1962.
- G. GARIBBO, *L'economia nella provincia di Imperia nell'anno 1929 e precedenti*, Sanremo 1933.
- L. GIORDANO, *Memorie onegliesi*, Genova 1923.
- Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, a cura di G. DORIA e P. MASSA PIERGIOVANNI, Genova 1988.
- La Provincia di Imperia*, Milano 1934.
- P. MASSA, *Risorse tradizionali e spinte innovative nell'economia dell'estremo Ponente ligure tra Otto e Novecento*, in *La Storia e l'economia. Miscellanea di studi in onore di Giorgio Mori*, a cura di A.M. FALCHERO - A. GIUNTINI - G. NIGRO - L. SEGRETO, vol. I, Varese 2003.
- G. MOLLE, *Statuti di Oneglia e della sua valle*, Oneglia 1979.
- G. MOLLE, *Oneglia nella sua storia*, 2 voll., Milano 1974.
- C. PERTUSIO, *Porto Maurizio marinara*, Sanremo 1939.
- V. VITALE, *Breviario della Storia di Genova*, I-II, Genova 1955.

La Repubblica di Genova. Storiografia marittima in Età moderna e contemporanea

Questa analisi ha come punto di riferimento cronologico iniziale le sintesi bibliografiche che, nel 1984, sono state presentate al Seminario sulla Storia marittima relativa ai secoli XIV-XIX, dal titolo *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea*. In quell'occasione, alla Repubblica di Genova furono dedicati gli interventi di tre illustri studiosi: Geo Pistarino per l'Età medievale; Giorgio Felloni per l'Età moderna e Ugo Marchese per il XIX secolo. Credo che, d'altra parte, non sia neppure il caso di sottolineare quale sia sempre stata per Genova, intesa come Repubblica (cioè come territorio regionale comprendente tutta la Liguria), l'importanza dell'attività marittima, vero e proprio « tessuto connettivo dell'economia locale » (l'espressione è presa a prestito da Antonio Di Vittorio, nell'*Introduzione* agli Atti del Seminario sopra citato).

Uno Stato le cui coste si estendevano, sia a Levante che a Ponente della città capitale, per oltre trecento chilometri complessivi, non poteva, del resto, che tenere nel dovuto conto una tradizione insita nella natura stessa della popolazione, ma specialmente fattore estremamente importante per i traffici locali e per lo sviluppo e l'internazionalizzazione della propria economia; una scelta che caratterizza la Liguria anche dopo l'unificazione italiana, quando Genova sarà a lungo il porto principale del nuovo Stato.

Non sempre però la produzione storiografica (risultato delle scelte di uomini e talora influenzata dalla moda) rispecchia in maniera coerente l'effettivo peso di un settore produttivo all'interno delle varie componenti della struttura economica generale di un territorio. Come sosteneva nel 1984 Geo Pistarino, ad esempio, la pirateria e la guerra di corsa possono talora suscitare maggiore interesse (per lo studioso che si lasci attrarre dall'ambiente avventuroso in cui si svolgono, oltre che, naturalmente, da eventuali interessi personali collegati a questi avvenimenti) di quanto attraggono gli astrusi dati

* Pubblicato in: *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in Età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, a cura di A. DI VITTORIO - C. BARCIELA LOPEZ, Bari 2001, pp. 11-20.

numerici riferiti a traffici, a costi di trasporto o a gabelle: è su questi indicatori di introiti e di quantità che sono però realisticamente basati gli studi sulle Entrate fiscali di uno Stato o le analisi concernenti le possibilità di sviluppo di manifatture che solo dalle importazioni ricevono le materie prime necessarie al loro operare.

Certo l'epoca medievale è stata quella eroica dei Genovesi, presenti e attivi nella maggior parte dei traffici mediterranei. La storiografia del passato ha celebrato questi secoli utilizzando ampiamente la ricca documentazione notarile, con studi importanti (lo stesso Pistarino e la sua Scuola; il francese Michel Balard, quasi cittadino onorario delle colonie genovesi nel Mar Nero, e – prima ancora – Roberto Sabatino Lopez)¹. Gli altri punti focali intorno ai quali si è coagulata l'attenzione degli studiosi più sensibili ai problemi della Storia marittima genovese, pur sempre strettamente collegati all'andamento dei traffici e dei commerci, si possono così schematizzare:

- (a) prima di tutto le peculiarità della cantieristica genovese, normalmente operativa sulle spiagge, vicino alle fonti di approvvigionamento del legname, senza infrastrutture permanenti²;
- (b) in successione, e con un collegamento stretto al punto precedente, la tipologia delle navi ed i problemi funzionali alla organizzazione degli equipaggi³;
- (c) come terzo punto, ma non meno importante, le caratteristiche ed i cambiamenti (o, forse meglio, i progressivi adeguamenti) necessari nel tempo alla funzionalità delle strutture portuali, e quindi, di riflesso, le varie e diversificate problematiche concernenti il reperimento delle risorse finanziarie da investire⁴.

¹ Si veda PISTARINO 1986.

² GATTI 1990; GATTI 1999; più specifico, GATTI 1996. Notizie sulle fonti di approvvigionamento del legname in PUCCINELLI 1995. Per un panorama sulle lavorazioni artigianali collegate al settore, DINI 1987; MONTAGNI 1993b. Per le caratteristiche particolari della cantieristica ligure, con riferimento alla committenza dello Stato, v. CALCAGNO 1986; LENTI 1986; POLEGGI 1987; per il periodo più recente, DEGLI ESPOSTI 1997.

³ BORGHESI 1986; HEERS 1987; BALLETO 1990. Per un ampio quadro, CAMPODONICO 1991a; CAMPODONICO 1991b; CAMPODONICO 1993. Per le Riviere, REDOANO COPPEDÈ 1985; NICOLINI 1986; NICOLINI 1990; CICILLOT 1993; NICOLINI 1996. Sulla marina militare, spesso trascurata dalla storiografia, vedi GIACOMONE PIANA 1998, con bibliografia.

⁴ Per un quadro istituzionale, PIERGIOVANNI 1988; per un caso specifico di organizzazione per un intervento di miglioramento delle infrastrutture portuali, v. REBORA 1988.

Si tratta di punti di riferimento di notevole portata che – ancora oggi – provocano spesso, specialmente per il periodo medievale, una identificazione tra la storia di Genova e della sua Repubblica con la storia dei Genovesi sul mare⁵, rendendo difficile, da un lato, la definizione di una autonomia per il settore che più propriamente interessa in questa sede e, dall'altro, privandolo talora dell'approccio tecnico necessario.

Per i secoli più specificatamente appartenenti alla Età moderna, nel 1984 Giorgio Felloni faceva notare come negli Anni Sessanta, dopo una fase che egli definiva di « oscurantismo » (non più di un lavoro all'anno su temi di storia marittima, calcolava allora), ci si fosse avviati verso un nuovo periodo di interesse, che aveva portato la media delle pubblicazioni in materia a cinque-sei unità all'anno, peraltro di peso assai diverso: tendenzialmente, cioè, con una netta scomparsa dei lavori di sintesi, ma prediligendo, piuttosto, l'analisi di singoli problemi specifici. Il quadro allora delineato si è mantenuto negli stessi termini nell'ultimo quindicennio, anche se alcune tematiche – pur se tradizionali – si sono affermate in direzioni innovative. Certo non si può pensare che all'interno di una produzione storiografica marittimista – se pur frammentaria – non siano presenti, anche in questi ultimi anni, saggi, non cospicui, ma specialistici, su temi classici come la cartografia⁶, la pesca⁷, i rischi della navigazione⁸, o, come per i secoli precedenti, contributi brevi, ma con dati quantitativamente precisi, su noli⁹, traffici¹⁰ e, in particolare sui rapporti internazionali della diaspora che caratterizza la presenza genovese nel Mediterraneo, ormai più occidentale che orientale¹¹.

⁵ AIRALDI 1986; BELVEDERI 1990; PISTARINO 1992; MASSA 1995a. Per gli importanti rapporti artistici e architettonici tra le civiltà mediterranee, vedi da ultimo NASER ESLAMI 2000.

⁶ *Carte e cartografi* 1986; POLEGGI 1991a; RAVERA 1991; ASTENGO 2000.

⁷ *Pescatori e decime* 1992; PRESOTTO 1994a; MASSA 2000d.

⁸ BRUZZONE 1986; GIACCHERO 1986; PRESOTTO 1994b.

⁹ MASSA 1993c.

¹⁰ Importanti anche quelli collegati alle necessità di approvvigionamento di risorse alimentari, su cui v. GRENDI 1986. Più in generale GRENDI 1987a, e in particolare lo studio su *Traffico e navi nel porto di Genova tra 1500 e 1700*; MASSA 1993d. Ampio *excursus* sulla storia commerciale di Genova in PAGANO DE DIVITIIS 1986; un caso particolare ma importante in BICCI 1987.

¹¹ Oltre ai numerosi articoli di Giorgio Doria, ora raccolti nel volume DORIA 1995, si veda più in generale PETTI BALBI 1991a, e PETTI BALBI 1996. Numerosi cenni alla presenza di mercanti genovesi nel volume *Presenza italiana* 1986.

Si deve comunque notare, nel complesso, una maggiore attenzione per le strutture organizzative e le funzioni delle magistrature cittadine preposte al controllo d'Oltremare: una visione cioè del problema coloniale-marittimo, ad esempio, più in termini istituzionali e di gestione operativa¹²; nello stesso tempo, deve essere evidenziato un approccio più dinamico alle tematiche internazionali, con un notevole ampliamento degli orizzonti geografici, se pur all'interno dello stesso Mediterraneo (il riferimento è alle coste dell'Africa ed al Mediterraneo islamico in generale)¹³; la stessa pirateria non è stata più analizzata esclusivamente come un fenomeno sociale con risvolti pseudo-militari, ma come un fattore di cui occorre tenere conto all'interno dei difficili equilibri economici e internazionali¹⁴.

Al di là dei contributi di rilievo, ma purtroppo largamente episodici e disomogenei, riferibili ai settori sopra citati, bisogna però rilevare, come ho accennato prima, l'importante affermarsi, con risultati scientifici del tutto apprezzabili, di alcuni settori di interesse in passato meno presenti o più trascurati all'interno della storia marittima genovese dei secoli dell'Età moderna. Rientra in questo panorama una maggiore attenzione, ad esempio, per il settore delle infrastrutture portuali, indagato da vari punti di vista e da studiosi di formazione diversa, creando nei confronti del tema un approccio interdisciplinare utile e più moderno, e permettendo di raggiungere risultati originali.

Si sono infatti occupati di questo settore:

- prima di tutto Autori che potremmo definire con una specializzazione storico-architettonica, che ne hanno evidenziato la difficile integrazione con il tessuto urbano e i condizionamenti duplici che le cosiddette città-porto subiscono nel loro sviluppo integrato¹⁵;

¹² BALARD 1986, a cui si rimanda per un quadro generale dei rapporti tra Genova e il vicino Oriente nell'età medievale; PISTARINO 1988, con ricco apparato bibliografico sui rapporti tra Genova e le colonie del Mar Nero; BALARD 1989a; BALARD 1989b; BALLETTTO 1989.

¹³ Numerosi gli studi sulla emigrazione e successiva fuga dei Genovesi dall'isola di Tabarca, vicino alla costa tunisina, e lo sfruttamento dei fondali coralliferi intorno all'isola. Da ultimo vedi BITOSI 1990-1991; BITOSI 1997. Sui rapporti economici tra gli abitanti dell'isola, il loro Governatore e la famiglia genovese dei Lomellini, che per lungo tempo ne ha la proprietà, è ora in corso un approfondito studio su documentazione originale in buona parte contabile, recentemente ordinata, da parte della Dott. Luisa Piccinno della Facoltà di Economia dell'Università di Genova.

¹⁴ BASSO 1991; *Corsari turchi* 1987.

¹⁵ HEERS 1989 e POLEGGI 1989a; più in generale GABRIELLI 1994. Con riferimenti più specifici all'economia genovese, MASSA 1996a.

- letterati, che, nel riportare le puntuali e precise descrizioni dei viaggiatori (fossero essi medievali o i primi fruitori della moda del Grand Tour), hanno contribuito spesso ad una più precisa identificazione delle caratteristiche strutturali dei porti liguri e dei loro cambiamenti, oltre ad offrirci una valutazione comparativa da parte di soggetti attenti e critici¹⁶;
- storici della tecnica, ai quali si devono importanti scoperte sui materiali e sui sistemi di manutenzione delle varie strutture, anche tecnologiche, a cui faceva capo lo svolgimento sicuro e corretto di qualsiasi attività marittima¹⁷;
- studiosi più vicini ai campi d'indagine tradizionale trattati in questa sede, che si sono interessati alla politica economica della Repubblica genovese, che alla fine del Seicento discute a lungo se con il crollo delle manifatture, debba essere incentivato dallo Stato un nuovo ritorno alla navigazione ed ai traffici, ed un potenziamento della flotta militare¹⁸;
- studiosi che si sono già occupati della manodopera che gravitava intorno all'attività di propulsione economico-commerciale che faceva capo ad un porto ed alla sua organizzazione plurifunzionale (il riferimento, in questo caso, è quasi esclusivamente allo scalo genovese)¹⁹;
- altri ancora, in termini più strettamente gestionali, hanno cercato di analizzare i bilanci degli Enti cui faceva capo la gestione delle infrastrutture portuali, i quali, da un lato, ne ritraevano importanti entrate finanziarie, attraverso l'applicazione di tariffe obbligatorie per l'utilizzazione dei servizi offerti ai vettori, ma avevano anche l'obbligo di mantenere integra l'efficienza e la funzionalità delle infrastrutture stesse, formalmente sotto la loro giurisdizione²⁰.

¹⁶ Credo valga la pena di ricordare ancora il volume a cura di QUAINI 1981. Vedi poi AMOROSO 1987; MARCENARO 1987; CLERICI BALMAS 1991; MARCENARO 1992.

¹⁷ BOATO - MANNONI 1993; per uno studio particolare su una specifica infrastruttura, ROSCELLI 1991.

¹⁸ In generale, v. PICHIERRI 1997; più specifico OLITA 1998. Da ultimo, *Vita del Principe* 1999.

¹⁹ Porto 1992; CICILIOT 1994; CAMPANILE 1994; DONDERO 1996; GALLEANO 1997; MASSA 1995b. Per un approccio completo ed un quadro articolato del rapporto tra specializzazione della manodopera e funzionalità portuale a Genova, vedi PICCINNO 2000.

²⁰ Il rimando è in particolare al volume *Sistema portuale* 1988, con i saggi di MASSA 1988a e DORIA 1988a.

Occorre comunque riconoscere che, all'interno della storiografia marittima genovese, si è tendenzialmente sempre privilegiata l'attenzione nei confronti del porto della città Dominante (della Capitale, di Genova in parole povere): solo di recente si è invece sottolineato come, per la Repubblica, sarebbe più esatto parlare di 'sistema portuale', evidenziando l'importanza dell'esistenza di rapporti tra scali vicini e collegati allo stesso contesto economico. Un sistema portuale, certo, pesantemente accentrato, da cui è conseguentemente originata una storiografia 'centrista' anche in campo marittimo, che ha fin'ora – tranne qualche rara eccezione – sacrificato la storia dello sviluppo dell'economia legata al mare nelle due Riviere, territori che facevano invece parte integrante del complesso dello Stato di *Ancien Régime*. Non si deve infatti sottovalutare, come è stato scritto, che lo studio del sistema portuale di uno Stato,

oltre a contribuire alla ricostruzione dei processi tecnici afferenti al fenomeno indagato, sia anche una angolazione abbastanza inusuale per misurare, su un problema concreto e ben definito, le scelte di politica economica e le opzioni di organizzazione del territorio compiute dalla classe dirigente²¹.

Dalla storiografia più recente è stato evidenziato in modo chiaro come la conformazione delle coste liguri sia stata certamente responsabile della povertà di approdi, ma non si è mancato di rilevare anche il ruolo non meno importante delle vicende umane: la inconsistenza portuale delle Riviere (che la storiografia – come ho detto – sottolinea) trova infatti una importante spiegazione nelle strategie commerciali e fiscali, nell'«egoismo», di Genova²². Il lento processo attraverso il quale la città capitale, nei secoli, sottomette la Liguria e giunge alla formazione di uno Stato territoriale su base regionale, si realizzò appunto anche mediante l'eliminazione di ogni possibile rivalità commerciale da parte dei centri rivieraschi, tenuti a far passare le proprie merci, in entrata e in uscita, sempre da Genova, per pagarvi i diritti doganali. In base a questa logica, piccoli approdi come quelli di Ventimiglia o di Albenga spariscono presto; Porto Maurizio è giudicato «una promessa non mantenuta»; Alassio e Vado vengono ricordate come «rade», cioè ripari di fortuna contro i venti eccessivi; solo Sanremo²³ e Savona risultano in grado

²¹ *Sistema portuale* 1988, *Introduzione*.

²² ASSERETO 1988; ROTA 1988; BALARD 1988; MASSA 1997. Sui diritti doganali, COSTANTINI 1978.

²³ CALVINI - GENTILI 1986; STILLI 1988.

di impensierire la città Dominante, ma a più riprese devono subire devastazioni, fino all'intervento definitivo su Savona nel 1528, quando il governo della Repubblica dispone la distruzione di tutti i moli ed il riempimento del porto. Nella Riviera di Levante, poi, ci si limita al cabotaggio tra Camogli, Santa Margherita e Rapallo; solo Portofino sembra offrire un effettivo riparo, prima di giungere al golfo della Spezia il quale viene definito «capace di molte armate, ... contenendo in sé vari seni, che sono sicurissimi porti»²⁴.

La storiografia locale che si è occupata dei centri delle due Riviere – anche se talora intrisa di campanilismo – sottolinea tutti questi aspetti, in cui, ancora una volta, le vicende politiche si intrecciano con l'economia marittima: gli studi sul ruolo dei patroni, dei comandanti e degli equipaggi; sulla tipologia delle imbarcazioni, assai diverse nelle varie località (si va infatti da attività come la pesca del corallo lungo le coste della Sardegna a quella svolta con le reti tirate sulle spiagge da donne e bambini nei borghi costieri) ci offrono lo spaccato di realtà socio-economiche di dimensioni ridotte, ricche di suggestioni e di notizie, ma pur sempre frammentarie e isolate nel tempo e nello spazio²⁵; senza mai porsi, ad esempio, il problema, per queste zone rivierasche, dell'importanza, accanto alla pesca, delle produzioni del retroterra agricolo: limitato certamente, ma collegato ad una «economia di terra» che attraverso gli scambi alimenta correnti di trasporto di piccolo e medio cabotaggio non certo trascurabili.

Nel 1962 Michel Mollat, riferendosi all'Europa nel suo complesso scriveva che «l'economia marittima, per le sue caratteristiche specificatamente internazionali è un riflesso indiscutibile della produzione e della circolazione (dei beni), quindi dell'economia generale»²⁶. In quest'ottica credo che ci sia ancora molto da lavorare affinché la storia marittima della Repubblica di Genova non sia soltanto la storia della città capitale e del suo porto.

Prima di chiudere vorrei però fare ancora due brevi osservazioni. La prima riguarda il fatto che – volutamente – in questo breve panorama sto-

²⁴ A. Spinola, *Ricordi politici*, ms. ASCG, fondo *Brignole Sale*, segn. 106 C 4, pp. 76-78, su cui vedi ASSERETO 1988; ANDRIANI 1924, con buona parte del testo della *Descriptio orae Ligusticae*, e con particolare riferimento alla costa e ai porti liguri, su cui vedi anche *Monografia storica* 1905. Uno studio particolarmente sfaccettato è quello di DEGLI ESPOSTI 1986.

²⁵ L'unico studio di ampio respiro è quello di GRENDI 1993. Stime sulle flottiglie operanti nel Ponente ligure in BAUDI DI VESME 1985; BAUDI DI VESME 1989. Più specifici DE FERRARI 1986; PERASSO 1987; ROSSELLA 1991-1992.

²⁶ MOLLAT 1962, p. X.

riografico non si è mai fatto riferimento specifico alle scoperte geografiche di cui esperti marittimi genovesi sono stati protagonisti o autori (e il primo nome che viene in mente a tutti è certo quello di Cristoforo Colombo, anche se ne potremmo ricordare molti altri). In questo settore la produzione più recente non ha in verità offerto contributi tecnici di rilievo con riferimento alla storia marittima. Personalmente la definirei pesantemente agiografica, frammentaria, ripetitiva e in gran parte incanalata in un'ottica celebrativa: ricordiamo, ad esempio, la quantità enorme di pagine che è stata stampata, o meglio riedita, nel 1992, per la celebrazione dei cinquecento anni della scoperta dell'America, un'operazione che ne ha minato, se non la scientificità, certamente l'originalità.

La seconda osservazione riguarda il fatto che, con la fine della Repubblica aristocratica di *Ancien Régime*, nel 1797, non si può certo ritenere esaurita la storia marittima ligure e specialmente la centralità del porto di Genova nei confronti del Mediterraneo: anzi, alcuni lavori di questi ultimi anni hanno contribuito proprio a sottolineare in maniera più precisa da un lato la funzione nazionale dello scalo ligure²⁷, dall'altro quella di importante centro di collegamento operativo nell'alto Tirreno, in sinergia con altri porti, come Barcellona e Marsiglia, con i quali l'integrazione sta diventando sempre maggiore anche attualmente²⁸. Mi riferisco in particolare agli studi sulle infrastrutture portuali di fine Ottocento²⁹ e a quella navigazione sovvenzionata che ha tra i propri protagonisti il genovese Rubattino, simbolo di una imprenditoria italiana che all'epoca continua a cercare un difficile equilibrio tra legami tradizionali e spinte innovative³⁰.

Continuando peraltro ad invadere un ambito cronologico più ampio di quello che avrei dovuto rispettare, vorrei richiamare un ultimo aspetto che nei secoli di un passato più lontano era non sempre di facile approccio, poiché gli equipaggi protagonisti della storia marittima ligure dell'Età moderna

²⁷ Si veda DORIA 1993; Più tecnico BIANCHI TONIZZI 1985; BIANCHI TONIZZI 1986; BIANCHI TONIZZI 1991; da ultimo BIANCHI TONIZZI 2000. Di grande utilità i volumi CABONA 1988-1996. Più in generale sullo stesso periodo, MACCIÒ - MIGLIORINO 1986.

²⁸ Si veda LEARDI 1986, che rivisita in parallelo la storia delle città e ne esamina i rispettivi porti e lo sviluppo economico a partire dalla metà del XIX secolo.

²⁹ Oltre ad alcuni riferimenti bibliografici citati alla nota precedente, si veda CABONA 1991b; CABONA 1991a.

³⁰ DORIA 1990. Si veda anche *Cultura del Sapere* 1991, la sezione *Trasporti marittimi. Dalla vela al vapore*, a cura di U. COSTA.

erano spesso galeotti, così come i calafati, gli stoppieri, ma anche i piloti ed i cartografi imparavano i primi rudimenti nelle botteghe, ma consolidavano le loro conoscenze solo in seguito, con la pratica e l'esperienza. Mi riferisco alla evoluzione della tecnologia dei vettori marittimi³¹ che, nella seconda metà del XIX secolo, deve trovare un necessario collegamento con la formazione degli operatori e dei tecnici: i cambiamenti quasi epocali in questo settore, successivi alla legge Casati, sono attualmente a Genova oggetto di un'ampia ricerca ancora in corso (in Liguria iniziano, ad esempio, a proliferare gli Istituti nautici, in ogni centro marittimo)³²; ma più ancora volevo chiudere segnalando l'importante funzione svolta, a partire dal 1870, dall'istituto Superiore Navale di Genova (primo e unico in Italia, per alcuni decenni, a laureare ingegneri navali), di cui è stata recentemente pubblicata in un volume la storia³³, con una parte molto interessante sulle tesi di laurea assegnate nel primo quinquennio di attività (1889-1894)³⁴: esse riflettono in modo preciso le nuove necessità della marineria italiana e del settore delle costruzioni navali, anticipando quasi quel connubio tra mondo della formazione ed economia reale di cui tanto si parla oggi all'interno degli Atenei italiani.

³¹ Si veda da ultimo su questo argomento DORIA 2001a.

³² Su questo argomento è in corso a Genova un'ampia ricerca da parte della prof. Maria Stella Rollandi, di cui vedi ROLLANDI 2001, con bibliografia.

³³ *Dalla Regia Scuola* 1997.

³⁴ MARCENARO 1997.

V - CREDITO E FISCALITÀ

Una città di mercanti e di banchieri (secoli XV-XVII)

1. Cambiavalute e banchieri

Già nel più lontano passato il sistema del credito e la crescita economica delle città sono in stretto rapporto: fino a quando la vita economica si svolge nel quadro del sistema feudale, la mancanza di capitali mobiliari e monetari non è sentita in misura rilevante, ma, con lo sviluppo sempre maggiore dei commerci – che postula la necessità di strumenti atti a surrogare i capitali monetari – si cerca di ovviare a questa situazione di carenza. L'esercizio del credito rimane tuttavia a lungo non regolamentato e spesso illegale e, comunque, gli alti tassi (30-40%) impediscono ai mercanti e agli artigiani di procurarsi i capitali necessari, poiché il profitto ottenuto dall'investimento risulterebbe sicuramente inferiore al costo: la clientela di questi banchieri-usurai è pertanto all'inizio costituita principalmente da gente bisognosa di denaro per l'acquisto di beni di consumo.

I primi banchi medievali (nelle parole dell'economista settecentesco Francesco Galiani)

I primi Banchi erano in mano de' privati, presso a quali depositavasi il danaro, ed erano da essi date le fedi di credito, e tenuti quasi que' regolamenti stessi che usansi oggi ne' pubblici Banchi. E siccome sono stati gl'italiani non solo i padri e i maestri d'ogni scienza dopo la loro restaurazione, ma i maestri e gli arbitri del commercio, perciò in tutta Europa erano essi i depositari del danaro, e dicevansi banchieri. Ancor oggi la strada de' Lombardi è detta a Londra e a Parigi quella ove s'uniscono i mercanti, e la piazza del cambio d'Amsterdam chiamavasi Piazza Lombarda: giacché i Veneziani, i Genovesi e i Fiorentini erano conosciuti sotto tal nome. Ma perché in que' secoli miserabili gli uomini né seppero camminare per le vie del diritto, né giudicare delle azioni altrui sulle regole del vero, furono da' Lombardi commessi una co' leciti molti illeciti commerci, donde furono confusi cogli usurai, e perseguitati non meno perché erano ricchi, che cattivi.

Non si può dubitare che tali Banchi fossero utilissimi e buoni; mentre i mercatanti senza pagar grosse usure trovavano quanto denaro volevano, e il danaro non si fermava ozioso nelle mani degl'inesperti a muoverlo e trafficarlo. Quindi era dagli uomini, mediante la fede

* Pubblicato in parte anche in: *Attori e strumenti del credito in Liguria. Dal mercante banchiere alla banca universale*, Genova 2004.

e l'onestà, raddoppiata la moneta colla creazione d'un'altrettanta quantità di moneta di carte, che non costavano mercanzie mandate all'Indie, come i metalli preziosi ...

Il Quattrocento risente ancora della concezione medievale – quella ufficiale della Chiesa – che considera immorale ogni forma di trasferimento oneroso del danaro: in quest'ottica è vista con sospetto anche la lettera di cambio, considerata un prestito camuffato, come in effetti diventerà, anche quando sottende una operazione commerciale; se ne limita la liceità solo al caso in cui sia tratta su un'altra piazza ed in una moneta diversa da quella del traente: in questo modo l'interesse viene occultato all'interno del tasso di cambio.

Protagonisti nel settore del credito sono i mercanti-banchieri, cioè dei soggetti economici non specializzati che aprono conti correnti e ricevono depositi, inizialmente, almeno in apparenza, senza corrispondere alcun interesse. L'apertura del conto serve al cliente per facilitare i propri pagamenti, le riscossioni e le operazioni di giro 'per scritta', cioè con l'iscrizione della partita nei libri contabili del mercante-banchiere (che tiene un *Banco*). Da parte sua, quest'ultimo, può disporre delle somme raccolte per i propri affari (mercantili, assicurativi, imprenditoriali), acquista una sempre maggiore credibilità professionale e sociale e, utilizzando i mutamenti e le aperture dottrinali della stessa Chiesa, può iniziare a corrispondere un 'giusto' interesse ai depositanti. Col tempo, le prime operazioni, effettuate solo *su piazza*, si diffondono anche *fuori piazza*. Venezia, Genova, Barcellona, ma specialmente la Toscana, testimoniano un fiorire di attività in questo settore e il progressivo perfezionarsi di strumenti creditizi (con le più varie forme di finanziamento, comprese le anticipazioni su merci) e delle tecniche ad essi connesse (la girata cambiaria, l'assegno, etc.).

Genova è stata nel Medioevo e nell'Età moderna un centro di primo piano nella genesi e nello sviluppo tecnico dell'attività creditizia. La tradizione cittadina in tema di banca è molto antica e già nei più vecchi registri notarili del XII secolo compare la denominazione di *bancherius* a designare una professione: con questo termine si indicano infatti a Genova all'inizio i *cambiatori manuali di monete* (o *campsor*, *cambiator*), chiamati altrove *argentari* o *nummulari*. Essi tengono il loro 'bancho' o 'tavola' (*tabula cambii*) all'aperto, in piazza, vicino alle chiese, nelle logge della nobiltà mercantile, dove questa discute di affari. A Genova li troviamo in piazza Banchi, presso la Cattedrale di San Lorenzo e nelle vicinanze di Palazzo San Giorgio: oltre al cambio delle specie monetarie, sul quale percepiscono una provvigione, esercitano di norma anche il commercio dei metalli preziosi; con il passare del tempo iniziano a

raccogliere depositi e a compiere girate di conto e di cambiali, emissione e negoziazione di assegni, pratica dell'assicurazione. Così le partecipazioni a società di varia natura caratterizzano successivamente l'attività di questi soggetti che sono ormai diventati banchieri, anche se mantengono il diritto di investire nei propri affari i depositi dei clienti: la storiografia li continua a definire, come si è già accennato, *mercanti-banchieri*, poiché alla capacità tecnica uniscono la varietà operativa, essendo attivi su più fronti. Certo, all'inizio, le prime operazioni che compiono sono molto semplici, ma si tratta comunque già di un grande aiuto per i pagamenti e le compensazioni legate agli scambi commerciali, in un mercato caratterizzato da un sistema monetario bimetallico, basato su oro e argento, in cui circola quindi solo moneta coniata.

Fra di essi un gruppo particolare occupa una posizione di rilievo: i cosiddetti *banchieri de tapeto*. Si tratta della categoria più qualificata di banchieri, che, per il fatto di essere autorizzati a compiere operazioni finanziarie per conto del Comune, hanno il diritto di ricoprire il proprio banco con un drappo o 'tapeto'. Anche a Firenze, del resto, i banchieri (detti *tavolieri*) trattano gli affari stando seduti ad un tavolo coperto da un panno verde, con un libro di conti aperto davanti e una borsa di danaro a portata di mano (*sedentes ad tabulam cum tasca, libro et tapeto*), sempre pronti cioè a cambiar monete e a fare pagamenti mediante giri di partite, spesso su ordine verbale: si tratta, anche in questo caso, delle due sole funzioni loro concesse dagli Statuti della propria corporazione, l'Arte del cambio.

A Genova, per esercitare la professione di banchiere occorre comunque ottenere una licenza dal Comune: l'autorizzazione e l'avallo dello Stato per lo svolgimento di questa attività contribuisce a creare e ad alimentare la fiducia dei cittadini nei loro confronti. All'inizio di ogni anno i banchieri sono poi tenuti a prestare fideiussioni ed a rinunciare a qualsiasi privilegio di foro, onde consentire ai propri clienti di convenirli presso i tribunali di altre città. La responsabilità patrimoniale è personale e illimitata; la solidarietà è imposta ai familiari (moglie e fratelli, che in caso di fallimento non si dissociano in tempo utile); vi è inoltre l'obbligo della presentazione delle scritture, che hanno forza di prova, sia a favore degli stessi titolari, ma soprattutto nei rapporti fra terzi a cui il banchiere sia estraneo¹.

¹ Come in tutte le città di mare, i contratti più utilizzati sono essenzialmente due:

a) *il prestito a cambio marittimo*, nel quale il finanziatore fornisce una somma al mercante a proprio rischio; gli deve essere restituita al ritorno con un interesse, mediamente del 25%; in

Il passaggio dalla dimensione locale a quella internazionale è agevolato dall'acquisizione da parte di Genova di una posizione dominante all'interno del Mediterraneo, anche grazie alla consolidata presenza negli empori orientali; ampliandosi il giro e la gamma degli affari, viene ulteriormente stimolata la specializzazione professionale che porta i mercanti banchieri genovesi all'acquisizione di un ruolo di primo piano sul mercato finanziario internazionale all'interno delle *fiere di cambio*. Le *fiere*, che si svolgono nelle varie città europee e dove peraltro affluiscono numerose valute differenti, sono occasione e motivo per introdurre e mettere a punto sistemi di pagamento e strumenti di credito innovativi, come impegni di pagamento, lettere di fiera e titoli finanziari, ma accrescono anche gli scoperti di conto corrente, le girate cambiarie. Molte delle transazioni d'affari, prevalentemente mercantili, vengono infatti regolate con strumenti di credito, poiché, alla fine della fiera, i conti ancora sospesi tra venditori ed acquirenti sono riportati alla fiera successiva mediante impegni di pagamento. In un primo tempo vi è uno stretto legame con le merci tangibili; successivamente si affermano le compensazioni tra prestatori e beneficiari di prestiti, cioè le contrattazioni esclusivamente monetarie e gli impegni o lettere di fiera si trasformano in vere e proprie cambiali e titoli finanziari.

Protagonisti, come mercanti e banchieri, durante tutto il Duecento, agli incontri che si svolgono quattro volte all'anno nella Champagne, i Genovesi sono attivi ed egemoni dal 1463 alle fiere di Lione: mercati temporanei, da due a quattro settimane, di merci e di cambiali, con la partecipazione quindi di *negozianti* e di *banchieri*. Esclusi da questi incontri trimestrali nel 1532 in quanto filospagnoli, per almeno un altro secolo tengono dalla loro città, con grande abilità, le fila delle operazioni di prestito svolte su varie piazze all'interno di quella che è stata definita tra XVI e XVII secolo, la

pratica il finanziatore si assume i rischi di mare (naufragio, pirateria, guerra) ma non quelli commerciali;

b) *la commenda o colleganza* che può essere bilaterale (o plurilaterale, se più soggetti conferiscono quote di capitale) o unilaterale. Quest'ultima è la più comune e vede interagire due soggetti, di cui uno, il *socius stans*, fornisce tutto il capitale e ottiene di norma i tre quarti dell'utile, al termine dell'operazione mercantile; il secondo, detto *tractator*, compie il viaggio e gestisce gli affari mercantili seguendo i patti e le indicazioni avute prima della partenza; deve fornire un rendiconto sui costi e sull'utile realizzato, di cui gli spetta di norma la quarta parte. Si trattano spezie, materie prime, prodotti di importazione orientale (zucchero, cera, miele, pietre preziose) ma anche grano, metalli (piombo, ferro, stagno).

‘Repubblica internazionale del denaro’, cioè un’ideale infrastruttura tenuta insieme dall’interesse economico, una repubblica senza confini politici che all’interno dell’Europa « nutre e si nutre dei bisogni incommensurabili di denaro » che la politica e la guerra impongono agli Stati.

Legati a molte corone d’Europa, ancor prima della scelta filospagnola, alla metà del Trecento i mercanti-banchieri genovesi già erano usciti indenni dai rovesci degli insolventi sovrani inglesi e francesi, che invece mietono pesantemente vittime tra le grandi compagnie fiorentine e toscane in generale. Le anticipazioni, così come i servizi di tesoreria, per sovrani, signori ed enti ecclesiastici per lungo tempo altamente remunerativi, si dimostrano infatti spesso dannosi proprio per i comportamenti non corretti delle controparti.

Doria, Centurione, Cicala, Gentile, Giustiniani, Grimaldi, Lomellini, Spinola sono solo alcuni fra i nomi di aristocratiche famiglie genovesi i cui rappresentanti non frequentano più solo Piazza Banchi ma, oltre alle fiere, anche città come Bruges e Londra nel Nord Europa, i principali centri commerciali del Portogallo e della Spagna; non disdegnano inoltre la corte pontificia e la gestione delle ampie risorse finanziarie di cui la Chiesa romana fa da collettore e redistributore. Caratteristica del loro operare è quella di preferire l’attività individuale, salva la scelta di legarsi temporaneamente in occasione di particolari e singoli affari.

Attività mercantile, banche di deposito, attività di cambio per servire alle operazioni di pagamento e al trasferimento di capitali a livello internazionale, in un’epoca in cui i mezzi di trasporto sono molto lenti e la sicurezza precaria: così R.S. Lopez sintetizza le origini del sistema bancario tra Medioevo ed Età moderna, con particolare riferimento al caso di Genova.

2. *Dalla Loggia di Banchi alla Borsa (1859)*

A Genova Piazza Banchi è il centro dove si radunano notai, cambiavalute, sensali, assicuratori, mercanti: proprio dai banchi dei notai e dei cambiatori pare che essa prenda il nome. Si tratta certamente del cuore economico della città e tale rimane dal Medio Evo fino alla creazione ottocentesca di Via Giulia (ora via XX settembre) e di Piazza De Ferrari. In una città caratterizzata dalla carenza di luoghi di aggregazione, assumono una particolare importanza le *logge*, cioè quegli spazi riparati che servono di giorno per trattare gli affari, e la sera, specialmente d’estate, per conversare; sono spesso proprietà privata, di nobili, di confraternite, vicine alle chiese: svolgono funzione di quartiere. È naturale, quindi, che i mercanti genovesi

utilizzino per riunirsi e per svolgere le loro più importanti contrattazioni i portici dei palazzi nobiliari di piazza Banchi (Di Negro, Lomellini, Serra, Usodimare). Essi qualificano con la loro presenza questo luogo al punto che, alla fine del Cinquecento, all'interno della ristrutturazione urbanistica della piazza, vi viene creata dallo Stato una loggia apposita, una *Loggia dei mercanti*, cioè al servizio dell'unica attività economica che non ha una corporazione autonoma.

Non se ne sente la necessità: come a Venezia, infatti, il Comune stesso è organizzazione dell'aristocrazia mercantile, prima, e al servizio della finanza che si sta sempre più espandendo, in epoca successiva. Il detto *Genuensis ergo mercator*, che ritroviamo alla metà del XVI secolo in un atto processuale della *Rota genovese*, principale tribunale mercantile dell'Età moderna, ha infatti questo significato, oltre a quello di voler ulteriormente sottolineare che, vivendo in una città in cui ricchi, poveri, nobili, plebei, donne, uomini pubblici e privati cittadini non lasciano mai il denaro infruttifero, ad essi spetta la qualifica di mercante senza che debbano dimostrarlo con altre prove o requisiti.

È quindi il Comune stesso che a Genova si dà carico di precostituire uno spazio urbano specifico che sia al contempo funzionale e rappresentativo dell'aristocrazia mercantile. Dal momento della sua costruzione l'edificio subisce una diversificazione di funzioni concomitante con l'evolversi della mercatura nella sua struttura organizzativa. Costituita da un unico grande spazio rettangolare con una volta sorretta da cinque arcate nel lato più lungo dei muri portanti e tre nel più corto, la Loggia, dopo essere stata a lungo il luogo in cui si combinano affari attraverso i contatti personali, assumerà in seguito la funzione di Borsa merci, con oltre 600 mq di superficie coperta, ed un soffitto costruito secondo un progetto ardito, poiché la volta non ha sostegni interni. Numerosi sono poi gli elementi scultorei decorativi, sia esterni, addossati ai muri perimetrali, sia interni, con colonnine binarie che sostengono le arcate. Un unico affresco orna la parete di fondo.

La diversificazione di funzioni della Piazza e successivamente della Loggia è concomitante, come si è detto, con l'evolversi della struttura organizzativa dell'attività mercantile. Nel Medioevo si possono individuare varie figure di uomini di affari: mercanti di corte, mercanti per le abbazie, commercianti all'ingrosso di generi alimentari, commercianti all'ingrosso e al minuto di merci manufatte, venditori ambulanti, venditori di schiavi, importatori di generi orientali di prima necessità.

Con la cosiddetta *Rivoluzione commerciale*, l'aumento demografico e la ripresa dell'agricoltura permettono di dedicare risorse umane e finanziarie ad un maggiore sviluppo dei traffici: tra l'XI ed il XIV secolo il commercio diventa il settore più dinamico dell'economia in un numero crescente di paesi. L'immagine più consueta che l'iconografia ci consegna per il mercante di questo periodo è quella di 'uomo dai piedi polverosi', che si muove su un sistema di strade poco sicuro e deteriorato, che solo lentamente acquista diritti operativi e protezione per la migliore conduzione degli affari. La Chiesa stessa, che aveva rallentato il processo di sviluppo della mercatura condannandola per i fini di lucro che si proponeva, arriva a parificare nei diritti e nella protezione il mercante al pellegrino (ribadendo nella circostanza, peraltro, la figura tradizionale del mercante itinerante).

Per tutto questo periodo, infatti, ed anche per buona parte dell'Età moderna, il mercante accompagna le proprie merci, assumendosi spese e noie di trasporto: non ha infatti un compratore predeterminato, un committente. I suoi mercati sono le fiere (locali, nazionali o internazionali) e i porti. Da qui deriva la necessità di un luogo di incontro per mercanti, sensali, assicuratori ma anche banchieri, o meglio mercanti-banchieri, data l'abituale e diffusa mancanza di specializzazione: luogo che ha anche la funzione di favorire la sinergia tra mercanti e capitalisti per dare vita a quelle associazioni di capitali che permettano l'espansione commerciale, poiché i contraenti non hanno ancora sedi o uffici stabili. Solo con il progredire e l'intensificarsi delle attività commerciali e con il sorgere delle grandi case mercantili, dotate di corrispondenti e di filiali sparse nei vari paesi, il mercante può non condurre più la vita girovaga di un tempo: la sede dell'azienda coincide spesso con la sua abitazione, ed egli combina molti affari attraverso i contatti personali, continuando quindi a frequentare la *loggia*, ma deve trovare un parente, un amico, un commesso che accompagni sia per mare che per terra la merce che spedisce.

Una evoluzione fondamentale avviene nel XVII secolo, con il fiorire di Amsterdam: l'affermarsi di una nuova attività specializzata, quella dello *spedizioniere*; per conto del quale viaggiano i vetturali per i trasporti terrestri, a cui corrisponde il *cargadore* o sensale di noli nei trasporti marittimi. Nascono contemporaneamente le *polizze di carico* e le *lettere di vettura*, cioè i documenti rappresentativi delle merci che permettono al ricevente il controllo di qualità e quantità delle mercanzie arrivate. Non per questo la loggia dei mercanti perde la sua funzione e proprio la necessità di reperire spazi più

ampi e organizzati, non solo per le operazioni commerciali, ma anche per le contrattazioni finanziarie (i prestiti in cui i Genovesi eccellono dal XVI secolo), è alla base della ristrutturazioni che progressivamente vengono attuate.

Sebbene si continui a parlare infatti di *Loggia dei mercanti* si può dire in realtà che inizi una nuova fase di sviluppo di questo luogo: in tutta Europa tra Cinque e Seicento si stanno ormai sviluppando le *Borse*, poiché le fiere periodiche non sono più in grado di sopperire alle necessità dei mercanti e dei finanziari. Alle *fiere dei cambi* trimestrali, dove vengono compensate le lettere di cambio e dove si procede a formare il listino dei cambi, si sostituiscono le *Borse* a Bruges, a Anversa, a Lione, a Londra, solo per citare le prime da un punto di vista cronologico². Oltre alle lettere di cambio (cambiali in valuta estera) si iniziano a trattare i prestiti (fondi pubblici) e lentamente anche le azioni. Accanto alle prime Borse valori iniziano poi ad operare le prime Borse merci, grazie all'affermarsi della nuova tecnica di vendita su campione e del concetto di *fungibilità* delle mercanzie. Amsterdam, ad esempio, all'inizio del XVII secolo, ha tre Borse: la più importante è quella finanziaria, poi vi è la seconda, per le merci ed una terza esclusivamente per la contrattazione dei cereali.

Anche a Genova la *Loggia di piazza Banchi* inizia a svolgere queste stesse funzioni, né il nome deve trarre in inganno: in tutta Europa si continuano ad usare i vecchi luoghi di riunione dei mercanti, al punto che il francese S. Ricard definisce nel 1686 la Borsa come «il luogo d'incontro di banchieri, mercanti e negozianti, agenti di cambio e di banca e altre persone». Alla fine del secolo XVIII, tuttavia, la Loggia coperta genovese cade in disuso per le

² Il termine è ritenuto derivare dal fatto che nella città di Bruges le riunioni dei mercanti e dei banchieri si tenevano nei pressi dell'Hôtel des Bourses, così chiamato da un esponente dell'antica e nobile famiglia van der Bourse, che l'aveva fatto costruire e ne aveva ornato il frontone con lo scudo delle sue armi, che recava tre borse ... come si può vedere ancora oggi su quell'edificio. Poco importano i dubbi che solleva questa spiegazione. La parola, in ogni caso, fa fortuna, senza eliminare peraltro altre denominazioni. A Lione la Borsa si chiama «place des Changes»; nelle città anseatiche, Collegio dei mercanti; a Marsiglia, «la Loge»; a Barcellona e a Valenza, la «Lonja». Non sempre esiste un edificio apposito: di qui la frequente confusione dei nomi fra il luogo di riunione e la Borsa vera e propria. A Siviglia, l'assemblea dei mercanti si tiene ogni giorno sulle «gradas», i gradini della cattedrale; a Lisbona, nella «Rua Nova», la via più larga e lunga della città già nominata nel 1294; a Cadice, nella «Calle Nueva», aperta senza dubbio dopo il sacco del 1596; a Venezia, sotto i portici di Rialto e nella «Loggia dei Mercanti», costruita sul luogo in stile gotico nel 1459 e ricostruita nel 1558.

contrattazioni ed è progressivamente abbandonata: secondo alcuni Autori i mercanti ed i banchieri preferivano gestire addirittura i loro affari a cielo aperto e negli angoli della attigua Piazza Banchi «per tenersi lontano dalla confusione, dalla moltitudine di persone che nella Loggia si radunava e dall'eco che, con grave incomodo di chi deve trattare affari, risuona in quel vasto locale». Bollati come 'sfaccendati' i frequentatori della Loggia, in pratica la vera sede d'incontro dei mercanti diventa il *Portofranco*, dove vi sono i magazzini e gli uffici; anche i banchieri, i mediatori di cambi e i sensali preferiscono trattare i loro affari nei propri *scagni* o nelle vicinanze. Contemporaneamente si assiste al degrado dell'edificio che perde, nel Settecento, completamente il suo aspetto di luogo serio e signorile, lasciato ad uso pubblico e disponibile per qualsiasi scopo, tanto che vi si tengono balli, spettacoli e svariati festeggiamenti. Il recupero alle funzioni tradizionali avviene nel 1839, quando il governo cittadino offre alla Camera di Commercio la Loggia affinché la destini ufficialmente ad uso di Borsa.

L'effettiva utilizzazione della *Loggia di Banchi* come luogo di riunione per trattarvi affari di Borsa risale quindi, formalmente, al primo aprile 1840: viene ripulita e chiusa con vetrate; si provvede a rimuovere le bottegucce esterne e interne fra le colonne; sono collocate delle balaustre di marmo; è stabilito un orario, dalle 8 alle 21; viene pagato un custode-portiere. Si decide di far entrare il pubblico da dietro, da Piazzetta Senarega, allora Piazzetta delle mele; non vi sono ammessi «soldati, donne, mendicanti e persone mal vestite».

È in realtà una Borsa *sui generis*, in quanto in essa si danno convegno tutti quelli che trattano affari di varia natura, compresi coloro che vi vanno senza concluderne, ma non la frequentano né agenti di cambio né mediatori di merci: cioè in effetti non è né riconosciuta né regolamentata dalla legge. Ha in pratica carattere misto di mercato di merci e di valori, e gli affari riguardano in particolare mercanzie diverse, assicurazioni, trasporti, ossia le operazioni legate tradizionalmente al Portofranco, di cui ogni sabato viene pubblicato un listino ufficiale di corsi e prezzi; il mercato dei valori mobiliari è limitato alle lettere di cambio e a pochi titoli del debito pubblico: tra il 1846 ed il 1877 si raggiunge infatti, solo in alcuni anni, il massimo di quattro specie di titoli trattati; per quanto concerne le azioni, si inizia nel 1846, ma solo dopo il 1856 si supera occasionalmente la ventina di società diverse quotate.

Lo sviluppo della Borsa, da questo momento in poi è collegato alla normativa del Regno di Savoia, e quindi al fatto che nel 1842-1843 viene

promulgato da Carlo Alberto il Codice di Commercio, con cui la legislazione piemontese dispone per la prima volta di una disciplina organica in materia di Borse e di società commerciali, in particolare società per azioni. Con il 1855, in realtà, è ufficialmente databile l'inizio del funzionamento di una Borsa di Commercio a Genova, che dopo il 1859, anno in cui vengono effettuati una serie ulteriore di lavori per migliorare l'accoglienza della Loggia, rimane nella sede di piazza Banchi per lungo tempo, continuando a gestire in modo unitario il settore merci e quello finanziario: la Borsa valori vi rimane operativa, infatti, fino al 1912; la Borsa merci fino al 1984³.

Bibliografia specifica

- F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, I. *Le strutture del quotidiano*; II. *I giochi dello scambio*; III. *I tempi del mondo*, Torino 1981-1982.
- F. CARACENI, *Piazza, chiesa e loggia di Banchi*, Genova 1976.
- M. DA POZZO - G. FELLONI, *La borsa valori di Genova nel secolo XIX*, Torino 1964.
- C. DI BIASE, *Strada Balbi a Genova. Residenza aristocratica e città*, Genova 1993.
- R. DI TUCCI, *Studi sull'economia genovese del secolo decimosecondo. La nave e i contratti marittimi. La banca privata*, Genova 1933.
- G. GIACCHERO, *Origini e sviluppo del Portofranco genovese (11 agosto 1590 - 9 ottobre 1778)*, Genova 1972.
- L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova 1980.
- M.W. HALE, *Early banker in the Genoese notarial records*, in «The Economic History Review», VI (1935-1936), pp. 73-79.
- J. HEERS, *Gènes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961 (Affaires et Gens d'affaires, 24).

³ In realtà è normale che ogni centro commerciale abbia la sua Borsa. Un marsigliese che fa un giro d'orizzonte, nel 1685, osserva che se il termine varia, in parecchi luoghi « il mercato », e negli scali del Levante il « bazar », la sostanza è sempre la stessa. Comprendiamo così la sorpresa dell'inglese Leed Booth, divenuto console russo a Gibilterra, che nel suo rapporto al conte di Ostermann scrive (14 febbraio 1782): « [A Gibilterra] non abbiamo cambio dove i mercanti si riuniscano per negoziare come nelle grandi città commerciali; e per parlare sinceramente, ne abbiamo assai pochi [di mercanti] in questa piazza, e quantunque sia molto piccola e non produca niente, vi si fa un grande commercio in tempo di pace ». Gibilterra, come Livorno, è una città che fiorisce per il contrabbando e il commercio di frodo: a che servirebbe una Borsa?

- J. HEERS, *Genova nel Quattrocento. Civiltà mediterranea, grande capitalismo e capitalismo polare*, Milano 1984.
- M. JAFFE, *La Borsa merci di Genova nel suo primo centenario*, Genova 1955.
- A. LATTES, *Note per la storia del diritto commerciale: gli antichi registri dei banchieri genovesi*, in « Rivista del diritto commerciale e del diritto generale delle obbligazioni », XVII (1919), pp. 616-622.
- J. LE GOFF, *La borsa e la vita. Dall'usuraio al banchiere*, Bari 1987.
- R.S. LOPEZ, *La prima crisi della banca di Genova (1250-1259)*, Milano 1956.
- R.S. LOPEZ, *L'alba della banca. Le origini del sistema bancario tra medioevo ed età moderna*, Bari 1982.
- P. MASSA, *Genova: tra spazi commerciali e concentrazione edilizia (secoli XIV XVI)*, in *Spazio urbano e organizzazione economica nell'Europa medievale*. Atti della Session C23 eleventh international economic history congress, Milano, 12-16 settembre 1994, a cura di A. GROHMANN, Perugia 1996 (« Annali della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Perugia. Materiali di Storia », 14, 1995) pp. 391-411.
- C. MIOLI - G. PESSAGNO, *La consulta dei mercanti genovesi (1805-1827)*, Genova 1927.
- A.M. NICOLETTI, *Via XX Settembre a Genova. La costruzione della città tra Otto e Novecento*, Genova 1993.
- L. NUTI, *Liguria*, Firenze 1992.
- E. PANDIANI, *Le arti intorno al porto nell'età di Andrea Doria*, in *Porto di Genova* 1953.
- E. POLEGGI, *Strada Nuova. Una lottizzazione a Genova nel Cinquecento*, Genova 1968.
- E. POLEGGI - F. CARACENI, *Genova e Strada Nuova*, in *Storia dell'Arte italiana*, III, *Momenti di Architettura*, Torino 1983.
- 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, a cura di E. POLEGGI, Genova 1989, pp. 7-9.
- A.E. SAYOUS, *Les opérations des banquiers italiens en Italie et aux foires de Champagne pendant le XI siècle*, in « Revue historique », 170 (1932), pp. 1-31.
- A.E. SAYOUS, *Les opérations des banquiers de Gênes à la fin du XI siècle*, in « Annales de droit commercial français, étranger et international », 42 (1934), pp. 285-296.

Una spinta innovativa nello sviluppo del credito: la Casa e il Banco di San Giorgio

La Repubblica di Genova, nel suo assetto istituzionale è caratterizzata dalla presenza di un organismo particolare, sul cui rapporto con il potere statale esistono ancora problemi interpretativi: la Casa di San Giorgio. Definita da Macchiavelli come «un esempio veramente raro» e da uno storico ottocentesco, il Lobero, un «mirabile corpo ... forse più conosciuto dagli esteri che dagli stessi nazionali», è considerata tradizionalmente l'istituzione dominante della città in campo finanziario, fiscale ed economico-politico. Proprio per questo, però, anche potenzialmente pericolosa: quasi «un'altra Repubblica nella nostra Repubblica»; oppure un mezzo per acquisire ulteriore potere: «... E s'egli avvenisse, che con il tempo in ogni modo avverrà, che San Giorgio tutta quella città occupasse, sarebbe quella una repubblica più che la viniziana memorabile ...», così continua infatti Macchiavelli. Ammesso che ci possa essere conflitto d'interessi tra lo Stato e San Giorgio, come alcuni Autori lasciano trasparire dai loro scritti, non si può non concordare con chi sottolinea l'unitarietà del gruppo dirigente, arrivando ad ipotizzare quasi una spartizione del potere tra politica ed economia, con un diverso e specificatamente autonomo campo d'azione, ma con regole e ordinamenti provenienti comunque dai supremi organi di governo dello Stato.

La Casa di San Giorgio deve la sua esistenza all'importanza sempre crescente del debito pubblico, che la Repubblica non riesce a contenere entro limiti fisiologici rispetto alle proprie capacità di rientro e di gestione. Le finanze del Comune soffrono infatti per le risorse, per di più molto irregolari, molto inferiori alle ambizioni, e quindi per un deficit cronico che niente sembra poter ridurre. Si tratta indubbiamente di un problema che accomuna la maggior parte dei centri urbani europei, ma poche città sopportano un peso così grande con altrettante poche disponibilità finanziarie nel settore pubblico. Genova regna, sul mare, su un vero impero; amministra importanti scali lontani; deve mantenere un'attività diplomatica considerevole ed

* Pubblicato in: *Attori e strumenti del credito in Liguria. Dal mercante banchiere alla banca universale*, Genova 2004, pp. 83-98.

interviene con la sua flotta militare a grande distanza nell'Oriente mediterraneo, contro i Turchi, prima e dopo la perdita di Costantinopoli e di Pera: tutto ciò comporta sforzi finanziari considerevoli. In contrapposizione, il *districtum* che paga imposte regolari rimane limitato, confinato alle fasce litoranee, per di più discontinue, interrotte da grandi signorie feudali spesso ostili. Il prezzo delle guerre, esterne o civili, è enorme.

Questa grave sproporzione fra entrate e costi di espansione e per il mantenimento del dominio sul mare e sul proprio territorio, non può essere facilmente risolta; essa si impone già all'attenzione dei contemporanei, che ne hanno una precisa coscienza, ma non vedono dei rimedi, o non sono in grado applicarli nei confronti di tradizioni e di strutture ormai affermate.

Le imposte vengono percepite male ed in scarsa quantità, e da un punto di vista generale, molte di esse sono veramente di scarso profitto. La vera soluzione è, in numerose occasioni, l'instaurazione di *diritti* speciali su questo o quel traffico mercantile, o su una determinata operazione commerciale, in modo da sovvenire a delle pressanti necessità di denaro senza fare ricorso alle risorse ordinarie. Sempre più spesso poi il *dricetus*, sia esso una tassa sui traffici, i trasporti o le transazioni, viene venduto a uomini d'affari che, a titolo individuale o in associazione, forniscono in anticipo la somma richiesta e possono allora riscuotere le tasse per proprio conto. Le cosiddette «vendite» sono messe all'incanto, e ciò alimenta una certa attività finanziaria, poiché il *dricetus* può essere rivenduto, diviso in più parti, diventando un vero valore mobiliare.

In questo modo, però, lo Stato si spoglia della riscossione delle imposte a vantaggio di privati, che divengono così esattori ed amministratori di *gabelle* ed impongono il proprio controllo su vari settori dell'economia: è quasi una abdicazione.

Questo trasferimento di poteri fiscali e di sorveglianza prende una dimensione più importante allorché la cessione abbandona un carattere occasionale e temporaneo per divenire più pesante ed impegnare le risorse della città per lunghi anni, addirittura per un periodo di tempo indeterminato. Le somme impegnate diventano sempre più elevate, il *dricetus* più generale ed i compratori, o finanziari, più numerosi. Così nascono le *Compere*, istituzioni particolari della finanza pubblica a Genova, antenate della Casa di San Giorgio: una *Compera* è quindi un'associazione di creditori dello Stato, poiché riunisce tutti coloro che hanno prestato del denaro acquistando quote di un prestito; iscritte su un registro particolare, prendono il nome di *luoghi*

e generalmente, al momento del prestito, ogni unità vale cento lire. Il Comune garantisce agli associati della Compera il versamento di interessi annuali ed il rimborso del debito, ma poiché questo soffre di grandi ritardi o addirittura si rivela completamente illusorio, i prestatori e la loro organizzazione ricevono il diritto di riscuotere o una gabella già esistente o piuttosto, una nuova tassa istituita espressamente per questa occasione. Così la Compera diviene proprietaria e amministratrice di un *dricus* più o meno importante e specifico. Frequentemente essa prende il nome dello stesso *dricus*.

Dal punto di vista della sua origine, la Casa, o Ufficio delle Compere di San Giorgio, viene creata nel 1407 allo scopo di convertire i debiti dello Stato allora esistenti nei confronti dei privati, che hanno interessi dell'8, 9 e 10%, in un solo debito, unificato al 7%. L'iniziativa è del maresciallo Jean Le Maingre, detto Boucicaut, all'epoca Governatore della città per conto del re di Francia, allo scopo di procedere ad un risanamento e ad una semplificazione del debito pubblico: una fusione quindi di più organismi, opera assai complessa e di lungo respiro.

All'inizio l'operazione rimane limitata: San Giorgio si trova ad amministrare un capitale di circa tre milioni di lire, cioè circa la metà del totale del debito pubblico. Il tentativo di concentrazione e di riordino prosegue poi per più di mezzo secolo, con risultati più o meno positivi, grazie all'acquisto di luoghi, a compensazioni, ad accordi di una complessità tale, nei dettagli, da essere talora inestricabili. Il grande affare ed il più forte punto di resistenza è, sicuramente, quello delle *Compere Capituli*, i Protettori delle quali pretendevano di mantenere la propria indipendenza e non cedono che sotto la pressione di decisioni politiche, rimettendovi certamente del denaro. Non tutte le operazioni vengono però portate a termine: la *Compera Pacis* e molte altre, di minore importanza, rimangono ancora distinte.

San Giorgio, tuttavia, sembra imporsi come simbolo di buona amministrazione e, in definitiva, come il solo organismo stabile, sicuro della continuità del suo funzionamento, all'interno della Repubblica¹. Tutto ciò è

¹ « ... La Casa di San Giorgio non è altri oggidì che un aggregato d'interessati in molte gabelle della Repubblica, la quale, travagliata da guerre ora civili et ora esterne, ebbe bisogno prima d'impegnare, e finalmente d'alienare esse gabelle ...; il governo di questa Casa è indipendente ... [ma] ... è governata dalli medesimi che governano la Repubblica ... [I luoghi] ... sono intatti e sicuri dal Fisco della Repubblica e dalle confiscazioni, tanto che neanche a ribelli dello Stato sono stati presi ... » (*Protettori di San Giorgio*, 1637).

dovuto in particolare ai suoi organi di governo che, di fronte all'instabilità cronica dello Stato, ai disordini che portano dei nuovi Dogi al potere, ed anche al rinnovamento molto frequente del Consiglio degli Anziani e delle altre magistrature governative, testimoniano la grande solidità dell'istituzione. L'amministrazione di San Giorgio non si basa infatti su un reclutamento per elezione, ma il processo di designazione dei responsabili, i Protettori, in numero di otto, di cui sette rappresentano i creditori ed uno lo Stato, è essenzialmente quello della cooptazione; la carica dura inoltre un solo anno.

La Casa di San Giorgio continua, per tutto il corso del Quattrocento, a prestare denaro allo Stato, aumentando nello stesso tempo l'ammontare del debito amministrato e, soprattutto, accaparrandosi il diritto di riscuotere nuove tasse. In definitiva, non è esagerato affermare che, verso la metà del secolo, la maggior parte delle entrate fiscali sono di sua competenza in un sistema impositivo in cui l'esazione indiretta è la regola costante: risultano tassati, anche se non sempre pesantemente, tutti i beni di prima necessità, allo scopo di ripartire su una domanda ampia e diffusa, e spesso anelastica nei confronti del prezzo, il peso della maggiore entrata fiscale; vengono gravati di pesanti aliquote aggiuntive gli acquisti di beni di lusso, considerati di norma non particolarmente sensibili, anzi, quasi impermeabili, all'aumento delle aliquote che li colpiscono; si ricorre alla tassazione di tariffe e atti amministrativi e/o notarili, nei confronti dei quali è facile il controllo del pagamento e quindi aumenta la sicurezza della riscossione complessivamente valutata. Non regolare, anzi occasionale e legata a circostanze di particolare gravità l'imposizione diretta su beni mobili stabili e possedimenti fondiari.

Non sempre, comunque, il complesso dell'organizzazione impositiva è comunque sufficiente a soddisfare i creditori: a partire dal 1477, il Comune, incapace di superare gravi difficoltà, cede a San Giorgio addirittura l'amministrazione di Cipro, per un periodo di ventinove anni, in cambio dell'impegno a sborsare almeno diecimila lire all'anno per la sua difesa e valorizzazione; poi, dopo la caduta di Costantinopoli nel 1453, è il turno delle colonie del Mar Nero; nello stesso 1453 il Comune affida alla Casa di San Giorgio anche il governo della Corsica e la lotta contro i feudatari dell'isola, irriducibilmente ostili alla dominazione genovese.

I titoli unitari di questo enorme debito pubblico amministrato dalla Casa di San Giorgio continuano a chiamarsi *luoghi* (con valore pari a cento

lire genovesi)² così come il termine *paghe* è usato per indicare le cedole che rappresentano gli interessi in scadenza. All'interno della città, ma anche fuori di essa, i titolari di queste quote sono oltre diecimila, tra privati, enti religiosi, corporazioni, ad ognuno dei quali viene intestata una *colonna*, quasi un conto corrente presso la Casa; attraverso le relative scritture contabili (giriconto) questi titoli possono essere negoziati, oppure vincolati (i cosiddetti *moltiplici*), legando formalmente la loro utilizzazione a particolari destinazioni, sia personali (ad esempio la costituzione di una dote), sia come strumento per lasciti benefici, grazie al progressivo accumularsi degli interessi composti. La stessa funzione svolta in altre città da alcuni Monti di pietà o di beneficenza. Se poi il lascito ha una importante utilità sociale, come il mettere il capitale ottenuto a disposizione del Comune per la realizzazione di un'opera di interesse pubblico, prende il nome di *lapidium*, in quanto il benefattore viene onorato con una statua, a figura intera o con il solo busto, nel palazzo sede delle Compere, seguendo l'esempio di quanto instaurato dal primo nobile cittadino che già nel 1371 aveva capito l'importanza della capitalizzazione progressiva degli interessi: Francesco Vivaldi.

Il possesso di *luoghi* di San Giorgio non appare tuttavia, dal punto di vista finanziario, un affare molto vantaggioso. Il tasso d'interesse, inizialmente fissato al sette per cento, risulta progressivamente ridotto, venendo indubbiamente a costituire una remunerazione del capitale assai inferiore a quella ottenuta grazie a operazioni mercantili o finanziarie ben gestite. Così San Giorgio attira piuttosto persone modeste, poco inserite negli affari, ma attratte dall'assenza totale di rischi, e quindi dalla sicurezza dell'impiego. Un gran numero di artigiani vi collocano il proprio denaro e, di regola, anche le vedove che non possono far fruttare in altro modo il loro capitale; è anche un buon investimento per le comunità religiose, le chiese, i conventi, gli oratori e le confraternite di penitenti, e per le istituzioni caritative. Gli uomini di affari, ed in generale l'aristocrazia, se ne servono per depositi cauzionali e talora per operazioni speculative. La compravendita dei *luoghi* e delle *paghe* crea infatti un mercato mobiliare importante e sensibile, che in-

² Si tratta di una moneta di conto, cioè di una moneta ideale, non coniata, che ha la funzione di razionalizzare e semplificare tutta la contabilità e la gestione degli affari mediante la conversione ad un rapporto fisso, quasi un tasso di cambio ufficiale, rispetto a tutte le altre monete d'oro e d'argento, genovesi o straniere, circolanti all'interno dello Stato come conseguenza degli ampi scambi e traffici internazionali. Ogni lira si divide in venti soldi, ciascuno dei quali è composto da dodici denari.

coraggia le speculazioni finanziarie: le cedole in particolare, pagate sempre in ritardo, vengono negoziate ad un valore scontato rispetto al nominale, in funzione della probabile data dell'effettiva riscossione. Definite *lire di paghe* creano quasi un sistema di valori monetari parallelo a quello ufficiale.

Nel 1408, intanto, per ovviare alla penuria di denaro circolante ed alla conseguente esosità dei banchieri privati, l'Ufficio di San Giorgio inizia anche una attività bancaria pubblica (nel senso che è soggetta al controllo statale), di deposito e giro, alla quale affianca la concessione di crediti a breve termine, a favore però solo dello Stato o degli appaltatori delle imposte. L'attività continua, a beneficio dell'economia cittadina, anche dopo il superamento della crisi monetaria. Il volume degli affari cresce man mano negli anni seguenti e le operazioni effettuate nelle diverse forme, appaiono in sezioni diverse degli stessi libri contabili e successivamente in libri diversi: quelle per contanti nei cosiddetti *banchi de numerato* e quelle che comportano credito nei *banchi temporum*. Le prime, assai simili all'attività compiuta dai banchieri privati, consistono in accettazione in deposito di denaro altrui, rimborso del denaro a richiesta dei depositanti, giri di partite tra i conti dei clienti, servizio di tesoreria per conto dello Stato; le seconde, come già ricordato, comprendono invece le anticipazioni concesse per lo più agli appaltatori delle imposte dietro pegno di titoli pubblici (*luoghi*) ed i crediti allo Stato fondati su garanzie diverse. Si tratta del primo Banco pubblico in Italia e del secondo in Europa, essendo stata fondata nel 1401 la Tavola di Barcellona.

Il Banco, aperto nel 1408, resta in vita fino al 1445 quando gli amministratori decidono di chiuderlo; il provvedimento è stato spiegato con le perdite subite dal Banco a causa della politica monetaria dello Stato, ma si tratta di ipotesi ancora parzialmente da verificare. Anche dopo il 1445, tuttavia, nell'Ufficio di San Giorgio continuano a praticarsi operazioni creditizie, sia pure riservate ai *comperisti*, agli appaltatori ed allo Stato; e tra esse alcune sono molto sofisticate. L'attività bancaria torna ad avere un carattere pubblico nel 1531, quando si apre il cosiddetto *Banco primo di numerato*: il suo contenuto è del tutto simile a quello del primo Quattrocento, ma con un'accentuazione molto maggiore delle operazioni private; nel 1539 se ne apre addirittura un secondo ed ambedue sono attivi per le operazioni più varie.

A partire dalla metà del secolo XVI, per le esigenze degli affari e per le variabili condizioni del mercato monetario, anche se l'istituzione rimane fondamentalmente unitaria al proprio interno, progressivamente si articola in una serie di gestioni con caratteristiche diverse, ciascuna delle quali viene

individuata con il termine *banco*. Nel 1586 si apre il *Banco di moneta d'oro* per le transazioni in fiera, ove l'unica moneta ammessa è lo scudo d'oro delle cinque stampe, cioè la moneta d'oro coniata a Genova, Venezia, Firenze, Napoli e in Spagna con lo stesso peso e quindi la stessa quantità di metallo prezioso, ma con una stampigliatura diversa su una faccia a seconda della zecca da cui è emessa; nel 1607 inizia ad operare il *Banco d'argento*, ove si accettano solo scudi grossi d'argento; nel 1625 si inaugura un *Banco dei reali*, destinato ai capitali rimpatriati dalla Spagna sotto forma di pezzi d'argento da otto e da un reale; nel 1675, poi, si apre il primo *Banco di moneta corrente*, in cui si usano tutte le monete in corso legale, da una lira e più. Questo Banco funziona con tale intensità, data l'abbondanza del contante che si cerca di far rientrare, dopo le crisi spagnole, che occorre aprire un secondo Banco nel 1676, un terzo nel 1714 ed un quarto nel 1739.

Si è molto discusso, non solo sulle ragioni della già citata sospensione dell'attività tra il 1445 ed il 1586, ma anche sulle motivazioni che portano alla ripresa dell'attività nella seconda metà del Cinquecento e con una gestione così particolare che, si potrebbe quasi dire, almeno all'inizio, privilegia pesantemente le specie metalliche. Allo stato attuale delle ricerche, le risposte sembrano far capo a due problemi assai diversi tra loro: nel 1445, infatti, il conflitto che si apre è all'interno del gruppo degli otto Protettori, tra il rappresentante dello Stato e gli altri sette, i cui interessi sono divergenti. Il problema da affrontare, nella circostanza è tecnico, ma di rilevante portata: la pretesa dello Stato che il Banco difenda la lira genovese nella sua tendenza al ribasso, mantenendola ad un corso superiore a quello di mercato. Di fronte ad un danno giudicato irreparabile, i Protettori preferiscono rinunciare e mettere in liquidazione la banca.

Nel 1586, invece, occorre fare riferimento alla mutata situazione finanziaria internazionale in Europa. In questo periodo il sorgere dei banchi pubblici, più che una manifestazione di floridezza, deve considerarsi, da un lato, come l'effetto della sfiducia provocata dai numerosi fallimenti dei banchieri privati, determinati dall'eccesso della speculazione e dalla immobilizzazione di capitali e depositi nei prestiti agli Stati e alla Corona di Spagna in particolare; dall'altro dalla necessità pressante in cui si trovano appunto le istituzioni statali di avere sempre a disposizione una fonte sicura per le frequenti ed urgenti anticipazioni di cassa. Si tratta ora di banchi o gestiti direttamente dallo Stato oppure appaltati a privati in regime di monopolio e sotto il controllo dello Stato.

Il fenomeno investe tutta l'Italia e la creazione di nuovi istituti presenta alcune differenze di funzionamento derivanti dalla diversità dell'ambiente economico in cui svolgono la loro attività e dei fini che a questa vengono effettivamente assegnati: così nei banchi meridionali (Palermo, Messina) il fine di costituire la cassa della città, a cui si possa attingere nei momenti di più urgente bisogno, appare di gran lunga prevalente; a Venezia, Milano e a Genova, sebbene risulti evidente il vantaggio che lo Stato od il Comune vogliono ritrarne per il loro servizio di cassa, la funzione commerciale ha, in generale, la prevalenza, anche se con una maggiore cautela, rispetto al passato, nei confronti delle aperture di credito allo scoperto. Senza creare nulla di nuovo, ma sfruttando le già ampiamente collaudate tecniche sviluppate dai banchieri privati fin dal XIV secolo, essi assicurano ai clienti una maggiore sicurezza e tranquillità, da troppo poco tempo delusa dai banchi privati.

È quindi per una molteplicità di ragioni collegate alle vicende europee, e quasi ancora come reazione alle proprie vicende quattrocentesche, che tutti i Banchi dell'Ufficio di San Giorgio, dal 1586 in poi, fanno uso della ideale moneta di conto (la *lira genovese*) ma essa è fin dall'inizio legata da un rapporto fisso ed invariabile con le monete accettate: così, ad esempio, le registrazioni nel Banco dell'oro sono espresse in lire, con la parità costante e fissa di 3,4 per ogni scudo d'oro; quelle del Banco dell'argento sono in lire, computando ogni scudo lire 4,5; quelle dei Banchi di moneta corrente, infine, sono in lire di conto basate sulla tariffa monetaria del 1675. Si tratta di un sistema rigido, ma indubbiamente più garantista.

In tutti i Banchi, compresi quelli *di numerato*, il cassiere può rilasciare ai depositanti degli estratti con l'indicazione delle somme loro dovute: questa pratica è in atto nel primo Seicento, ma probabilmente si tratta di una tecnica già in uso in epoche precedenti. Gli estratti (chiamati «biglietti di cartulario» nei Banchi di numerato od in monete specifiche e «biglietti di credito» in quelli di moneta corrente) sono titoli trasferibili con girata e pagabili a vista dai cassieri dei rispettivi banchi in qualsiasi momento. Sebbene non abbiano taglio fisso e non siano al portatore, essi si diffondono sempre più nella piazza di Genova come mezzi di pagamento.

Il sistema creditizio genovese, così come si è strutturato nel corso dei secoli³, entra in crisi a partire dal 1793 e si sfascia rapidamente per una serie

³ Alla metà del Settecento, il fatto che la Casa di San Giorgio assorbisse la parte prevalente del gettito fiscale non piaceva al De Lalande, e l'inviolabile segreto di cui il patriziato

di cause strettamente collegate alla Rivoluzione francese ed alle guerre d'Europa: la decurtazione radicale dei debiti pubblici a cui i Genovesi sono interessati, le insolvenze di numerosi debitori privati a cui hanno concesso dei prestiti all'uso di Genova ed infine la soppressione dell'Ufficio di San Giorgio (Casa e Banco), decretata da Napoleone nel 1805 (4 luglio) con un contestuale inserimento all'interno del debito pubblico francese. Nonostante alcuni tentativi di farne proseguire l'attività, l'annessione della Repubblica di Genova allo Stato sabaudo decisa dal Congresso di Vienna fa venire meno qualsiasi possibilità di ricostituzione dell'antico istituto, con grave danno per i titolari dei depositi. Viene infatti attuato un lungo tentativo di incorporazione dei *luoghi* all'interno del debito pubblico sardo, ed una altrettanto lenta liquidazione dei creditori accertati, fino al 1823, secondo precisi parametri stabiliti da una apposita Commissione, ma non certo con risultati soddisfacenti per l'ampia massa degli antichi clienti.

La storia bancaria genovese continua bensì nel secolo XIX, sia pure in forme molto diverse, ma con Napoleone chiude un lunghissimo capitolo di oltre sei secoli, segnato da una complessa evoluzione. Dapprima si assiste alla nascita di funzioni bancarie svolte in forma embrionale da singoli individui ed al loro progressivo adeguamento alle esigenze mutevoli e sempre più articolate del mercato. Nel contempo si afferma lentamente l'esigenza di strutture più durevoli e sicure, che vengono create a partire dal secolo XV sotto forma di banchi pubblici, dapprima in termini precari ed in forma sperimentale, poi con carattere permanente e su basi consolidate. La presenza contemporanea di banchi pubblici e di imprese private dedite ad operazioni

circondava la situazione patrimoniale dell'istituto gli dava l'occasione per un rilievo che esprimeva le cabale sussurrate tradizionalmente al volgo sui cosiddetti misteri dei banco:

« ... Les revenus de la République ne vont pas à cinq millions de notre monnaie: il est vrai que la Banque de S. George en a plus de dix millions, qui ont été engagés par la République, et qui se perçoivent encore sur l'Etat; mais une grande partie de ces revenus est déjà aliénée. Au reste, la richesse extrême des particuliers dans cette République tien lieu le trésor à l'Etat; on dit que la République de Gènes est l'Etat le plus pauvre, mais qu'elle a les sujets les plus riches de toute l'Italie; cependant, comme ce sont les nobles qui sont riches et que le peuple est pauvre, on pourroit en tirer des inductions contre le gouvernement de ce petit l'Etat ... ».

Il Dupaty, a sua volta, nel 1785, osservava a proposito del Banco:

« ... En sortant du Port Franc, j'ai été visiter la Banque de Saint George. C'est là qu'est renfermé, sous cent clefs, le mot de cette grande et terrible énigme: si la banque a des milliards ou si elle doit des milliards. Cette énigme est le salut de l'Etat; et en partie sa richesse ... »

creditizie provoca una serie di adattamenti alla ricerca di un segmento proprio di mercato, libero da interferenze altrui.

I banchi pubblici si dedicano alla ricerca di mezzi di pagamento sostitutivi della moneta metallica e garantiti dai processi inflazionistici; fungono da tesorieri pubblici, con caute concessioni di credito per superare temporanee deficienze dell'erario; affrontano i problemi contabili ed amministrativi che sorgono via via e ne cercano pragmaticamente la soluzione; elaborano e sperimentano tecniche finanziarie nuove che poi si diffondono anche nella sfera privata. La loro azione non è chiusa ai cambiamenti, ma prudente e lenta. Ben diverse sono le scelte dei mercanti banchieri, relativamente più dinamiche e volte all'accumulazione della ricchezza: le loro preferenze mutano nel corso del tempo. Nel secolo XV sono rivolte maggiormente all'attività commerciale e industriale; a partire dal secolo XVI, invece, puntano in termini sempre più risoluti ed irreversibili verso quella finanziaria: operazioni a breve termine nella seconda metà del secolo XVI, quando impiegano in prestiti attivi i propri capitali e così facendo assumono temporaneamente la fisionomia del banchiere; ripiegamento sui titoli di Stato a lungo termine nel Seicento e nel primo Settecento; infine conversione generale ai prestiti a medio termine nella seconda metà del Settecento. Grazie alla loro azione, tra il Cinque ed il Settecento la ricchezza privata genovese cresce sensibilmente e con essa aumentano enormemente le disponibilità degli uomini d'affari.

Per la capacità di elaborare tecniche e strumenti finanziari nuovi (fra cui il perfezionamento della partita doppia e delle sue applicazioni; l'introduzione dell'interesse composto e dello sconto dei crediti a termine) il Banco di San Giorgio, in tutte le sue articolazioni, costituisce un caso unico nella storia delle istituzioni finanziarie europee tra la fine del Medio Evo e le soglie dell'Età contemporanea. La complessità dell'amministrazione aveva reso inoltre sempre più indispensabile un sistema adeguato di scritture e di controlli incrociati oltre che una cura particolare dell'organigramma interno e della responsabilizzazione dei vari funzionari.

La sede è, fin dall'inizio, il palazzo vicino al mare e a Piazza Banchi, costruito in origine alla metà del Duecento per il Capitano del popolo Guglielmo Boccanegra, e progettato dal frate cistercense Oliverio; dopo il 1339 diviene residenza del Doge: si tratta del primo palazzo pubblico di Genova, proteso verso il mare, che ne lambisce le fondamenta, con accosti e ormeggi lungo i lati esterni. Presso di esso iniziano ad accentrarsi le maggiori magistrature dello Stato fino al 1443, quando accoglie l'Ufficio di San Giorgio:

il piano terra continua però ad ospitare gli uffici della Dogana, anche perché, come si è visto, la riscossione di quasi tutte le imposte è ormai sotto il controllo dell'ente.

Alla seconda metà del Cinquecento risale l'ampliamento del primitivo corpo di fabbrica che ne raddoppia l'estensione; successivamente è molto rimaneggiato, particolarmente nel corso del XIX secolo. Vi si conservano ancora oggi, nella sala del Capitano e nel salone delle Compere, lapidi e statue dei benefattori titolari di lasciti e *moltiplici*, quasi una galleria di uomini illustri e generosi. La tradizione, ripresa da alcuni studiosi, attribuisce loro un valore opportunistico stabilito dai dirigenti del Banco nei confronti dei benefattori: «... per le somme fino a lire 25.000, decretavasi una lapide; fino a 50.000, una effigie a mezzo busto; oltre 50.000 fino a 100.000, una statua in piedi e infine una seduta per i lasciti più elevati ...».

Bibliografia specifica

La storia della Casa e del Banco di San Giorgio proposta in questo saggio è frutto delle ricerche sino ad oggi effettuate sull'attività di tale istituzione. Attualmente è in fase di avanzata realizzazione l'opera di riordino della documentazione prodotta in quattro secoli di attività dal Banco di San Giorgio e conservata presso l'Archivio di Stato di Genova. Una volta terminate le operazioni di catalogazione sarà a disposizione degli studiosi una mole considerevole di fonti inedite che consentirà di far luce su aspetti sino ad oggi non ancora approfonditi e permetterà così di aggiornare le conoscenze a questo riguardo.

D. CABONA, *Palazzo San Giorgio*, Genova 1991.

L. CORVETTO, *Saggio sopra la Banca di S. Giorgio*, Genova, Stamperia della Gazzetta nazionale, 1798 (2. ed. Genova, 1824).

CUNEO 1842 = C. CUNEO, *Memorie sopra l'antico Debito pubblico, mutui, compere e banco di San Giorgio in Genova*, Genova 1842.

G. FELLONI, *Accumulazione capitalistica ed investimenti a Genova nei secc. XVI-XVII: uno sguardo d'insieme*, in *Scritti di Storia economica*, (Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVIII/I-II, 1998), I, pp. 653-667.

G. FELLONI, *Banca privata e banchi pubblici a Genova nei secoli XII-XVIII*, in *Scritti di Storia economica*, (Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVIII/I-II, 1998), I, 583-601.

G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano 1971.

- G. FELLONI, *I primi banchi pubblici della Casa di San Giorgio (1408-1445)*, in *Scritti di Storia economica*, (Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVIII/I-II, 1998), I, 603-621.
- G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Genova 1979.
- A. LOBERO, *Memorie storiche del Banco di San Giorgio compilate dall'archivista*, Genova 1832.
- E. MARENGO - C. MANFRONI - G. PESSAGNO, *Il Banco di San Giorgio*, Genova 1911.
- Palazzo San Giorgio: pietre, uomini, potere (1260-1613)*, a cura di I. FERRANDO CABONA, Milano 1998.
- H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi nel Medio Evo e in particolare sulla Casa di San Giorgio* (trad. italiana di O. SOARDI), in «Atti della Società Ligure di Storia Patria », XXXV (1906).

Il secolo dei Genovesi (1528-1627). L'attività creditizia e finanziaria tra privato e pubblico nel Sei-Settecento

La presa di coscienza della necessità di poter utilizzare una unità di misura ufficialmente riconosciuta per definire il valore di beni e servizi, e quindi facilitarne ed incrementarne gli scambi, costituisce presso tutte le popolazioni del passato un momento storico-economico di particolare importanza, finalizzato al decollo della propria economia mercantile, qualunque sia la scelta effettuata.

All'interno dell'Europa il sistema monetario che lentamente si è affermato ha da sempre utilizzato per la coniazione l'oro e l'argento, tranne che per la moneta spicciola, per la quale si ricorre ad una lega di rame e di argento.

Nella tradizione medievale, già dai tempi di Carlo Magno, tra i diritti tradizionalmente riservati al fisco e gelosamente difesi, e che le città più importanti rivendicano e riescono ad ottenere dopo lunghe e non sempre agevoli trattative, vi è quello di battere moneta. La resistenza regia è in parte determinata dal fatto che la moneta è considerata come un simbolo della sovranità, ma anche – e forse in misura maggiore – dalla circostanza che la zecca è una fondamentale fonte di entrate finanziarie, sia legalmente, per il cosiddetto 'diritto di signoria', sia illegalmente, per il guadagno che il fisco può ricavare immettendo sul mercato monete sempre più scadenti, delle quali, peraltro, mantiene immutato il valore legale.

L'unica moneta che circola effettivamente, nell'Alto Medioevo, è il denaro d'argento, di cui, da zecca a zecca e di anno in anno, varia notevolmente il peso e il titolo, con una tendenza quasi alla diminuzione, anche per la scarsa offerta di quel metallo sui mercati. Tranne qualche rara eccezione, l'oro è usato come mezzo di pagamento, ma utilizzando oggettistica o verghe (valutate a peso) o in forma di monete bizantine o arabe: è proprio la larga diffusione di queste ultime che ritarda la monetazione nei territori d'Occidente.

* Pubblicato in: *Genua abundat pecuniis. Finanza, commerci e lusso a Genova tra XVII e XVIII secolo*, Genova 2005, pp. 11-23.

Dalla metà del Duecento, però, la moneta penetra un po' alla volta in tutti i campi della vita economica e le stesse imposte in natura di origine feudale vengono trasformate in pagamenti in danaro: se è vero, come alcuni storici sostengono, che la prima moneta d'oro importante è il genovino, coniato a Genova e risalente alla seconda metà del XII secolo, ad un'epoca solo leggermente più tarda appartengono il fiorino emesso a Firenze e il ducato d'oro veneziano, denominato successivamente zecchino; nel 1266 l'esempio delle città italiane è imitato dalla Francia con il parigino e, qualche anno più tardi, dall'Inghilterra con i *noble*.

La formazione di un mercato monetario è stata tuttavia ritardata dalla insufficiente quantità di metalli preziosi monetabili in circolazione: in pratica, fino alla metà del XV secolo, esiste una notevole discrepanza tra domanda e offerta poiché le quantità di metalli preziosi estratte, già di per sé non rilevanti, solo in parte sono destinate alla coniazione. L'oro e l'argento servono anche per la fabbricazione di monili e gioielli, di vasellame, per i tesori delle chiese e dei conventi, quali veri e propri beni rifugio.

Dopo la metà del secolo, il sistema bimetallico dell'Europa si irrobustisce: in particolare le ricerche di nuovi giacimenti diventano più fruttuose, stimolate dall'aumento dei prezzi dei metalli; per lo sfruttamento di quelli già conosciuti si perfeziona l'applicazione di alcuni nuovi accorgimenti tecnici che caratterizzano l'attività estrattiva del periodo. Le quantità a disposizione aumentano: per l'argento, in particolare, grazie al migliore sfruttamento delle risorse tedesche, austriache e ungheresi; per l'oro, a fine secolo, per la duplice concomitanza dell'azione dei Portoghesi, che esplorano le coste africane e sfruttano le risorse della Guinea e del Senegal, dopo aver per molto tempo aiutato la circolazione monetaria europea con l'oro del Sudan, ed i primi viaggi di Colombo, che fanno arrivare in Spagna il cosiddetto « oro delle isole ».

Ancora poco, tuttavia, di fronte alle sempre maggiori necessità del sistema economico dell'Europa, strettamente correlato nel suo sviluppo alle variazioni del quantitativo di metalli preziosi disponibile ed alla conseguente instabilità del loro valore.

In questa Europa dalle tante monete i Genovesi si muovono fin dall'inizio con grande sicurezza. Infatti, fino a quando la vita economica si svolge nel quadro del sistema feudale, la mancanza di capitali mobiliari e monetari non è sentita in misura rilevante, ma, in concomitanza con lo sviluppo sempre maggiore dei commerci – che postula la necessità di strumenti

atti a surrogare i capitali monetari – si cerca di ovviare a questa situazione di carenza. L'esercizio del credito rimane tuttavia a lungo non regolamentato e spesso illegale e, comunque, gli alti tassi impediscono ai mercanti e agli artigiani di procurarsi i capitali necessari, poiché il profitto ottenuto dall'investimento risulterebbe sicuramente inferiore al costo: la clientela di questi banchieri usurai è pertanto all'inizio costituita principalmente da gente bisognosa di denaro per l'acquisto di beni di consumo.

Successivamente, protagonisti nel settore del credito sono i mercanti-banchieri, cioè dei soggetti economici non specializzati, che aprono conti correnti e ricevono depositi, inizialmente, almeno in apparenza, senza corrispondere alcun interesse. L'apertura del conto serve al cliente per facilitare i propri pagamenti, le riscossioni e le operazioni di giro 'per scritta', cioè con l'iscrizione della partita nei libri contabili del mercante-banchiere (che tiene un *Banco*). Da parte sua, quest'ultimo può disporre delle somme raccolte per i propri affari (mercantili, assicurativi, imprenditoriali), acquista una sempre maggiore credibilità professionale e sociale e, utilizzando i mutamenti e le aperture dottrinali della stessa Chiesa, può iniziare a corrispondere un 'giusto' interesse ai depositanti. Col tempo, le prime operazioni, effettuate solo *su piazza*, si diffondono anche *fuori piazza*, con il progressivo perfezionarsi degli strumenti creditizi (si attuano le più varie forme di finanziamento, comprese le anticipazioni su merci) e delle tecniche ad essi connesse (la girata cambiaria, l'assegno, eccetera).

Per molti secoli Genova si situa in primo piano nella genesi e nello sviluppo tecnico dell'attività creditizia. La tradizione cittadina in tema di banca è molto antica e già nei più vecchi registri notarili compare la denominazione di *bancherius* a designare una professione: con questo termine si indicano infatti i *cambiatori manuali di monete* (o *campstor*, *cambiator*) chiamati altrove *argentari* o *nummulari*. Essi tengono il loro 'bancho' o 'tavola' (*tabula cambii*) all'aperto, in piazza, vicino alle chiese, nelle logge della nobiltà mercantile, dove questa discute di affari. A Genova li troviamo in piazza Banchi, presso la Cattedrale di San Lorenzo e nelle vicinanze di Palazzo San Giorgio: oltre al cambio delle specie monetarie, sul quale percepiscono una provvigione, esercitano di norma anche il commercio dei metalli preziosi; con il passare del tempo iniziano a raccogliere depositi e a compiere girate di conto e di cambiali, emissione e negoziazioni di assegni, pratica dell'assicurazione. Le partecipazioni a società di varia natura cominciano poi a caratterizzare l'attività di questi soggetti che sono ormai diventati ban-

chieri, anche se mantengono il diritto di investire nei propri affari i depositi dei clienti: la storiografia li continua a definire, come si è già accennato, *mercanti-banchieri*, poiché alla capacità tecnica uniscono la varietà operativa, essendo attivi su più fronti.

Il passaggio dalla dimensione locale a quella internazionale è agevolato dall'acquisizione, da parte di Genova, di una posizione dominante all'interno del Mediterraneo, anche grazie alla consolidata presenza negli empori orientali; ampliandosi il giro e la gamma degli affari viene ulteriormente stimolata la specializzazione professionale che porta i mercanti banchieri genovesi all'acquisizione di un ruolo di primo piano sul mercato finanziario internazionale all'interno delle *fiere di cambio*. Le fiere, che si svolgono nelle varie città europee e dove peraltro affluiscono numerose valute differenti, sono occasione e motivo per introdurre e mettere a punto sistemi di pagamento e strumenti di credito innovativi, come impegni di pagamento, lettere di fiera e titoli finanziari, ma iniziano ad essere operativi anche gli scoperti di conto corrente e le girate cambiarie.

Dalla loro città, con grande abilità, i mercanti-banchieri genovesi, ormai attori della finanza internazionale, tengono le fila delle operazioni di prestito svolte su varie piazze all'interno di quella che è stata definita tra XVI e XVII secolo, la *Repubblica internazionale del denaro*, cioè una ideale infrastruttura tenuta insieme dall'interesse economico, una repubblica senza confini politici, che all'interno dell'Europa « nutre e si nutre dei bisogni incommensurabili di denaro » che la politica e la guerra impongono agli Stati.

Doria, Centurione, Cicala, Gentile, Giustiniani, Grimaldi, Lomellini, Spinola, sono solo alcuni fra i nomi di aristocratiche famiglie genovesi i cui rappresentanti non frequentano più solo Piazza Banchi ma, oltre alle fiere, anche città come Bruges e Londra nel Nord Europa; i principali centri commerciali del Portogallo e della Spagna; non disdegnano inoltre la corte pontificia e la gestione delle ampie risorse finanziarie di cui la Chiesa romana fa da collettore e redistributore. Caratteristica del loro operare è quella di preferire l'attività individuale, salva la scelta di legarsi temporaneamente in occasione di particolari e singoli affari.

Attività mercantile, banche di deposito, attività di cambio per servire alle operazioni di pagamento e al trasferimento di capitali a livello internazionale, in un'epoca in cui i mezzi di trasporto sono molto lenti e la sicurezza precaria: così Roberto Lopez sintetizza le origini del sistema bancario e finanziario, con particolare riferimento al caso di Genova.

All'inizio del Cinquecento Genova, infatti, è considerata, nella finanza internazionale, «una piazza larga di denari» in buona parte lasciati liberi dalla diminuzione dei traffici e non tutti reinvestiti nelle attività manifatturiere (principalmente l'industria serica). Non si tratta solo di moneta metallica, la cui quantità coniata è ancora alquanto ristretta, ma di una circolazione parallela di moneta fiduciaria, anche grazie alla creazione di nuovi strumenti creditizi.

A questa situazione si contrappongono le difficoltà della Corona spagnola, che domina anche il Sacro Romano Impero, e che chiede prestiti e anticipazioni per le necessità delle guerre che conduce in varie parti d'Europa, ma specialmente nei Paesi Bassi, promettendo interessi assai elevati: tra il 10 ed il 40 per cento. Questo sistema poteva andare avanti (e lo fa per tutto il Cinquecento e parte del secolo successivo) in quanto sorretto e alimentato dal flusso continuo dei metalli preziosi provenienti dall'America spagnola. Non è inoltre da sottovalutare il fatto che se da un lato gli alti interessi riscossi remunerano ampiamente eventuali perdite, spesso queste ultime sono scaricate senza remora sulle spalle di coloro dai quali i banchieri genovesi introdotti presso la corte di Madrid hanno raccolto in buona parte la liquidità necessaria alle loro speculazioni.

Se gli edifici di *Strada Nuova* (l'attuale via Garibaldi) rappresentano il monumento più importante e prestigioso dei lauti introiti derivanti da queste operazioni finanziarie, è chiaro che, nonostante la grande capacità di produrre ricchezza dimostrata dagli attori di quello che viene definito, come si è già sottolineato, *il secolo dei Genovesi*, la complessità degli intrecci del sistema lo destinava alla fine.

Al di là dei motivi immediati di lucro, cioè gli alti profitti che i banchieri genovesi riescono ad accumulare nei loro rapporti finanziari con la Spagna, le scelte operative dell'aristocrazia genovese sono influenzate anche da una ormai secolare presenza all'interno della penisola iberica.

Genova infatti, come già accennato, dopo essere stata per alcune secoli importante centro commerciale con interessi prevalentemente orientati verso il Levante, si è, successivamente alla conquista turca delle proprie colonie, progressivamente sempre più interessata ai traffici che si svolgono all'interno del Mediterraneo occidentale. Gli scopi sono sia quello di intensificare i propri scambi internazionali (sempre più caratterizzati dal trasporto di beni in conto terzi), sia la necessità di procurarsi le materie prime indispensabili per le proprie manifatture (lana, seta, cuoio, stracci per la fabbricazione

della carta) e generi alimentari, in particolare i cereali, che la Liguria non produce in quantità sufficiente ad alimentare la propria popolazione, specialmente quella urbana. Non meno importanti sono poi le necessità di oro, di cui Siviglia è centro di raccolta e di redistribuzione importante. In pratica già da tempo i Genovesi rappresentavano il gruppo di imprenditori numericamente più forte ed economicamente rilevante della penisola iberica. Maiorca, Valenza, Malaga, Cartagena sono poi centri importanti per il commercio del sale e dell'olio; non viene invece di norma presa in considerazione dai liguri la piazza di Lisbona, nella quale si segnala per importanza la presenza dei Fiorentini.

Una presenza commerciale quindi, che vede tutte le più importanti case commerciali genovesi con una filiale a Siviglia (Lomellini, Grimaldi, Spinola, Pinelli, per citarne solo qualcuna), che permette loro di entrare lentamente anche negli affari del credito.

Dal punto di vista della Repubblica di Genova si tratta della più massiccia emigrazione genovese fuori d'Italia: a metà Cinquecento le presenze sono oltre diecimila nella sola Castiglia ed altrettanti in Aragona. Non a caso, quindi, già nel 1503 l'ambasciatore veneziano Marco Dandolo scrive che «... un terzo dei Genovesi era in Spagna ...».

Il successo economico ottenuto da questa élite su uno scacchiere così vasto, vincendo la concorrenza di avversari numerosi e agguerriti, non si basava certo sull'appoggio di uno Stato particolarmente potente. Il punto di forza di quella che è stata definita l'«azienda Genova» è in realtà da attribuire alla capacità di un gruppo omogeneo di «rimanere compatto, grazie a fitte interrelazioni, e di elaborare una solida strategia di base ... con lungimirante tempestività; la capacità cioè – in termini aziendali – di elaborare un percorso strategico vincente». Per esemplificare, i Genovesi, anche se emigrano, continuano ad essere dotati di rapporti stretti con le famiglie nella madrepatria, di un sistema informativo capillare, di una fitta rete di corrispondenti che li mettono in una situazione di netta superiorità rispetto ai loro concorrenti europei.

Il terzo vertice del triangolo della finanza internazionale seicentesca, dopo Genova e Madrid, è Anversa. All'interno di quella che può essere definita la popolazione internazionale della città, già prima del XVII secolo si segnalano gli italiani, per il loro peso economico, per la consolidata tradizione dei loro rapporti mercantili, per lo spirito imprenditoriale, per la numerosità. Mercanti e finanzieri, i Genovesi a loro volta superano ben presto i concorrenti spagnoli, portoghesi e specialmente tedeschi e continuano a

mantenere una posizione di preminenza nei decenni successivi, quando rimpiazzano in breve tempo la più antica e consolidata egemonia veneziana.

Certo, il XVII secolo è ancora oggi oggetto di dibattito tra gli storici, divisi tra l'idea sostanzialmente negativa della crisi generale che ne caratterizza l'andamento e un più positivo approccio che ne pone in evidenza il « fondamentale cambiamento »: sicuramente una riduzione del livello di crescita rispetto al secolo precedente è largamente diffuso e documentato, specialmente nel Mediterraneo, ma lo stesso periodo, nel Nord Europa, assume una fisionomia particolare, pur nell'incertezza dell'evoluzione politica di alcuni territori. La persistente prosperità di Anversa, ottenuta nonostante le difficoltà del porto, grazie alla sua centralità politico-finanziaria, è una testimonianza importante di una situazione di sfruttamento di specifiche peculiarità che, dal punto di vista congiunturale, si giova della ricaduta positiva dei cicli favorevoli di sviluppo di paesi vicini, e da un punto di vista politico la portano ad essere uno dei punti cardinali della egemonia spagnola in Europa.

Anversa rappresenta in questo periodo quasi il nocciolo duro da cui i metodi economici nuovi si diffondono verso le regioni ove non sono ancora penetrati. Si racconta che centinaia di vascelli ne affollassero il porto e che migliaia di vetture e di carri vi portassero, via terra, viaggiatori e merci. La sua Borsa formicolava di vita ed in essa si guadagnavano e si perdevano in un lampo intere fortune.

Genova, avamposto filoiberico del Mediterraneo verso Milano e la piana del Po, ha con le Fiandre tra Cinque e Seicento rapporti strettamente correlati con la congiuntura politico-militare internazionale, ma che si giovano anche del positivo risultato di una secolare e preesistente situazione di reciprocità di affari commerciali e finanziari, di rapporti nautici e culturali, per soggiorno di artisti e/o e di uomini di pensiero e per residenza di mercanti.

Non è facile, però, quantificare la consistenza della colonia genovese nelle Fiandre, sempre fluttuante perché legata all'andamento del mercato e alla stabilità del paese ospitante. Uno dei primi studiosi che ha tentato in passato una stima, il Goris, rileva venticinque componenti tra coloro che, nel periodo 1533-1600, possono essere considerati come degli immigrati definitivi, diventando cittadini borghesi: si tratta del 20,3% dei 123 italiani censiti su 186 'mediterranei'; 37 sono le aziende commerciali genovesi che risultano attive ad Anversa nel 1551; tra questa data e la metà del secolo successivo ben 147 sono i nomi dei titolari genovesi di ditte bancarie e commerciali operanti ad Anversa nell'alta finanza attirati dal circuito dei

metalli preziosi. A fine secolo la colonia genovese è ancora di gran lunga la più importante tra quelle straniere di Anversa ed è sempre più impegnata nel giro dei finanziamenti alle armate spagnole comandate da Alessandro Farnese, per raggiungere il proprio apogeo con l'arrivo nelle Fiandre del ricco patrizio genovese, abile politico e grande militare, Ambrogio Spinola.

Come è stato scritto, la luminosa carriera di questo genovese, che viene anteposto ai condottieri spagnoli dotati talora più di lui di esperienza militare, ha probabilmente una motivazione di base di tipo finanziario: « il banchiere genovese riesce ad ottenere denaro con sufficiente tempestività per non fare ammutinare l'esercito ». I Genovesi di Anversa lo approvvigionano regolarmente delle somme che richiede; l'aristocrazia finanziaria della città d'origine, a sua volta, alimenta il circuito delle lettere di cambio che continuano a trovare il migliore affare nel finanziamento delle guerre spagnole, almeno fino al terzo decennio del Seicento. Anche se in misura minore il flusso erogativo continua ancora durante la Guerra dei Trent'Anni. Centro di queste contrattazioni sono infatti le fiere dei cambi, i « mercati periodici del credito » che si svolgono a Piacenza, il cui periodo di massima fioritura è compreso tra il 1579 ed il 1621.

Sono l'oro e l'argento americano che assicurano, insieme alla possibilità di pagare le truppe, anche le garanzie, gli interessi, i diritti di commissione che i finanziari e i banchieri genovesi lucrano grazie agli anticipi, alle tratte e alle rimesse, alle cambiali, alle girate, a quella cioè che è stata definita da Fernand Braudel la montagna « della carta dominatrice ... capace di spettacolari metamorfosi », che è alla base dell'alta finanza europea di questo periodo nella già accennata triangolazione Madrid-Genova (Piacenza)-Anversa. L'argento continua ad essere al centro delle rimesse militari fino alla pace di Rijswijk del 1697: in questo settore i banchieri genovesi mantengono il loro ruolo di referenti indispensabili per le anticipazioni necessarie alla tesoreria militare.

Nel seguire le vicende della presenza secolare dei Genovesi nelle Fiandre ci si imbatte nei nomi di quasi tutte le famiglie dell'aristocrazia locale: Grimaldi, Spinola, Doria, Lomellini, Giustiniani, Adorno, Centurione non sono che alcuni dei casati illustri presenti, ad esempio, tra i 120 Genovesi censiti ad Anversa tra il 1520 ed il 1650, che conta ora circa sessantamila abitanti rispetto ai centomila del secolo precedente. Pallavicini e Invrea caratterizzano con la loro presenza e attività la seconda metà del XVII secolo. Ne sono testimonianza tangibile ancora adesso le case patrizie barocche appartenenti all'alta borghesia finanziaria.

Fra questi gli Adorno, in particolare, in quanto protagonisti di traffici mercantili e di attività finanziaria in rapporto con la corona asburgica si collocano in preminenza nella corrente filospagnola del patriziato genovese, operando tra Madrid e le Fiandre, in stretto collegamento con *asientistas* di maggiore respiro. Più documentata, allo stato attuale delle ricerche, è la vicenda dei Balbi, insediati ad Anversa già nella prima metà del Cinquecento in un'ottica di attività mercantile collegata all'esportazione dei velluti genovesi. Una società familiare, con compiti ben definiti di competenza funzionale e di rappresentanza in ciascuna delle due città, che costituisce la realizzazione del già citato modello teorico-organizzativo, quasi ripetitivo all'interno della aristocrazia mercantile genovese nella gestione degli affari. Anch'essi diventano ben presto alti esponenti all'interno del gruppo finanziario cui fa capo la contrattazione delle lettere di cambio.

Di molti altri (Brignole, Durazzo, Spinola), attraverso la contabilità, si conosce e si è riusciti a quantificare gli stretti rapporti finanziari con la Corona di Spagna: se è vero che il mercato dell'argento e i flussi di capitali hanno sempre come punto di riferimento Anversa, è anche da sottolineare la volatilità di questi guadagni che al di là dell'arricchimento di gruppi familiari non forniscono alla città risorse per un cambiamento strutturale della propria economia alla ricerca, nel XVIII secolo, di nuovi settori di sviluppo.

Se fino alla fine del Seicento l'arricchimento dei banchieri è stato enorme, parimenti eccezionale è stata nel tempo la loro esposizione finanziaria: «Negoziano li Genovesi tesori grandissimi, i quali, negoziati in mercantie occuperebbero e basterebbero a genti innumerabili ...» si diceva. È stato calcolato che a cavallo tra XVI e XVII secolo, ogni anno, il volume delle cambiali trattato alle fiere corrispondesse all'ammontare di 40-50 milioni di scudi d'oro, una cifra equivalente alle entrate fiscali medie annuali di quattro Stati europei messi insieme: Spagna, Francia, Inghilterra e Italia. D'altra parte, ancora tra il 1621 ed il 1640, sbarcano nel porto di Genova, ogni anno, più di novecento quintali di argento proveniente dal Nuovo Mondo.

Non ha quindi torto il poeta spagnolo Francisco de Quevedo quando sottolinea che «Cavaliere possente è Don Danaro: nasce onorato nelle Indie; viene a morire in Spagna ed è sotterrato a Genova». Si è ormai all'interno di un mondo monetario contrassegnato dal progressivo deprezzamento dell'argento ed il trasferimento dei fondi dalla Spagna alle Fiandre favorisce lucrosi arbitraggi monetari; forti lucri sono garantiti poi dal fatto che le anticipazioni alla Corona di Spagna da parte dei Genovesi diventano sempre più rischiose

e vengono progressivamente collegate alla gestione di pubbliche entrate della Corona. Da parte sua, quest'ultima continua ad essere obbligata a sottoscrivere prestiti con crescente assillo e insistenza per fare fronte alle proprie esigenze finanziarie, causate dalle continue guerre, che necessitano di fare fronte al pagamento delle truppe e/o di allestire grandi flotte, armarle e approvvigionarle, e dallo sfrenato lusso della Corte.

Pur potendo far conto sui ritmi crescenti delle rimesse di metalli preziosi dal Nuovo Mondo e della stessa pressione fiscale che, tanto in Castiglia quanto nelle periferie italiane, cresce in misura sempre maggiore, i livelli d'indebitamento della Corona con i banchieri genovesi, attraverso le lettere di cambio negoziate nelle fiere, cominciano a dimostrarsi troppo elevati per poter essere soddisfatti con puntualità. L'alleanza di lungo periodo tra banchieri genovesi e sovrani spagnoli, che ha evidenziato per un secolo e mezzo la grande capacità di questi operatori finanziari di drenare danaro nella propria città, offrendo una remunerazione appetibile ai risparmiatori e a istituzioni pubbliche e private (anche per piccole somme) sta giungendo al proprio termine.

Se ancora una volta si può citare un critico detto spagnolo («l'argento è come il caucciù: tocca il suolo spagnolo e poi rimbalza al di là della frontiera»), nel corso del XVII secolo si susseguono ormai a scadenza sempre più ravvicinata le cosiddette «bancarotte» spagnole: la riduzione al 5% degli esosi tassi (25-45%) richiesti per decenni dai Genovesi il cui ammontare aveva contribuito ad aumentare il debito, e la trasformazione coatta dei prestiti a breve e medio termine (*asientos*), cioè del debito fluttuante della Corona, in *juros*, cioè rendita consolidata. Il passaggio da debito fluttuante a debito consolidato progressivamente decretato dalla Corona di Spagna (cioè il passaggio da un meccanismo basato sul credito a breve termine e ad un alto tasso d'interesse ad un sistema articolato su prestiti a lungo termine e a basso tasso d'interesse) è la prima tappa verso la completa sospensione dei pagamenti. L'equilibrio economico si spezza anche per la difficoltà dei Genovesi ad uscire con i propri commerci dall'area del Mediterraneo, di fronte alla maggiore aggressività di altri paesi emergenti proiettati non solo verso l'Atlantico, ma anche verso il Nord Europa.

Come spesso accade, in questa circostanza negativa emergono i problemi collegati alla restituzione dei fondi raccolti nei vari strati sociali della città. Si tratta di soggetti nei confronti dei quali la Corona non ha assunto nessuna obbligazione, ma costituisce un nucleo di persone assai numeroso:

«uno infinito numero di cittadini di tutte le qualità» e ancora «quasi tutto il popolo di questa città, perché esso dà danaro dietro pagamento agli altri più ricchi», scrive l'ambasciatore spagnolo a Genova al proprio sovrano.

Alla conclusione della vicenda il governo della Repubblica constatata come «pochi restino ricchi, con ruina di tanto numero di persone». Le conseguenze delle ripetute crisi finanziarie vengono cioè in qualche modo, da parte dei grandi banchieri, fatte scontare ai più larghi stati subalterni della popolazione.

Se dalla metà del Cinquecento fino al termine del Seicento i banchieri genovesi, come ha scritto il grande storico Fernand Braudel, «hanno trasformato le monete d'oro in oro», nel secolo successivo la rottura non si presenta drammatica, e i Genovesi trovano presto nuove risorse ed opportunità per una parziale riconversione dei loro capitali che, pur nell'euforia del boom finanziario, avevano continuato ad investire secondo i tradizionali criteri di proporzionale ripartizione dei rischi tra vari cespiti (immobili di prestigio, fondi agricoli e feudi, mobili, preziosi, argento, gioielli...) senza disdegnare le importanti manifatture attive nella Repubblica (in particolare la produzione di tessuti serici, come velluti e damaschi, e la fabbricazione della carta, negli opifici a oriente della città) destinate ad un vasto mercato internazionale.

Una parte di essi, inoltre, dimessi gli abiti di banchiere in proprio, si presta ad assumere l'incarico di «fattore» a favore della Corona spagnola: in questa funzione essi agiscono come una sorta di funzionari reali, attivandosi per mobilitare fondi e garantendo la solvibilità della Corona stessa, non esponendosi quindi in prima persona. Così nel 1650, è nominato fattore Domenico Centurione; molti sono membri delle famiglie Pallavicini, Spinola e Balbi; tra il 1661 ed il 1671 è «fattore delle galere di Spagna» Gio Francesco Fieschi; lo stesso incarico è svolto da Luca Giustiniani fino al 1681.

Nonostante lo stretto e secolare legame con la Spagna, l'abilità e la capacità dimostrate dai Genovesi di operare in un contesto difficile, inventandosi una strategia di comportamenti finanziari che aveva fatto scuola nel mondo economico, affinando meccanismi e strumenti finanziari, o forse proprio per questo, l'opinione pubblica ne tramanda una immagine non sempre positiva, come riassume il contemporaneo Andrea Spinola:

Dalla nazione spagnuola poi siamo odiati e invidiati: e guai a noi, se potessero sfogar l'odio contro di noi a modo loro; ci spacciano per usurai e per uomini vili et è già proverbio che un tramposo avido di guadagno usuraro sia chiamato genovese, ancor che sia indiano.

Si può a questo punto definire un percorso dell'evolversi delle attività creditizie e finanziarie dei Genovesi fino ad ora preso in considerazione: nel secolo XV sono rivolte maggiormente all'attività commerciale e industriale; a partire dal secolo XVI, invece, puntano in termini sempre più risoluti ed irreversibili verso quella finanziaria; operazioni a breve termine nella seconda metà del secolo XVI e nella prima del XVII, quando impiegano in prestiti attivi i propri capitali e così facendo assumono temporaneamente la fisionomia del banchiere. Come vedremo, si assiste poi ad un ripiegamento sui titoli di Stato a lungo termine nella seconda metà del Seicento e, nel primo Settecento, ad una conversione generale ai prestiti a medio termine. Grazie alla loro azione, tra il Cinque ed il Settecento la ricchezza privata genovese cresce pertanto sensibilmente e con essa aumentano enormemente le disponibilità degli uomini d'affari.

Il Settecento è comunque un periodo difficile e complesso per l'attività finanziaria, non solo genovese, ma europea: con poche eccezioni (Spagna e Prussia) si assiste al consolidamento degli Stati nazionali, mentre al contempo si indeboliscono quelli regionali, come la Repubblica di Genova, oppressi – come è stato scritto – dalla potenza politica dei primi e dalle enormi risorse economiche che erano riusciti a suscitare con la politica mercantilista; nella seconda metà del secolo, in particolare, aumentano a dismisura le emissioni di titoli del debito pubblico, per fare fronte alle sempre maggiori necessità degli erari.

La funzione privata genovese si caratterizza per gli investimenti finanziari imponenti, se pur di mero reddito, proprio nel debito pubblico della maggior parte dei paesi europei e degli Stati della stessa penisola, effettuati sia dall'aristocrazia, sia dalla borghesia mercantile ed artigiana, specialmente nella prima metà del secolo. Sono invece più diffusi nel periodo successivo i mutui fruttiferi «all'uso di Genova», cioè prestiti a medio termine concessi a privati e/o a sovrani di molti paesi: dalla Russia alla Francia, dalla Norvegia all'Austria. In questo caso si trattava indubbiamente di operazioni più speculative, con interessi elevati e scadenze ravvicinate, senza condizionamenti causati dalla nazionalità del richiedente o dalle ragioni della richiesta, preoccupandosi il concedente soltanto, oltre che del proprio guadagno, della solidità delle garanzie offerte.

Diffusi poi anche i «censi», assai spesso perpetui, ma con facoltà di recesso da parte del debitore: in pratica il contratto consisteva nella compravendita di un reddito predeterminato, derivante da un bene prestabilito; l'acquirente acquisiva il diritto, dietro il pagamento di una somma iniziale

prestabilita, di ricevere i frutti prodotti dal bene stesso, tutti o in parte. Importanti anche i mutui vitalizi in cui non si dava corso a restituzioni e l'aliquota dell'interesse era calcolata in misura inversa alle probabilità di sopravvivere di colui alla vita del quale si riferiva la durata del contratto.

Buona parte dell'aristocrazia, ma anche di altri soggetti economici come mercanti ed enti pubblici e privati, investe una percentuale assai elevata del proprio patrimonio in questo tipo di operazioni finanziarie, denunciando dei criteri di scelta operativa che richiamano il capitalismo finanziario internazionale dei Genovesi dei secoli precedenti.

Occasioni fruttuose di impiego di capitali non mancavano infatti prima di tutto nel settore del debito pubblico che, come già accennato, dai primi decenni del secolo alla Restaurazione va gonfiandosi in ogni parte di Europa in misura non comparabile con l'epoca precedente. Possono avere scadenze diverse (talora si tratta anche di debito consolidato) e sono regolati da precisi «bandi» in cui sono elencate tutte le caratteristiche del singolo prestito (forme della sottoscrizione, interessi, scadenze, eccetera), con particolare riguardo alla specificazione delle entrate pubbliche assegnate in garanzia. Diffusi appunto in tutta Europa, hanno denominazioni diverse nei vari Stati: «monti» in molti Stati italiani; «compere» nella Repubblica di Genova; «arrendamenti» nel Regno di Napoli; «rentes» o «emprunts» o ancora «lotteries» in Francia; «loans» e ancora «lotteries» in Gran Bretagna, solo per fare alcuni esempi. Così le singole quote potevano essere definite «luoghi», «billets» o «bonds». Se le quote sottoscritte sono per lungo tempo nominative, già nel 1749, in Francia risultano spesso pagabili al portatore: ci si avvicina cioè lentamente ad una evoluzione parallela a quella che andava lentamente affermandosi in un altro settore, quello delle azioni, cioè dei valori mobiliari privati.

Nel Settecento le società per azioni si stavano lentamente affermando all'interno dell'economia europea e le azioni nominative erano nettamente predominanti. Anche in questo settore, peraltro, il capitale genovese risulta presente, sia in alcune esperienze locali (la Banca di sconto nel 1785 e alcune S.p.A. di assicurazioni marittime negli anni Quaranta del secolo), sia in paesi più lontani e più all'avanguardia, come nel caso della Banca d'Inghilterra e delle Compagnie coloniali olandesi e francesi. Aiutava gli investimenti genovesi, in questo complesso e vasto intreccio finanziario, una fitta rete di agenti presenti nelle varie città dove avvenivano le varie emissioni.

Rispetto ai secoli precedenti, due sembrano i principi strategici fondamentali del capitalismo finanziario genovese settecentesco: la redditività dei

titoli e la solidità degli impieghi, ossia la sicurezza di riscuotere frutti e capitali alle scadenze e nelle misure previste, due operazioni che spesso non solo portavano a scelte diversificate, ma erano anche incompatibili fra loro. Accanto all'entusiasmo di una nuova opzione che pareva offrire titoli pubblici di assoluta sicurezza e con alti redditi, si colloca spesso la sopraggiunta delusione che porta a ripiegare su impieghi meno allettanti, ma di comprovata solidità; eventi bellici, sospensioni di pagamento, conversioni forzose, ancora prima della Rivoluzione francese erodono peraltro progressivamente la redditività di questo tipo di investimento. La serie di bancarotte che imperversa in quasi tutti i paesi dopo il 1789 lascia, all'inizio del XIX secolo, solo un ricordo dell'immensa fortuna mobiliare genovese. Per quanto concerne i già citati mutui, nelle loro varie forme (locali ed esteri), già probabilmente presenti nell'attività finanziaria seicentesca, diventano gradualmente più frequenti nel corso del Settecento e, dopo il 1760, raggiungono la maggiore diffusione, sia per il numero dei contratti, sia per il volume dei capitali investiti. Visti in origine come una audace innovazione, si trasformano in meno di un secolo in uno strumento finanziario definitivamente acquisito dal capitalismo genovese, con caratteristiche tecniche e contrattuali che da un lato si evolvono e dall'altro si uniformano progressivamente: una delle peculiarità più apprezzate, ad esempio, è quella che, in presenza di una somma particolarmente ingente, permette di raccogliere il capitale necessario con l'intervento di più soggetti, ma è previsto di poter redigere un unico contratto, appunto all'uso di Genova. Esso è valido per tutti i mutuanti e tutti li accomuna, con un trattamento uniforme ed una maggiore posizione di forza, senza dover ricorrere a tanti contratti distinti quanti erano i creditori; l'interesse varia nel tempo, di norma, tra il 5 e l'8%. Il contratto è inoltre accompagnato sempre da una ipoteca cautelativa che può riguardare il patrimonio complessivo di un singolo, tutti gli abitanti se si tratta di una comunità o taluni beni specificatamente definiti, come gioielli, titoli, immobili, redditi patrimoniali o fiscali del debitore.

Il successo di questo tipo di finanziamento è tale che si può calcolare che nel 1785 il flusso dei capitali così movimentati riguarda oltre diciassette paesi diversi, tra i quali emergono per importanza la Francia, i domini asburgici e i regni scandinavi. Anche in questo caso, tuttavia, in particolare per la urgente esposizione nei confronti dello Stato francese, il periodo rivoluzionario e quello napoleonico non lascia indenni i Genovesi dalle loro pesanti conseguenze: decurtazioni, consolidamenti, trasformazione in titoli del debito pubblico caratterizzano il comportamento anche di molti altri tra i debitori.

Complessivamente si può calcolare che dopo il 1815 Genova abbia dovuto sopportare la perdita di quasi due terzi dei propri investimenti mobiliari: la città si troverà pertanto, con l'unificazione italiana, a dover affrontare i problemi dell'industrializzazione con risorse assai ridotte.

Se la Casa di San Giorgio ha in mano per secoli il debito pubblico e la fiscalità genovese, e qualche volta anche l'amministrazione di alcune porzioni del territorio della Repubblica, non si può non ricordare che nel 1408, per ovviare alla penuria di denaro circolante ed alla conseguente esosità dei banchieri privati, l'Ufficio di San Giorgio inizia anche una attività bancaria pubblica (nel senso che è soggetta al controllo statale), di deposito e giro, alla quale affianca la concessione di crediti a breve termine, a favore però solo dello Stato o degli appaltatori delle imposte. L'attività continua, a beneficio dell'economia cittadina, anche dopo il superamento della crisi monetaria: il volume degli affari cresce man mano negli anni seguenti e le operazioni effettuate nelle diverse forme appaiono in sezioni diverse degli stessi libri contabili e successivamente in libri diversi: quelle per contanti nei cosiddetti *banchi de numerato* e quelle che comportano credito nei *banchi temporum*. Le prime, assai simili all'attività compiuta dai banchieri privati, consistono in accettazione in deposito di denaro altrui, rimborso del denaro a richiesta dei depositanti, giri di partite tra i conti dei clienti, servizio di tesoreria per conto dello Stato; le seconde comprendono invece le anticipazioni concesse per lo più agli appaltatori delle imposte, dietro pegno di titoli del debito pubblico (*luoghi*), ed i crediti allo Stato fondati su garanzie diverse. Si tratta del primo Banco pubblico in Italia e del secondo in Europa, essendo stata fondata nel 1401 la Tavola di Barcellona.

Si ha quindi per un lungo periodo la presenza contemporanea di banche pubbliche e di imprese private dedite ad operazioni creditizie e finanziarie, che provoca una serie di adattamenti da parte di ciascuno, alla ricerca di un segmento proprio di mercato, libero da interferenze altrui. Di norma i banchi pubblici si dedicano alla ricerca di mezzi di pagamento sostitutivi della moneta metallica e garantiti dai processi inflazionistici; fungono da tesorieri pubblici, con caute concessioni di credito, per superare temporanee deficienze dell'erario; affrontano i problemi contabili ed amministrativi che sorgono via via e ne cercano pragmaticamente la soluzione; elaborano e sperimentano tecniche finanziarie nuove che poi si diffondono anche nella sfera privata. La loro azione non è chiusa ai cambiamenti, ma prudente e lenta.

Per la capacità di elaborare tecniche e strumenti finanziari nuovi (fra cui il perfezionamento della partita doppia e delle sue applicazioni; l'introduzione dell'interesse composto e dello sconto dei crediti a termine) il Banco di San Giorgio costituisce un caso unico nella storia delle istituzioni finanziarie europee tra la fine del Medio Evo e le soglie dell'Età contemporanea.

Il Banco, aperto nel 1408, ha una prima fase di attività fino al 1445 quando gli amministratori decidono di chiuderlo; il provvedimento è stato spiegato con le perdite subite dal Banco a causa della politica monetaria dello Stato, ma si tratta di ipotesi ancora parzialmente da verificare. Anche dopo il 1445, tuttavia, nell'Ufficio di San Giorgio continuano a praticarsi operazioni creditizie, sia pure riservate ai *comperisti*, agli appaltatori ed allo Stato; e tra esse alcune sono molto sofisticate. L'attività bancaria torna ad avere un carattere pubblico nel 1531, quando si apre il cosiddetto *Banco primo di numerato*: il suo contenuto è del tutto simile a quello del primo Quattrocento, ma con un'accentuazione molto maggiore delle operazioni private; nel 1539 se ne apre addirittura un secondo ed ambedue sono attivi per le operazioni più varie.

A partire dalla metà del secolo XVI, per le esigenze degli affari e per le variabili condizioni del mercato monetario, anche se l'istituzione rimane fondamentalmente unitaria al proprio interno, progressivamente si articola in una serie di gestioni con caratteristiche diverse, ciascuna delle quali viene individuata con il termine banco. Nel 1586 si apre il *Banco di moneta d'oro* per le transazioni in fiera, ove l'unica moneta ammessa è lo scudo d'oro delle cinque stampe, cioè la moneta d'oro coniata a Genova, Venezia, Firenze, Napoli e in Spagna, con lo stesso peso e quindi la stessa quantità di metallo prezioso, ma con una stampigliatura diversa su una delle due facce, a seconda della zecca da cui è emessa; nel 1607 inizia ad operare il *Banco d'argento*, ove si accettano solo scudi grossi d'argento; nel 1625 si inaugura un *Banco dei reali*, destinato ai capitali rimpatriati dalla Spagna sotto forma di pezzi d'argento da otto e da un reale; nel 1675, poi, si apre il primo *Banco di moneta corrente*, in cui si usano tutte le monete in corso legale, da una lira e più. Questo Banco funziona con tale intensità, data l'abbondanza del contante che si cerca di far rientrare dopo le crisi spagnole, che occorre aprire un secondo Banco nel 1676, un terzo nel 1714 ed un quarto nel 1739.

Si è molto discusso sulle motivazioni che portano alla ripresa dell'attività nella seconda metà del Cinquecento, con una gestione così particolare, che, si potrebbe quasi dire, almeno all'inizio, privilegia pesantemente le specie metalliche.

Occorre tuttavia ricordare la mutata situazione finanziaria internazionale in Europa, su cui ci si è già ampiamente diffusi. In questo periodo, infatti, il sorgere dei banchi pubblici, più che una manifestazione di floridezza, deve considerarsi, da un lato, come l'effetto della sfiducia provocata dai numerosi fallimenti dei banchieri privati, determinati dall'eccesso della speculazione e dalla immobilizzazione di capitali e depositi nei prestiti agli Stati e alla Corona di Spagna in particolare; dall'altro dalla necessità pressante in cui si trovano ormai tutte le istituzioni statali di avere sempre a disposizione una fonte sicura per le frequenti ed urgenti anticipazioni di cassa. Si tratta, prima in Italia, e nel secolo successivo in tutta Europa, della costituzione di banchi o gestiti direttamente dallo Stato oppure appaltati a privati in regime di monopolio e sotto il controllo dello Stato stesso.

Senza creare nulla di nuovo, ma sfruttando le già ampiamente collaudate tecniche sviluppate dai banchieri privati fin dal XIV secolo, essi assicurano ai clienti una maggiore sicurezza e tranquillità, da troppo poco tempo delusa dai banchi privati. È quindi per una molteplicità di ragioni collegate alle vicende europee, e quasi ancora come reazione alle proprie vicende quattrocentesche, che tutti i Banchi dell'Ufficio di San Giorgio, dal 1586 in poi, fanno uso della ideale moneta di conto (la lira genovese), ma essa è fin dall'inizio legata da un rapporto fisso ed invariabile con le monete accettate: così, ad esempio, le registrazioni nel Banco dell'oro sono espresse in lire, con la parità costante e fissa di 3,4 per ogni scudo d'oro; quelle del Banco dell'argento sono in lire, computando ogni scudo lire 4,5; quelle dei Banchi di moneta corrente, infine, sono in lire di conto basate sulla tariffa monetaria del 1675. Si tratta di un sistema rigido, ma indubbiamente più garantista.

Nel corso dei secoli XVII e XVIII peraltro, il Banco di San Giorgio svolge una importante attività a favore di operatori finanziari della città, fungendo da collettore delle rendite che i procuratori residenti all'estero riscuotono e successivamente inviano ai capitalisti loro corrispondenti. L'operazione di giroconto in San Giorgio risultava infatti assai più agevole della rimessa in contanti o cambiali.

Con l'apertura del *Cartulario di numerato* del 1675, inoltre, le norme del Banco di San Giorgio arrivarono a stabilire che il ricorso alla propria struttura è addirittura obbligatoria, non solo per tutte le transazioni effettuate a Genova per un importo superiore alle 100 lire, ma in particolare:

1. per « tutte le tratte, ordini e lettere di cambio » di qualsiasi importo, che fossero pagabili a Genova, da qualsiasi parte del mondo provenissero;

2. per « tutte le rimesse, lettere e ordini di cambio » di qualsiasi importo che fossero emesse a Genova, per qualsiasi parte del mondo.

Questa norma significava in pratica che tutte le riscossioni di interessi su titoli e mutui nazionali e provenienti dall'estero a favore dei capitalisti genovesi dovevano obbligatoriamente essere versati su conti aperti presso il Banco di San Giorgio, la cui attività aumenta quindi progressivamente fino a diventare, alla metà del Settecento, particolarmente intensa per l'ampio flusso di interessi pagati e che occorre contabilizzare.

Il sistema creditizio e finanziario genovese, così come si è strutturato nel corso dei secoli, entra in crisi a partire dal 1793 e si sfascia rapidamente per una serie di cause strettamente collegate, come si è già evidenziato, alla Rivoluzione francese ed alle guerre d'Europa: la decurtazione radicale dei debiti pubblici a cui i Genovesi sono interessati, le insolvenze di numerosi debitori privati a cui hanno concesso dei prestiti all'uso di Genova ed infine la soppressione dell'Ufficio di San Giorgio (Casa e Banco), decretata da Napoleone nel 1805 (4 luglio), con un contestuale inserimento all'interno del debito pubblico francese. Nonostante alcuni tentativi di farne proseguire l'attività, l'annessione della Repubblica di Genova allo Stato sabaudo decisa dal Congresso di Vienna fa venire meno qualsiasi possibilità di ricostituzione dell'antico istituto, con grave danno per i titolari dei depositi. Viene infatti attuato un lungo tentativo di incorporazione dei *luoghi* all'interno del debito pubblico sardo, ed una altrettanto lenta liquidazione dei creditori accertati, fino al 1823, secondo precisi parametri stabiliti da una apposita Commissione, ma non certo con risultati soddisfacenti per l'ampia massa degli antichi clienti. La storia bancaria genovese continua bensì nel secolo XIX, sia pure in forme molto diverse, ma con Napoleone chiude un secolare itinerario, segnato da una complessa evoluzione.

Ci si è soffermati in particolare sugli ultimi due secoli, che sono al centro della nostra attenzione in questa circostanza, ma credo sia stato corretto non trascurare l'origine dei fenomeni economici esaminati e della realizzazione di strutture operative correlate: questo ci ha permesso, se pur brevemente, di sottolineare e dare il giusto riconoscimento al ruolo che Genova, i suoi operatori e le sue istituzioni hanno avuto, a livello europeo, nello sviluppo della cultura, della tecnica, degli strumenti economici e giuridici per operare in modo sempre più efficiente e consapevole sui mercati finanziari.

Mercanti e banchieri, oculati e 'fantasiosi' sui mercati finanziari nei secoli XVII e XVIII, i Genovesi sembrano corrispondere pienamente a quegli attori

del sistema economico che aiutano a valutarne i ritmi congiunturali e di sviluppo usando come parametro non i prezzi, i salari o le produzioni, ma, come ha scritto Fernand Braudel, l'indicatore della circolazione del capitale denaro che « di volta in volta si accumula, si investe, si nasconde in casseforti o in valori rifugio », ma che non deve essere trascurato perché è alla base di qualsiasi tipo di attività economica.

Bibliografia principale di riferimento

C. ÁLVAREZ NOGAL, *El crédito de la Monarquía Hispánica durante el reinado de Felipe IV*, Valladolid 1997; C. ÁLVAREZ NOGAL, *Los Banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665)*, Madrid 1997; *Attori e strumenti del credito in Liguria. Dal mercante banchiere alla banca universale*, a cura di P. MASSA, Genova 2004; F. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1953; L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'Età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano 1966; R. CARANDE, *Carlo V e i suoi banchieri*, Genova 1987; A. DOMINGUEZ ORTIZ, *Política y Hacienda de Felipe IV*, Madrid 1960; 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*, Genova 1977; G. DORIA, *Conoscenza del danaro e del sistema informativo: il know how dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI e XVII*, in *La Repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, a cura A. DE MADDALENA - H. KELLENBENZ, Bologna 1986, pp. 57-121; G. DORIA, *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova 1995; G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano 1971; G. FELLONI, *Scritti di Storia economica*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVIII/1-2 (1998); G. GIACCHERO, *Economia e Società del Settecento genovese*, Genova 1973; D. GIOFFRÈ, *Gènes et les foires de change de Lyon a Besançon*, Paris 1960; J.A. GORIS, *Etudes sur les colonies marchandes méridionales à Anvers de 1488 à 1567*, Louvain 1925; E. GRENDI, *Introduzione alla Storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1976 (I ed. Genova 1973); E. GRENDI, *I Balbi. Una famiglia genovese tra Spagna e Impero*, Genova 1997; *La Repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, a cura A. DE MADDALENA - H. KELLENBENZ, Bologna 1986; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Lineamenti di organizzazione economica in uno Stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Genova 1995; P. MASSA, *L'organisation sociale et les activités économiques des Gênois à Anverse (XVIe-XVIIe siècle)*, in *Anversa e Genova. Un sommet dans la peinture baroque*, Anversa 2003, pp. 18-21; P. MASSA, *Governo centrale e pescatori delle Riviere liguri: controllo e fiscalità nel XVIII secolo*, in *La pesca in Italia tra Età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo*, a cura di G. DONEDDU e A. FIORI, Sassari 2003, pp.15-41; P. MASSA, *Una città di mercanti e di banchieri (Secoli XV-XVIII)*, in *Attori e strumenti del credito in Liguria. Dal mercante banchiere alla banca universale*, Genova 2004, pp. 15-41; P. MASSA, *Una spinta innovativa nello sviluppo del credito: la Casa e il Banco di San Giorgio*, in *Attori e strumenti del credito in Liguria. Dal mercante banchiere alla banca universale*, a cura di P. MASSA, Genova 2004, pp 83-97; G. MUTO, « Decretos » e « Medio generales »: la gestione delle crisi finanziarie nell'Italia spagnola, in *La Repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII*

secolo, a cura A. DE MADDALENA - H. KELLENBENZ, Bologna 1986, pp. 275-332; G. MUTO, *Il tempo dell'alta finanza: gli 'hombres de negocios' genovesi nei secoli XVI e XVII*, in *Attori e strumenti del credito in Liguria. Dal mercante banchiere alla banca universale*, a cura di P. MASSA, Genova 2004; E. OTTE, *Il ruolo dei genovesi nella Spagna del XV e XVI secolo*, in *La Repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, a cura A. DE MADDALENA - H. KELLENBENZ, Bologna 1986, pp. 17-56; F. RUIZ MARTIN, *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*, Paris 1965; F. RUIZ MARTIN, *La banca en España hasta 1782*, in *El banco de España durante el siglo XVI. Una historia economica*, Madrid 1970, pp. 1-196; F. RUIZ MARTIN, *Las Finanzas de la Monarquía Hispánica en tiempos de Felipe IV. 1621-1665*, Madrid 1990; CH. VERLINDEN, *Le origini della civiltà atlantica*, Roma 1968.

Dalla “Casana” alla Cassa di Risparmio. Il caso Genova e le altre esperienze liguri

Per i francescani ideatori dei Monti di Pietà la necessità di organizzare una forma non esosa di prestito muove dalla lotta all'indigenza; per quelli che possono essere definiti i 'moderni apostoli' ottocenteschi delle Casse di Risparmio e successivamente delle Banche popolari il prestito passa attraverso il risparmio ottenuto grazie ad una costante opera di educazione delle categorie economicamente più emarginate e più deboli. L'istanza sociale di educare il povero al risparmio rappresenta uno dei tanti elementi di continuità tra Monti di Pietà, Casse di Risparmio e tutte le altre forme di credito rivolte agli strati sociali meno abbienti che dalla metà dell'Ottocento interessano le economie della maggior parte dei paesi europei. Queste ultime, infatti, si trovano, dal punto di vista del proprio sviluppo, nella necessità di disporre di sempre maggiori capitali, sia per finanziare crescenti produzioni agricole e industriali, nei confronti delle quali la domanda si espande per l'aumento della popolazione e dei traffici internazionali, sia per la sempre maggiore incidenza del capitale fisso nei processi di trasformazione industriale. Nello stesso tempo, almeno in certi segmenti delle classi lavoratrici si stanno lentamente formando margini di risparmio fino a quel momento inusitati.

In realtà l'idea originaria di creare degli enti specifici che si dedichino alla raccolta dei risparmi monetari che incominciano appena a formarsi, sia nell'ambito delle classi più abbienti (aristocrazia, alto clero, borghesia commerciale), sia in quelle piccolo-borghesi, spetterebbe secondo alcuni autori, ad un francese, Hugues Delestre, che già nel 1611 proponeva di articolare l'attività dei Monti di pietà in una pluralità di sezioni. Due di queste si sarebbero dovute specializzare nella raccolta di depositi da parte dei risparmiatori: una avrebbe dovuto rivolgere la propria attenzione alle classi abbienti; l'altra verso il popolo minuto. In Inghilterra, Daniel Defoe (il celebre autore di Robinson Crusoe) pare abbia avanzato la stessa proposta in una pubblicazione del 1697. La teorizzazione e la realizzazione pratica di queste idee è

* Pubblicato in: *Attori e strumenti del credito in Liguria. Dal mercante banchiere alla banca universale*, Genova 2004, pp. 175-207.

peraltro successiva, sotto l'influsso del pensiero illuminista: una iniziativa è ricordata in Germania, nel 1765; qualche anno dopo si registrano tentativi in Svizzera, Olanda ed anche in Russia. Tuttavia, anche se, come spesso accade, molti paesi si disputano il merito di avere fondato già nel Settecento le prime Casse di Risparmio (principalmente Inghilterra, Francia e Germania) è in realtà nel XIX secolo che si verifica un notevole incremento nella loro costituzione, per iniziativa sia di associazioni di persone (come a Firenze nel 1829), sia di enti quali Comuni, Monti di Pietà o Pie fondazioni. Rientrano in questo secondo gruppo le Casse venete, le prime in Italia, quasi tutte appoggiate ai Monti di Pietà, per l'iniziativa del governo austriaco, nel 1822; quella di Torino (fondato nel 1827 e collegata alla Tesoreria municipale); quella di Milano, creata nel 1823 sotto la responsabilità della Commissione centrale di beneficenza.

Per quanto concerne la distribuzione sul territorio italiano, le Casse si sviluppano soprattutto nell'Italia centrale e settentrionale; nel sud, dove fra l'altro sono largamente diffusi i Monti frumentari, risultano presenti in un numero molto limitato, e comunque solo dopo il 1860. La mancanza di regolamentazione governativa, peraltro, si ripercuote sul funzionamento degli Istituti: solo nel 1851 viene imposta l'autorizzazione ministeriale all'apertura e si inizia ad emanare una serie di disposizioni normative, perfezionate poi tra il 1859 ed il 1864.

In Europa il numero delle Casse aumenta costantemente tra il 1816 ed il 1821 (nel solo 1819 se ne contano 140 nuove), specialmente in Inghilterra (dove già nel 1817 compare la prima regolamentazione legislativa della materia), in Svizzera e negli Stati germanici. Negli Stati Uniti d'America l'istituzione della prima Società per il Risparmio avviene a Filadelfia nel 1816.

Caratteristica tipica delle prime esperienze italiane è comunque quella di creare degli enti rivolti soprattutto alla tutela del piccolo risparmio; solo molto più tardi vengono inserite al loro interno le funzioni relative agli impieghi ed ai prestiti.

Mentre il sistema creditizio istituzionale del futuro Regno d'Italia si sta lentamente formando, ancorché legato a idee e tecniche di vecchia tradizione, nei primi decenni del secolo inizia quindi a diffondersi un nuovo modello di istituto di credito rivolto alle classi meno abbienti. Lo smantellamento delle corporazioni, che avevano costituito, almeno nelle intenzioni, una forma di difesa e di sicurezza per tutti gli strati sociali, ha infatti lasciato un vuoto organizzativo. Le classi più agiate, in parte intimorite dal dilagare

del pauperismo e in parte animate dai nuovi ideali filantropici, si adoperano per affrancare i poveri dallo stato di miseria con la fondazione di ospedali, orfanotrofi, scuole elementari gratuite. Il risveglio dell'economia e dei traffici richiede un coinvolgimento maggiore, nel processo di accumulazione, delle risorse di categorie sociali che fino ad allora erano state ai margini dell'alimentazione dei circuiti finanziari.

Questi sono i principali motivi che spiegano il lento ma continuo diffondersi in tutta Europa ed anche in Italia delle Casse di Risparmio, all'origine non veri e propri istituti di credito, ma enti di previdenza e di carità, con lo scopo principale di abituarne al risparmio le categorie più umili: i modesti artigiani, i lavoratori delle campagne, i domestici. Proprio per meglio ottenere questo risultato, il massimo dei depositi e l'ammontare globale degli stessi per ciascun libretto viene limitato, per non porre gli istituti nella necessità di cercare investimenti rischiosi.

La vita delle Casse di Risparmio è peraltro caratterizzata, nel XIX secolo, da un ampio dibattito relativo alla loro natura giuridica ed economica: sorte come Opere pie, iniziano da subito a svolgere un'attività bancaria. Il loro ruolo economico appare quindi a metà tra quello di un istituto di beneficenza e quello di una banca, differenziandosi dal primo per l'esercizio di una attività bancaria e dalla seconda per l'assenza del fine di lucro. Analizzando l'andamento dei depositi delle Casse italiane dopo la metà del XIX secolo, si possono fare alcune considerazioni generali, valide anche per l'esempio particolare che si analizzerà nelle pagine seguenti, la Cassa di Risparmio di Genova:

- le crisi cicliche non influenzano particolarmente l'attività delle Casse;
- i piccoli risparmiatori, poco propensi alle speculazioni, rimangono sostanzialmente fedeli nel tempo alle Casse di Risparmio. La perdita di clienti dovuta alle crisi o a momenti di panico è quasi sempre più che compensata dall'aumento della popolazione e del reddito nazionale;
- il flusso dei depositi si dimostra nel tempo poco sensibile alle variazioni del tasso di interesse, che rimane sempre comunque assai moderato, a causa degli investimenti poco rischiosi effettuati dalle Casse.

Con le somme ricevute in deposito, le Casse di Risparmio cercano infatti di effettuare investimenti che abbiano le caratteristiche di sicurezza, liquidità, produttività e insensibilità alle speculazioni: non certo un compito semplice. Le scelte sono pertanto differenti e portano quindi a risultati di redditività non omogenei.

Agli inizi è di gran lunga preferito l'investimento in titoli (specialmente Buoni del Tesoro garantiti dallo Stato), o rendite emesse dagli Enti pubblici territoriali (Comuni, Province, Consorzi); a questi si accompagnano i prestiti cambiari, dotati di maggiore redditività e caratterizzati dalla breve durata. Completano il quadro delle forme di impiego i mutui ipotecari a privati, che godono perciò di garanzia reale, e quelli chirografari concessi a Enti morali, aventi di norma una scadenza più lunga: la loro importanza va però progressivamente diminuendo per la sempre maggiore convenienza dei titoli del debito pubblico.

Espansione delle Casse di Risparmio in Italia

	1830	1850	1870	1890	1910	1924
Italia settentrionale	6	14	26	30	34	57
Italia centrale	3	43	89	133	128	157
Italia meridionale e isole	–	3	21	33	21	19
Totale	9	60	136	196	183	233

Nel 1926, per ridurre il numero delle Casse, giudicato eccessivo, gli istituti che non avevano raggiunto un importo dei depositi pari a cinque milioni di lire furono obbligati a fondersi con quelli maggiori; per quelli i cui depositi erano compresi tra i cinque e i dieci milioni la fusione fu considerata facoltativa: nel 1928 il numero delle Casse in attività risultò ridotto a 106.

Obiettivo delle Casse di Risparmio è poi quello di effettuare della beneficenza, servendosi degli utili ricavati dalla propria attività; gli stessi amministratori, normalmente, prestano la loro opera senza compenso. All'inizio, le erogazioni risultano quasi del tutto assenti, poiché si pensa esclusivamente a rafforzare la propria struttura finanziaria, accantonando tutto il possibile nei fondi di riserva, anche a tutela degli stessi risparmi dei depositanti. Pochi sono quindi per lungo tempo gli Istituti in grado di attuare un programma dettagliato e coordinato di erogazioni, anzi, per molti decenni la maggior parte delle Casse di Risparmio è costretta ad affidarsi ad interventi assolutamente occasionali.

Secondo Luigi De Rosa, tuttavia, esse riuscirono a mettere a disposizione dello sviluppo economico-sociale del nostro paese un ingente volume di capitali che, col variare dei tempi e delle circostanze, oscillò intorno alla metà dell'intero risparmio nazionale. Questi capitali, spesso raccolti con una tenace e paziente azione capillare facendo persino ricorso ai 'salvadanai' dei bambini delle scuole, contribuirono a portare a termine significative opere pubbliche, promuovendo la modernizzazione e la crescita del territorio nel quale ciascuna Cassa operava.

Da un punto di vista organizzativo e istituzionale i modelli cui si ispirano le Casse di Risparmio italiane possono essere sintetizzati in tre principali forme, alla cui scelta contribuiscono diversi fattori. In taluni casi nascono come istituti autonomi, cioè come società anonime o per azioni, con capitale sottoscritto da privati. È in pratica l'opzione meno diffusa, per i maggiori rischi della gestione, anche se assai propugnata, ad esempio, dal governo austriaco. Una seconda opzione è quella di derivazione o aggregazione a Monti di Pietà già operativi che ne assumono parzialmente la gestione: è il caso, come vedremo, di La Spezia (1842) e di Genova (1846), ma anche di molte Casse piemontesi e lombarde. Possono, infine, sorgere per iniziativa degli enti locali, di norma i Comuni, da soli o in collaborazione con altri enti: è il caso, in Liguria, di Savona (1840) e di Chiavari (1857), ma anche di numerosi istituti piemontesi. Successiva all'unificazione è una più rapida diffusione delle Casse nel Mezzogiorno: in questo territorio risultano quasi tutte sorte per iniziativa di Enti morali.

Somme depositate al 31 dicembre 1853 nelle Casse di Risparmio degli Stati Sardi (in lire) e numero dei libretti

<i>Casse</i>	<i>Somme depositate</i>	<i>Numero dei libretti</i>
Torino	1.514.004	4.193
Alessandria	364.061	640
Asti	140.551	354
Annecy	390.361	866
Bra	92.957	247
Casale	39.479	265
Chambery	688.438	1.435
Chieri	14.784	120
Genova	823.670	1.622
Ivrea	103.659	185
Novara	66.769	305
Pinerolo	59.300	277
Rumilly	11.322	61
Savona	147.328	702
Spezia	19.808	112
Vercelli	84.711	338
Cagliari	11.769	72
Totali	4.572.971	11.794

La cassa di Risparmio di Genova (18 marzo 1846)

a) *lo stretto legame con il Monte di Pietà*

Anche la Liguria – fino al XIX secolo all'avanguardia per originalità e modernità nel settore creditizio – partecipa al movimento di diffusione delle Casse di Risparmio, prima con alcune esperienze nei suoi centri urbani più piccoli, un po' più in ritardo nella propria capitale, Genova.

Già nel 1836 l'avvocato genovese Cesare Cabella aveva cercato di far partire un progetto molto particolareggiato (che aveva illustrato personalmente allo stesso Carlo Alberto di Savoia) ma, nonostante gli appoggi ed il favore ottenuto, non riuscì a concretizzarlo.

Si stava però sempre più sviluppando nella città una corrente di idee che raggruppava i più importanti studiosi e uomini politici a favore della nuova istituzione: non si deve certo credere che negli ambienti genovesi si cullasse l'illusione che la Cassa di Risparmio avrebbe procurato immediati e rilevanti benefici alle famiglie operaie, poiché ovunque esse erano sorte, la gestione iniziale era stata difficile per l'ignoranza e la ritrosia dei ceti cui era rivolta. Ma gli uomini più sensibili ai problemi sociali spingevano tutti nella direzione dell'apertura, anche se ricordavano (in modo quasi scaramantico) che nel 1822, il primo giorno di apertura della Cassa di Risparmio di Venezia, si erano presentate a depositare solo due persone; dopo un anno di apertura i libretti erano divenuti soltanto ventisette.

A Genova, come nel resto del paese, inoltre, a metà del XX secolo, gli amministratori del Monte di Pietà non sono ormai più in condizione di concedere dei prestiti su pegno facendo affidamento soltanto su fondi propri. Iniziando ad accettare dei depositi in danaro, remunerati con un interesse, si ammette implicitamente la necessità di avviare l'attività di una Cassa di Risparmio che sia collegata al Monte e che lo sostenga finanziariamente.

Nell'autunno 1845 il Consiglio di Amministrazione del Monte si rende conto che la fondazione della Cassa non avrebbe causato un forte incremento dei costi di gestione, e poco tempo dopo (il 18 ottobre) il marchese Agostino Adorno ed il senatore Antonio Casabona presentano il loro progetto di Statuto, subito approvato (18 dicembre). Il 18 marzo 1846 il re Carlo Alberto firma il regio brevetto che autorizza il Monte di Pietà di Genova ad istituire una Cassa di Risparmio « da aggregarsi allo stesso Monte ».

Il 4 luglio vengono aperti gli sportelli al pubblico, al n° 214 del Vico Gelsomino, in un edificio appartenente al duca Raffaele De Ferrari, presso

la sede dello stesso Monte di Pietà, dopo che la Gazzetta di Genova, in un articolo del 25 giugno, ha illustrato alla cittadinanza le caratteristiche, le finalità e l'operatività della nuova istituzione.

Dalla Gazzetta di Genova. 25 giugno 1846: finalità della Cassa e legame con il Monte di Pietà:

«L'amministrazione del Monte di Pietà di Genova, penetrata dalla benefica influenza che, nelle principali città d'Italia, come nelle altre parti dell'Europa, esercitò lo Stabilimento delle Casse di Risparmio sulla morale sì privata che pubblica, e specialmente nelle classi meno agiate dei cittadini, ravvivandone l'industria e migliorandone le abitudini, avvisava ai mezzi di introdurre anco fra noi una sì benemerita istituzione, per la quale si presenta agli artigiani, ai giornalieri e a qualsiasi altra persona di ristretti guadagni un facile e sicuro mezzo per formarsi con piccoli e ripetuti depositi, pel tempo del bisogno, un peculio da aumentarsi progressivamente mediante la fruttifera cumulazione dei relativi interessi ... »

Il legame che, a Genova, Monte di Pietà e Cassa hanno fin dall'origine e mantengono fino a quasi fine secolo è particolare. Al di là dell'aspetto formale (i primi libretti emessi recano la dicitura «Cassa di Risparmio presso il Monte di Pietà di Genova») e di quello operativo (stessi giorni di apertura) l'elemento qualificante è la sinergia finanziaria: in pratica la raccolta di risparmio da parte della Cassa viene regolata in modo da corrispondere, senza «impacciati sfasamenti», con le esigenze di danaro avvertite dalla vecchia *casana*. La Cassa raccoglie il denaro dei depositanti al 3,5% e in parte ingente lo trasferisce al Monte al 4%, accontentandosi cioè di mezzo punto per le spese di gestione: quest'ultimo, a sua volta, ottiene dai pegni il 6%, oltre a qualche surplus dalle vendite all'incanto, e con queste risorse provvede alle spese della sede e al pagamento delle retribuzioni ai dipendenti, compresi – è importante sottolinearlo – quelli della Cassa di Risparmio. Questo delicato equilibrio verrà interrotto, anche se non completamente, nel 1888, dalle nuove norme emanate dallo Stato italiano.

b) *i primi cinquantanni di attività*

Come la maggior parte degli istituti simili nel resto dell'Italia anche la Cassa genovese ha nel proprio Statuto norme che regolamentano gli scopi istituzionali, la clientela che si vuole raggiungere, la raccolta dei depositi, il tasso d'interesse, le restituzioni, gli orari. In particolare sono previsti un ammontare minimo di versamento, pari a una Lira, ma anche un importo massimo (Lire 100, all'inizio, successivamente portate a 200 Lire) e un limite massimo di deposito annuale di 500 Lire; le domande di restituzione

fino a cento lire vengono soddisfatte immediatamente, mentre per le altre è necessario un preavviso di otto giorni.

Ad ogni depositante viene consegnato un libretto, ma non è ammesso essere intestatari di un numero maggiore; il massimo credito fruttifero per ogni soggetto è fissato in duemila lire: le somme superiori restano infruttifere. Sulle somme depositate, partendo da cinque lire e procedendo secondo i relativi multipli, viene corrisposto l'interesse del 3,5%, con decorrenza dal mese successivo a quello in cui è stato fatto il deposito; il rateo d'interesse è inoltre contabilizzato alla fine di ogni semestre solare (30 giugno e 31 dicembre), con facoltà per il depositante di ritirare gli interessi o di lasciarli depositati presso la Cassa. Viene anche stabilito che i depositi possano essere ricevuti solo il lunedì e il sabato (dalle nove alle quattordici), mentre le richieste di pagamento sarebbero state accettate una sola volta, il giovedì, con lo stesso orario.

Il primo impatto della Cassa con il tessuto sociale cui si rivolge è ampiamente positivo: dopo cinquanta giorni di apertura, la somma depositata, quasi ottantacinquemila lire, permette addirittura di riscattare dal Duca Raffaele De Ferrari il palazzo sede dei due istituti, avuto in affitto perpetuo nel 1834. Il danaro che affluisce è costituito principalmente dalle poche lire delle domestiche, dei marinai, degli artigiani, della povera gente che ha capito che cosa significhi avere anche una minima riserva per fronteggiare le avversità; tra i primi titolari di libretti compaiono anche alcuni personaggi di rilievo: l'esploratore Giuseppe Sapeto; il pittore Domenico Cambiaso; il principe Filippo Andrea Doria Pamphili, di professione « proprietario »; Gerolamo Boccardo, « dell'età d'anni 28, di professione professore di storia », destinato a diventare un economista di rilievo nazionale e docente di Economia politica presso la Facoltà di Giurisprudenza della locale Università.

Il preponderante numero delle donne titolari dei libretti è inoltre una caratteristica che accomuna la Cassa di Risparmio di Genova a molti altri istituti simili. Questa prevalenza femminile può essere agevolmente spiegata col fatto che non essendo il libretto al portatore, ma nominativo, esiste la convenienza ad intestarli alle donne casalinghe piuttosto che agli uomini il cui orario di lavoro (siano essi occupati in laboratori, botteghe, officine) è meno flessibile. Fra i domestici titolari, inoltre, la maggior parte sono donne, spesso scese a servizio in città dalla campagna, che si fanno il dovere – prive di assistenza e timorose per il domani – di versare sul proprio conto, mese dopo mese, quella parte di salario che riescono a risparmiare.

Cassa di Risparmio di Genova. Alcune indicazioni sull'andamento del numero dei libretti di risparmio (a fine anno)

1846	568
1847	1.078
1848	772
1849	808
...	...
1851	1.132
1852	1.379
1853	1.622
...	...
1865	5.348
...	...
1875	11.278
...	...
1886	25.113

Nel frattempo altro denaro continua ad affluire e paradossalmente quello che avrebbe dovuto essere un fatto positivo finisce per proporre in maniera sempre più seria il problema del reimpiego. Nonostante i tempi difficili (le guerre, il corso forzoso, il richiamo alle armi, la disoccupazione) ampliano sempre più il ricorso al Monte da parte della popolazione e quindi le necessità di cassa, l'eccedenza di risorse, una volta soddisfatte le esigenze dei miseri, viene lentamente incanalata verso una direzione impensabile nei decenni precedenti: il Monte inizia a sorreggere con crediti di esercizio un crescente numero di modesti operatori commerciali. In sostanza l'Opera assistenziale inizia a presentarsi ai clienti come una banca. Contrariamente dunque a quello che si sarebbe potuto pensare all'inizio negli anni cinquanta, quando se una preoccupazione sussisteva nei confronti della Cassa era quella di «imporre un freno allo sviluppo troppo rapido dello stabilimento» che avrebbe avuto la conseguenza di rompere l'equilibrio tra la liquidità della Cassa e le capacità di assorbimento nell'ambito del Monte. Nel 1853, una ispezione da parte del Ministero dell'Interno, estesa a tutte le Casse, dimostra non solo che la Cassa genovese occupa, per numero di libretti e somme

depositate, il secondo posto dopo quella di Torino, ma il buon giudizio sui risultati economici induce l'amministrazione a pubblicarli a mezzo stampa¹.

Il confronto tra quantità e distribuzione sociale dei libretti a fine 1852 e a fine 1865, nonostante i perturbamenti politici e bellici dell'anno precedente, credo sia il modo più chiaro per evidenziare il largo balzo in avanti dell'istituto, e come abbia raggiunto gli scopi sociali che si era prefissato. I decenni successivi non sono senza problemi, nonostante la città si stia evolvendo, sia con il potenziamento delle infrastrutture portuali ed i miglioramenti nei collegamenti terrestri e con il conseguente rafforzamento delle società armatoriali, sia con la lenta strutturazione del settore industriale in forme più razionali. Il capitale genovese continua però ad avere una scarsa mobilitazione e nel settore più vivace, quello dei pubblici servizi, prevalgono gli interessi stranieri.

La solidità della Cassa non sembra avvertire le conseguenze né della nascita della Banca popolare nel 1868, né della già accennata crisi finanziaria dei primi anni settanta, né dell'importante legge che nel 1875 istituisce le Casse di Risparmio Postali: la reazione più importante è l'aumento del tasso di interesse per meglio sostenere la concorrenza dei nuovi Istituti nella raccolta.

La stagnazione economica e la disoccupazione diffusa iniziano tuttavia a porre alcuni problemi: i primi segnali di un peggioramento della situazione si hanno nel 1887, anno in cui si registra una flessione nella curva dei depositi che nei venti anni precedenti aveva registrato una crescita ininterrotta. Al calo dei versamenti si unisce una contestuale moltiplicazione dei rimborsi. Nel 1893-1894, la Cassa riesce ad uscire quasi indenne dal crollo del corso della Rendita 5% che coinvolge tutte le aziende bancarie, al punto che tra il dicembre di quell'anno e la fine di gennaio del successivo si calcola che siano ritirati dalle banche cittadine oltre quaranta milioni di lire. La grande elasticità

¹ Nel 1853, in seguito ad una ispezione predisposta dal Ministero dell'interno, l'andamento gestionale della Cassa è giudicato ottimale. Si decide pertanto di informarne il pubblico, pubblicando alcuni dati sui giornali cittadini:

Libretti in circolazione:	N.°	1.379
Depositi:	Lire	634.595
Interessi pagati:	Lire	80.141 (di cui la metà capitalizzati)
Tasso d'interesse:		3,5%
Credito totale depositanti:	Lire	672.839
Impieghi:	Lire	659.800 presso il Monte
	Lire	13.039 contanti in cassa

degli investimenti permette infatti di contenere le cause della crisi finanziaria, a cui si è aggiunta la caduta delle quotazioni dei titoli emessi dalla Banca d'Italia e tenuti in portafoglio. I piccoli risparmiatori, in questo periodo, non mettono mai in discussione la gestione della Cassa, nonostante che per la prima volta e per ben cinque esercizi (1890-1894) i rimborsi sopravanzino il totale dei risparmi versati e si debba procedere ad una progressiva diminuzione dei tassi fino a raggiungere, nell'ottobre 1895, il 2,75%. Un comportamento importante, segno di una grande solidità strutturale rispetto al marasma bancario che in tutta Italia caratterizza quelli che gli storici definiscono « gli anni più neri dell'economia del nuovo Regno »: il periodo 1888-1894.

Confronto tra i soggetti titolari di libretti

Anno	1853	1867
Numero totale	1.622	4.712
Uomini	704	1.918
Agricoltori	18	135
Artigiani	265	770
Domestici	78	130
Impiegati	47	210
Militari e marinai	50	150
Condizioni diverse	246	462
Pupilli e minorenni	–	61
Donne	918	2.762
Campagnole	19	67
Artigiane	131	562
Domestiche	333	991
Impiegate	2	6
Condizioni diverse	433	1.100
Pupille e minorenni	–	36

Nel 1867 sono presenti tra i depositanti anche 32 società di Mutuo Soccorso.

c) la nuova normativa del 1888 e l'autonomia dal Monte di Pietà (1895)

Nelle varie regioni italiane, durante il primo cinquantennio di vita, ogni Cassa di Risparmio svolge la propria attività secondo modelli assai diversi

l'uno dall'altro e ignorando le consorelle; nello stesso tempo esse non risultano sempre ben distinte, da un punto di vista giuridico, dagli altri Istituti che esercitano l'attività creditizia: le Casse, infatti, da un lato respingono l'assimilazione alle opere pie, dall'altro sono riluttanti ad accettare fino in fondo il ruolo bancario, specialmente per il timore dei maggiori oneri fiscali cui sarebbero assoggettate.

Una prima normativa, del 1851, aveva lasciato molte incertezze; le Casse stesse prendono pertanto l'iniziativa di un Congresso dei loro rappresentanti, che si tiene a Firenze dal 22 al 24 novembre 1886, con la partecipazione di 163 Istituti. I risultati principali della discussione sono accolti dal Governo che presenta al Parlamento un progetto di « Ordinamento delle Casse di Risparmio ». Diventata legge il 15 luglio 1888, rimane vigente a lungo. In base a queste norme, prima di tutto, è sancita la vigilanza governativa sulle Casse (con verifiche periodiche ed obbligo di inviare al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio i bilanci); il secondo provvedimento importante è il conferimento a questi istituti di una personalità giuridica precisa e la loro classificazione tra gli Enti morali, con obbligo di redigere un Atto costitutivo o Statuto.

Si ribadisce l'estraneità delle Casse ad ogni attività di lucro, ma ne viene favorita per la prima volta una evoluzione in senso bancario: accanto alla forma tradizionale dei depositi a risparmio viene infatti ammessa quella dei depositi in conto corrente ed è abolito ogni obbligo di massimale sugli stessi. L'ampia libertà lasciata ai singoli Statuti permette da questo momento, ad ogni Cassa, di gestire la propria autonomia e di evolversi, a propria scelta, in modo più o meno marcato, in senso bancario. Contemporaneamente la legge contiene disposizioni ben precise relative alla destinazione degli utili a riserva e ad opere di beneficenza. La legge del 1888 si occupa anche del delicato rapporto tra Casse e Monti di Pietà, prescrivendo l'autonomia dei patrimoni delle due istituzioni, e provocandone, di fatto, la separazione. Nella maggior parte dei casi questo fatto risulterà positivo, poiché molte Casse vengono liberate da un notevole peso, e grazie a questa disposizione riescono a sviluppare in modo migliore la loro operatività nel settore bancario.

Il caso genovese si presenta, però, in modo diverso rispetto alle altre situazioni in cui Monti e Casse avevano costituito un sistema unitario, poiché questo, invece di un ostacolo, aveva rappresentato per quarant'anni piuttosto un mezzo di sviluppo per l'attività: la Cassa aveva infatti continuato a sostenere il Monte con i depositi e il proprio patrimonio, risolvendo, in

sostanza, il problema della ricerca degli investimenti. Proprio per la loro eccezionalità i due Istituti vengono autorizzati ad una particolare «separazione vincolata»: il Consiglio di amministrazione ed il personale avrebbero potuto essere in comune, purché i Presidenti fossero diversi e i patrimoni separati; la Cassa avrebbe comunque dovuto darsi un proprio Statuto autonomo. Quest'ultimo entra in vigore il 18 maggio 1895.

La nuova fase della Cassa (nonostante la accennata crisi creditizia di fine secolo) è caratterizzata da un riordinamento amministrativo e da un rafforzamento patrimoniale, pur nella costanza di un certo impegno nei confronti del Monte, a cui continua a fornire le somme necessarie alla gestione dei pegni ad un interesse ridotto. Per molti anni il sostegno finanziario della Cassa è ancora indispensabile alla vecchia *casana* per poter svolgere la propria attività istituzionale, specialmente nel primo decennio del nuovo secolo, quando la svalutazione monetaria determina gravi perdite nel prestito su pegno, avendo la lira, tra il 1916 ed il 1918, perso circa la metà del proprio potere di acquisto e proseguendo questa discesa ancora negli anni successivi.

Nonostante le perdite che in quel periodo accompagnano quasi costantemente i bilanci del Monte, anche per l'aumento delle spese di gestione, la Cassa dimostra sempre nei confronti di esso una solidarietà che va ben oltre gli impegni contrattuali, rifiutando il suggerimento – da più parti avanzato – di una netta separazione. Si parte, infatti, prima di tutto dalla constatazione che la cessazione della vita in comune sarebbe stata accolta poco favorevolmente dal pubblico che, ancora attaccato alle tradizioni, identificava nella *Casana* tutti e due gli istituti contemporaneamente. Più concretamente, poi, si sottolinea che non solo le spese di esercizio sarebbero aumentate notevolmente, ma la Cassa si sarebbe trovata ad affrontare un nuovo concorrente.

d) da fine secolo al primo dopoguerra

I primi segni di ripresa dell'economia nazionale si manifestano già a partire dal 1895-1896, anche se solo col nuovo secolo si può parlare di vero e proprio decollo industriale. L'economia ligure, dopo il 1897, entra anch'essa in una fase progressiva, con protagonista speciale il capitale tedesco che, attraverso banche straniere ed italiane (come la Banca Commerciale Italiana ed il Credito Italiano), aiuta notevolmente a potenziare il tessuto industriale locale. Anche la Cassa di Risparmio, a partire dal 1896 e fino al 1906, conosce uno sviluppo ininterrotto: il trend ascendente produce infatti una domanda

di credito e di servizi bancari che non può non coinvolgerla, benché si tenga ancora abbastanza ai margini della vita economica cittadina.

Subito dopo l'approvazione del nuovo Statuto, la Cassa inizia una fase di riordinamento amministrativo, ampliando l'offerta alla clientela nelle scelte di impiego del danaro, mediante la strutturazione di vari tipi di libretti a tassi diversificati; istituendo conti correnti speciali, senza limitazioni di importo a favore di istituzioni pubbliche di beneficenza, di Società cooperative, agricole, operaie e di mutuo soccorso; iniziando a concedere mutui chirografari a favore degli Enti territoriali; ma, pur accentuando la propria caratteristica bancaria, continua ad escludere sempre dai prestiti le società commerciali.

Sono del 1898 e del 1902 i primi due interventi (anche se ancora esterni) della Cassa di Risparmio di Genova a favore di iniziative riguardanti la città: avendo il Ministero dei Lavori pubblici, nel 1898, promesso di erogare gradualmente al Comune diciassette milioni e mezzo per portare a termine importanti lavori ferroviari, la Cassa interviene con i propri fondi per colmare lo sfasamento temporale tra gli impegni del Comune e le erogazioni del Ministero. Vengono così accelerate la costruzione della Stazione Brignole e la sistemazione della piazza antistante la stazione Principe; quella di alcune gallerie; si può dare inizio al miglioramento del porto; in particolare vengono ampliati i ponti Federico Guglielmo (successivamente chiamato «dei Mille») ed il ponte Assereto. Nel 1902, con lo stesso tipo di supporto, può essere iniziato il Palazzo delle poste. Si tratta delle prime manifestazioni di quella che sarà una costante presenza della Cassa a sostegno degli Enti locali per la costruzione di opere di pubblica utilità, aiutata in questi anni dal favorevole andamento dei depositi che alla fine del 1904 la vede al decimo posto tra le 183 Casse censite in Italia.

Nel 1907 l'Italia è uno dei paesi maggiormente colpiti dalla congiuntura avversa, e fra le varie regioni è certamente la Liguria a pagare uno dei prezzi più alti. Per la Cassa di Risparmio di Genova vale la regola comune alle Casse nel loro complesso, in base alla quale questi istituti tendevano a guadagnare terreno rispetto alle banche private nei momenti di crisi del sistema creditizio ed a perderne nei periodi di normalità. Questo fatto si verifica puntualmente nel triennio 1907-1910, con un forte aumento dell'attivo di bilancio di quasi tutte le Casse, mentre nel periodo successivo (1911-1913) la tendenza si inverte. Proseguendo nella politica iniziata alcuni anni prima, la Cassa genovese è attivamente presente nello sviluppo della vita di Genova e della Regione: nel 1908 effettua una apertura di credito (dietro garanzia di

titoli del debito pubblico) con gli Ospedali civili, per la costruzione di nuovi padiglioni; l'anno successivo un mutuo è accordato alla Camera di Commercio per provvedere ad una più adeguata sede per la Borsa valori; lo stesso Comune di La Spezia ricorre all'istituto genovese. Contemporaneamente, oltre all'accensione di mutui a condizioni di particolare favore, la Cassa non dimentica le indicazioni del proprio Statuto e si segnala per le erogazioni a fini di beneficenza a favore di enti ospedalieri, assistenziali e culturali: alla fine del 1910 le ripetute donazioni per l'erigendo ospedale San Martino permettono la costruzione di un intero nuovo padiglione.

Fino al 1910 si rafforzano anche le tipologie della raccolta dei depositi: esistono ormai cinque categorie diverse di libretti di risparmio, contrassegnate dalle lettere dell'alfabeto, dalla A alla E, a disposizione di soggetti con esigenze diverse, sebbene la base della raccolta siano i libretti di piccolo risparmio (denominati A), per somme tra le 50 e le 500 lire, remunerate al 3%.

Del 1911 è l'operazione di finanziamento più rilevante effettuata dalla Cassa nel periodo prebellico: un'apertura di credito di quarantacinque milioni di lire (quasi corrispondente all'ammontare dei propri depositi al 31 dicembre 1910) effettuata però in collaborazione con la Cassa di Risparmio delle Province lombarde, a favore del Consorzio autonomo del porto (la quota genovese ammonta a diciassette milioni); è così possibile assumere una serie di iniziative rivolte a migliorare e ad accrescere le strutture e quindi la competitività dell'approdo genovese: fra gli altri lavori si procede alla demolizione del Colle di San Benigno.

Mentre la Cassa sembra quindi orientata ad una sempre maggiore apertura nei confronti di un credito che potremmo quasi definire 'edilizio', la guerra ne frena, ma solo parzialmente, l'attività. Il 1914, ad esempio, è un anno in cui l'istituto riesce a consolidare la propria situazione: non solo introduce per la prima volta i libretti al portatore, ma partecipa al Consorzio per le sovvenzioni sui valori industriali e acquista i servizi di Tesoreria per la Congregazione di carità di Oneglia, per l'Ospizio degli esposti di Porto Maurizio e per l'Ospedale di Finalmarina.

Dopo l'entrata in guerra dell'Italia, si ha una crescita dei depositi sempre più rapida, specialmente per l'aumento della circolazione cartacea in relazione alle necessità belliche, cui si aggiunge una tendenziale lievitazione di profitti e salari. Tutte le Casse registrano in questo periodo un aumento della loro clientela, specie in alcune categorie di persone: militari che versano i loro risparmi; lavoratori dell'industria bellica; agricoltori,

commercianti e industriali che passano a risparmio parte dei profitti generati dalla guerra.

L'economia ligure trae dalla guerra vantaggi notevoli e non c'è ragione che la Cassa di Risparmio di Genova si discosti dall'andamento generale. Il denaro che vi affluisce trova una destinazione quasi obbligata nell'acquisto di Buoni del Tesoro, come si può notare dal raffronto degli impieghi del 1914 e del 1918: i mutui rimangono pressoché costanti (dal 25,5% al 23,6%), mentre i titoli passano dal 29,0% al 76,4%.

La fine del conflitto costituisce per l'istituto l'inizio di una fase di razionalizzazione e di irrobustimento finanziario che dura fino al 1925. Appartengono a questi anni l'adesione all'istituto di Credito delle Casse di Risparmio Italiane; l'acquisizione del servizio di Tesoreria per il Comune, per il Consorzio autonomo del porto e per la Camera di Commercio; la gestione della Ricevitoria e della Cassa provinciale; la notevole espansione del portafoglio cambiario con l'istituzione di fatto di un nuovo servizio bancario, lo sconto di cambiali: si tratta della prima partecipazione ad imprese economiche della iniziativa privata.

Riprendendo la tradizione dei prestiti prebellici, nel dicembre 1922 la Cassa eroga alla Camera di Commercio un prestito di due milioni e mezzo, ammortizzabili in cinque anni, al tasso dell'8,5%, per l'acquisto di una nuova sede: Palazzo Carrega-Cataldi in via Garibaldi. Se la Cassa di Risparmio è riuscita a superare indenne la guerra e la svalutazione della lira, istituti minori si trovano negli anni venti in grosse difficoltà: segnatamente la Banca Popolare di Sampierdarena (con numerose succursali nell'entroterra) e la Cassa di Risparmio di Chiavari. Ambedue vengono incorporate nel 1926 dall'istituto genovese, che garantisce ai depositanti il 100%. La sede della Cassa chiavarese e le sue agenzie dal novembre diventano filiali della Cassa di Risparmio di Genova.

e) *le filiali*

Già negli anni sessanta dell'Ottocento l'espansione delle Casse sul territorio della penisola era avvenuta in due modi: mediante la creazione di nuovi Istituti e con l'allargamento della sfera di azione delle singole Casse, ottenuto grazie all'apertura delle filiali. La prima Cassa ad utilizzare per la propria espansione l'istituzione delle filiali è la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde, fin dai primi anni di attività; tra il 1860 ed il 1880, poi, apre filiali anche nel Veneto ed in Piemonte, assorbendo successivamente le

Casse di Voghera e Novara con le rispettive filiali. All'inizio del nuovo secolo questa procedura diviene generale, tanto che le Casse con filiali passano da 12 (con 185 filiali) nel 1900 a 48 (con 544 filiali) nel 1918.

Nonostante la conflittualità che si era creata tra istituti minori e maggiori, accusati di elefantiasi per l'eccessivo numero di filiali, il Governo riesce ad intervenire in modo incisivo solo nel 1926, sottoponendo l'apertura di nuove filiali all'autorizzazione del Ministero del Tesoro, equiparandola cioè alla fondazione di Istituti autonomi.

La Cassa di Risparmio di Genova apre la prima filiale nel 1904, a Sampierdarena, primo passo per l'inizio di rapporti anche con gli abitanti dei Comuni limitrofi. Ben presto, però, ad essa se ne aggiungono altre: nel 1912 a Novi Ligure (che rimane tale fino al 1938 per passare poi al Credito Italiano), a Sestri Ponente, a Oneglia e ad Albenga, da cui dipendono anche le agenzie di Alassio e di Finale Ligure, successivamente trasformate in filiali; nel 1913 a Recco; nel 1914 a Varazze; nel 1923 a Santa Margherita; nel 1925 a Sanremo; nel 1926 a Varese Ligure. La loro localizzazione sembra precorrere un preciso itinerario di espansione nel Ponente ligure. Non a caso il nucleo più importante di filiali nel Levante sono quelle che vengono alla Cassa dall'incorporazione dell'istituto chiavarese nel 1925: la sede di Chiavari unitamente alle agenzie di Rapallo, Sestri Levante e Rezzoaglio.

È importante per l'istituto, in quegli anni, riuscire ad aprire un dialogo con le popolazioni dei comuni suburbani e rivieraschi, poiché all'espansione avrebbe potuto corrispondere – come accadde effettivamente – anche la possibilità di ampliare il proprio raggio d'azione non solo nel campo degli interventi economici, ma anche nel settore dell'assistenza, della diffusione della cultura. L'ampliamento del 'distretto' di influenza della Cassa continua negli anni successivi verso le delegazioni del Ponente riunite nella nuova « Grande Genova » amministrativa e lungo la Riviera: nel 1946, a cento anni dalla fondazione dell'istituto, i nuclei operativi decentrati hanno ormai raggiunto il numero di quaranta con l'Agenzia n. 4, in via San Martino; nei venticinque anni successivi raddoppiano ancora.

f) *la fusione con il Monte di Pietà dopo un secolo di vita (1946)*

Gli ultimi venti anni (1926-1946) attraverso i quali la Cassa di Risparmio di Genova arriva al centenario della sua fondazione sono segnati da alcune tappe importanti per lo sviluppo dell'istituto ed il suo sempre maggiore radicamento e collegamento con l'evoluzione della città e del territorio cir-

costante, nonostante il condizionamento e i problemi causati dalla seconda guerra mondiale.

Diventa ormai difficile ricordare singolarmente le aperture di credito e i rapporti finanziari che legano nel periodo la Cassa alle istituzioni cittadine, specialmente il Consorzio del porto ed il Comune, di cui gestisce non solo la Tesoreria ma, a partire dal 1928, anche l'Esattoria consorziale delle imposte dirette; in pratica ne diviene il referente diretto, per non dire esclusivo. I finanziamenti per migliorare la ferrovia litoranea, per completare le cliniche di San Martino, per costruire un nuovo bacino di carenaggio, per l'edificio del Mercato del pesce, per la nuova Casa dello studente sono tra i più significativi degli anni trenta.

In questi anni sul mercato il risparmio è abbondante: mano a mano che il fascismo va estendendo la propria influenza sull'economia e sulla società, la propaganda per il risparmio assume ritmi sempre più martellanti e risparmiare diventa quasi un dovere patriottico. Di fronte all'aumento dei depositi si segnala però una maggiore difficoltà negli impieghi: una parte sempre crescente finisce per essere investita in titoli di stato e, dopo il 1933, la Cassa è travolta dal loro deprezzamento. Una scossa per la città, poiché se in parte i fondi provenivano da vero risparmio, per una quota molto più rilevante erano costituiti dai 'depositi in attesa di impiego', a causa della diffidenza, per non dire sospetto, da parte dei soggetti economici nei confronti della situazione generale dell'economia e del comportamento del Governo in campo finanziario.

Il calo del deposito medio per libretto che caratterizza il periodo successivo, la pesante svalutazione conseguente alla seconda guerra mondiale, il sempre più accentuato controllo dello Stato sul sistema creditizio, Casse comprese (a cui consegue una amministrazione di tipo ordinario, quasi minimale, di conservazione dell'esistente, e non di propulsione) accompagnano il periodo bellico che vede l'istituto, per la prima volta, ottenere risultati al di sotto di quelli medi del sistema bancario ligure.

Al 31 dicembre 1946 la Cassa genovese, nonostante tutto, può dichiarare di aver superato i duecentomila libretti di risparmio: sono la base di fiducia su cui ha inizio la ricostruzione.

Tra il 1929 ed il 1939, in due fasi successive, si definiscono rapporti diversi con il Monte di Pietà, con conseguenze anche sulla denominazione dell'Istituto: Cassa di Risparmio e Monte di Pietà di Genova dopo il '29; solo Cassa di Risparmio di Genova dopo il '39. In ambedue i casi, però, con la nuova denominazione si intende il complesso operativo delle due istituzioni congiunte.

Un decreto del 1927 aveva in pratica obbligato alla fusione dei due istituti, peraltro già auspicata da molti, poiché il Monte di Pietà non raggiungeva i cinque milioni di depositi fiduciari previsti dalla legge per il riconoscimento dell'autonomia. Rinunciando ad effettuare artifici contabili, ancorché possibili, si decide di seguire le indicazioni del direttore Bruzzone, anche perché non si intravedono realistiche possibilità per il Monte di sopravvivere autonomamente, senza la liquidità che l'ormai secolare sinergia con i depositi della Cassa gli procurava.

« Il Monte non cessa di esistere » – si afferma nel 1929 – perché il nuovo Istituto si propone di mantenerne integri il programma e le tradizioni: in pratica l'ufficio centrale del Monte e le sue otto succursali aperte in città, da questo momento utilizzano senza costo i fondi della Cassa. Quest'ultima, così « compie a vantaggio della cittadinanza (che effettua ogni anno più di 150.000 operazioni di pegno) una funzione sociale in cui difficilmente potrebbe essere da altri sostituita ». Un ulteriore mutamento, pochi anni dopo, riguarda la denominazione e non la struttura organizzativa interna: nel 1935 alla dizione Monte di Pietà si sostituisce quella di Monte dei pegni, poiché si ritiene che la parola 'pietà' possa ingiustamente mortificare le persone costrette a ricorrere al pegno. Questo stesso tipo di timore porta, nel 1939, a riformare ulteriormente lo Statuto e a cassare la parte di denominazione concernente il Monte: la Cassa di Risparmio di Genova continua così la sua attività, a partire da quell'anno, « senza il nome glorioso del suo Ente fondatore », pur permanendo la funzione del pegno in una apposita Sezione.

g) con la nuova sede la Cassa di Risparmio celebra i 120 anni dalla fondazione (1966)

In questi anni, pur rimanendo fedele alla sua funzione sociale più volte ricordata ed alle finalità istituzionali, la Cassa si avvicina sempre più nella struttura e nelle operazioni, agli Istituti di credito ordinario. Nel 1957, quando si trasferisce nella sede provvisoria di via Davide Chiossone 12, la fisionomia e l'operatività dell'istituto sono evidenziate da alcune cifre che costituiscono la testimonianza precisa degli sforzi compiuti dal 1846 per rendere più capillare possibile in Genova ed in tutta la Liguria la propria rete di dipendenze: 11 sono le Agenzie di città; 13 le Agenzie nella Grande Genova; 19 le filiali in provincia di Genova; 7 le filiali in provincia di Imperia; 6 le filiali in provincia di Savona; 1 la filiale in provincia di La Spezia.

Delle trentatré filiali, diciotto sono nuove, aperte dopo la fine della guerra: esse rappresentano il risultato più evidente dell'energia con cui si è ripresa l'attività, sorretta dalla constatazione della necessità di trovare nuove forme di investimento, quali sconti, aperture di credito, o altre, tipiche del mondo più specificatamente bancario, da troppo tempo trascurate: la necessità di battere nuove strade si fa pressante. La costituzione di una sezione di credito agrario, l'espansione dei mutui fondiari, la continua e crescente partecipazione della Cassa alla vita economica regionale, il proposito di estendere l'assistenza creditizia dagli enti locali agli operatori privati, accelerano il processo di caratterizzazione bancaria dell'Istituto.

L'aumento dei depositi (quadruplicati tra il 1952 ed il 1960) premia anche la già citata distribuzione sul territorio, in un periodo in cui (1957) Giordano dell'Amore, presidente dell'ACRI, stigmatizza il fatto che sul territorio nazionale le Casse siano fortemente presenti nelle aree depresse e nei piccoli centri periferici, lasciando agli sportelli delle banche ordinarie le felici ubicazioni nelle zone più prospere del paese.

Con una visione di più ampio periodo si può ricordare che nel 1961 la Cassa risulta aver registrato dal 1947 un accrescimento pari a quasi venti volte l'iniziale livello dei depositi fiduciari. A tale maggiore disponibilità di capitali corrispondono, conseguentemente, una dilatazione degli impieghi in un crescente numero di direzioni, compresa quella delle opere di beneficenza ed assistenza.

Già nel 1955, sulla base del presupposto che il risparmio rappresenta l'elemento fondamentale di ogni progresso economico, viene istituita una speciale forma di libretto di risparmio vincolato denominato « Risparmio-prestito per l'abitazione », che attribuisce ai depositanti che abbiano accantonato la metà del prezzo occorrente per l'acquisto, la possibilità di ottenere, dopo un periodo minimo di due anni, un mutuo ipotecario di pari importo estinguibile in quindici anni. Si intensifica, a partire dagli stessi anni, l'assistenza creditizia alle piccole e medie aziende, sia nel settore dell'agricoltura che delle imprese manifatturiere (con la partecipazione agli appositi Istituti specializzati); vengono promosse – in sinergia con la Camera di Commercio – speciali servizi di credito per particolari categorie di piccoli operatori (artigiani e piccoli commercianti); viene attuato un attento monitoraggio delle esigenze per la realizzazione dei piani di sviluppo turistico e di opere di pubblica utilità; per la prima volta – anche se attraverso operazioni adeguatamente garantite – si offre concreto appoggio finanziario ai grandi complessi industriali, molti dei quali a partecipazione statale, riconoscendo l'importanza capitale che essi hanno ormai assunto per l'economia regionale.

Dal 1960, prendendo atto del « pieno risveglio di tutte le attività industriali e commerciali », si accentua l'offerta di servizi per il commercio estero; viene creato un fondo per il Credito ai dipendenti dello Stato (cessione del quinto dello stipendio); nel 1962 vengono varati i « prestiti sull'onore » per aiutare gli studenti meno abbienti a conseguire una formazione universitaria; del 1965 sono i primi Buoni fruttiferi a 60 mesi per meglio incentivare il risparmio delle famiglie.

Mentre si concretizzano gli obiettivi di operatività verso i quali l'amministrazione dell'istituto si era sempre sentita particolarmente impegnata, continua ad essere coltivato il progetto di dare alla Cassa una nuova sede, più confacente alle dimensioni dei nuovi interessi dell'istituto ma anche contenitore di mezzi tecnici più moderni ed efficaci. Con difficoltà e soluzioni transitorie, dopo un lungo peregrinare, dopo che la prima pietra è stata posta il 10 aprile 1963, attraverso una attenta opera di risanamento di una vasta area del centro storico della città, un grattacielo di quindici piani prende lentamente il posto del vecchio edificio che aveva visto passare molte generazioni di Genovesi: è il 26 marzo 1966.

Credito e Casse di Risparmio nelle due Riviere

Oltre alla Cassa di Risparmio di Genova, istituti simili sono fondati a Savona nel 1840, a La Spezia due anni dopo, a Sarzana nel 1876 (per iniziativa del locale Monte di Pietà) e a Chiavari: quest'ultima, come già sottolineato, è incorporata nel 1926 dall'istituto genovese. Nel 1866 viene ottenuta la concessione di aprire una Cassa di Risparmio a Sampierdarena, ma il progetto non ha seguito; la Cassa di Sarzana sparisce invece, inghiottita dalla crisi bancaria degli anni 1890-1895.

Accanto alle Casse, tuttavia, nei territori provinciali sono da segnalare piccole ma importanti esperienze di banche locali.

Casse di Risparmio operanti in Liguria. Depositi (in lire) nel 1867

GENOVA	Depositi	Lire	3.184.753,44	Su libretti	4712
SAVONA	Depositi	Lire	217.689,35	Su libretti	1060
CHIAVARI	Depositi	Lire	104.046,62	Su libretti	308
LA SPEZIA	Depositi	Lire	31.985,96	Su libretti	127
SARZANA	Depositi	Lire	60.815,63	Su libretti	333
TOTALE	Depositi	Lire	3.599.291,00	Su libretti	6540

a) *Savona: un distretto economico difficile per le istituzioni creditizie*

Alle origini della Cassa savonese si pongono la Società Economica d'incoraggiamento per l'agricoltura, le arti e le manifatture e il Municipio, con un intento in parte moralistico, poiché si mira a diffondere il risparmio « tra le persone che sperperavano il loro salario giocando d'azzardo o ubriacandosi nelle osterie », modificando la loro condotta morale e migliorando nello stesso tempo l'ordine pubblico.

L'inizio dell'attività avviene il 22 gennaio 1842, nei locali del vecchio Monte di Pietà, nella cassa del quale devono essere versati, in base all'articolo 24 dello Statuto, tutti i depositi raccolti dal nuovo Istituto. Particolare il modo con cui la Cassa viene presentata ai cittadini: « È aperto nella città di Savona un impiego a multiplo sotto l'autorità immediata del Consiglio della città colla denominazione di Cassa di Risparmio ... », richiamando cioè il termine storico usato dal Banco di San Giorgio e dai Monti pii per indicare lo strumento tecnico che permetteva di rendere fruttifere le elemosine o i lasciti, facendo intendere che ora lo stesso procedimento sarebbe stato usato a favore dei risparmi della povera gente. Limiti e tetti, come di consueto vengono posti ai depositi e al tipo di impieghi: non si accettano versamenti superiori alle venti lire settimanali e alle cinquecento annuali; pagherò a breve scadenza, fondi dello Stato, prestiti per opere pubbliche rappresentano gli impieghi tradizionali e sicuri. Al termine del primo anno di attività risultano aperti 173 libretti, sui cui depositi viene pagato un interesse del 4%: proprio l'elevato guadagno finisce però per convogliare verso l'istituto quel danaro che, in clima di stagnazione economica, stava faticando a trovare investimenti. Tra il 1844 ed il 1846 la Cassa si rende conto non solo che l'interesse pagato ai risparmiatori è troppo alto rispetto a quanto si poteva trarre dagli impieghi, ma anche che « molte persone si presentano... a fare depositi piuttosto per speculazione ». Ne consegue un rapido ripiegamento, ma anche un complessivo ridimensionamento.

Nei decenni successivi, anche se il numero dei libretti continua a crescere (434 nel 1850; 981 nel 1860) i problemi economici dell'area territoriale non permettono un grosso sviluppo dell'istituto; inoltre gli artigiani e gli operai continuano in larga misura a preferire rivolgersi alle Società di Mutuo soccorso per programmare forme di previdenza di categoria. In questo periodo è particolarmente sentita la concorrenza dei titoli pubblici, che garantiscono una redditività maggiore.

La domanda di credito proveniente dagli enti pubblici permette comunque alla Cassa di partecipare in maniera positiva sia all'apertura del nuovo ospedale, capace di 320 letti, sia alla realizzazione del nuovo teatro Chiabrera. L'Istituto manifesta interesse per le costruzioni ferroviarie (nel 1857 partecipa alla sottoscrizione di azioni per la Savona-Torino) e anche per quanto concerne le attività portuali rappresenta una forza viva capace di svolgere una importante azione di stimolo.

L'unificazione non ha ricadute particolarmente positive sul tessuto economico territoriale, anche se dopo il 1860 inizia ad affacciarsi la grande industria, particolarmente nel settore siderurgico, mentre continua la cantieristica legata ancora alla vela. La Cassa però non dimostra una particolare integrazione con l'economia locale, per lunghi e rigidi contrasti interni tra gli organi di governo, almeno sino alla fine del XIX secolo: se la scarsità di banche è indubbiamente un sintomo della modesta domanda di credito, essa significa peraltro che sulla piazza non c'è una agguerrita concorrenza, tale da soffocare le potenzialità della Cassa. In realtà, l'autentica concorrenza viene dalla troppo vicina Genova, a cui si finisce per rivolgersi per ogni operazione creditizia di un certo rilievo.

La crisi di fine secolo vede scomparire alcune realtà creditizie locali, come il banco Ponzone e Astengo, i cui titolari si danno addirittura alla fuga; quello dei fratelli Forzani fu Girolamo e quello dei fratelli Giusti fu Francesco, obbligati a sospendere i pagamenti e successivamente trascinati nel crollo di tutta una serie di aziende, oltre che della Tardy e Benech. La piccola Cassa, tuttavia, nonostante il panico dilagante e il grosso timore di una corsa al ritiro da parte dei depositanti, riesce a mantenere intatto il proprio patrimonio, pur se costretta ad una riduzione dei tassi: la congiuntura negativa causa la messa in liquidazione di ben 38 Casse sul territorio nazionale.

Anche in seguito a questa esperienza la Cassa savonese, durante e dopo la prima guerra mondiale, nonostante l'afflusso di nuovi depositanti, trova nei Buoni del Tesoro l'impiego di gran lunga più comune, accentuando un distacco sempre più netto dall'economia della città e dal circondario.

Nel corso del XX secolo si inseriscono pertanto nel contesto savonese rappresentanze di concorrenziali forze creditizie esterne (il Piccolo Credito Savonese, la Banca Commerciale e l'Istituto delle Opere pie di San Paolo in un primo tempo; le principali banche nazionali successivamente); già nel 1904 inizia la propria espansione sul territorio la consorella Cassa genovese, aprendo dipendenze a Varazze, Albenga, Alassio, Finale e arrivando fino a

Oneglia (1912-1914). Le due unità operative sono attualmente economicamente integrate, pur mantenendo ciascuna la sua identità.

b) *La Spezia: un'azione lenta ma incisiva a favore della città*

L'iniziativa per l'istituzione a La Spezia di una Cassa di Risparmio è presa nel 1852 dall'Opera pia di Sant'Andrea che la collega al preesistente Monte di Pietà (istituito nel 1597), con un legame molto stretto, al punto che lo Statuto stabilisce che il capitale proprio del Monte costituisca la dotazione iniziale della Cassa stessa.

L'andamento della raccolta dei depositi non è all'inizio positiva, anche per il ristagno dell'economia locale, peraltro flagellata da una epidemia di colera nel 1854, e la crescente pressione fiscale: all'inizio si decide infatti che la Cassa apra gli sportelli al pubblico la domenica per ricevere i depositi e il giovedì per le richieste di rimborso, così come il Monte nei confronti degli impegnanti.

Quest'ultimo era però tenuto aperto anche dall'una alle tre di notte di quegli stessi giorni, per garantire discrezione a chi si fosse trovato in ristrettezze economiche ma avesse desiderato tenere nascosta la propria situazione.

Solo dopo il trasferimento a La Spezia, nel 1857, dell'Arsenale Militare marittimo le capacità di risparmio della popolazione sembrano lentamente aumentare: raggiunti i primi venti anni di attività si contano però solo 160 libretti aperti, per la maggior parte da persone di servizio, artigiani, ma anche da molte Opere pie e Associazioni.

La commistione con l'Opera pia di Sant'Andrea impedisce inoltre al nuovo Istituto qualsiasi intervento e impiego in settori a rischio come quelli collegati all'attività economica. Solo nel 1869 le amministrazioni e le gestioni vengono separate: l'interesse sui depositi è fissato al 4%; quello dei prestiti su pegno al 6%, ottenendo fondi al 5%.

Verso la fine del secolo, all'azione della Cassa si affianca quella di altre istituzioni creditizie e accanto alle filiali di banche nazionali si affermano alcune realtà locali: la Cassa di sconto di Spezia (1870); la Banca di Spezia, aperta l'anno successivo; la Banca Popolare Industria e Commercio di Spezia, del 1873. Particolarmente attiva e presente sul mercato del credito locale è inoltre la Banca del Popolo di Firenze, fondata nel 1868 ma fallita già nel 1877, trascinando con sé le altre banche locali strangolate dalle richieste di rimborso dei depositanti.

Da questa vicenda esce particolarmente rafforzata presso la clientela la credibilità e l'immagine di sicurezza della Cassa di Risparmio, nonostante l'esiguità dei mezzi finanziari amministrati, con l'apprezzamento da parte della popolazione, anche del tentativo di aumentare – se pur leggermente – i tassi sui depositi. Nel 1880 i libretti sono ormai più di mille.

È solo alla fine del secolo, dopo la legge del 1888 e la crisi bancaria degli anni 1890-1895, che porta peraltro la Cassa di Risparmio di Sarzana alla liquidazione, che la Cassa dimostra la propria vitalità, ancora una volta aiutata dall'oculatezza negli investimenti, privilegiando i tradizionali crediti su pegno, ma anche mutui e conti correnti ipotecari con scadenze brevi e tenendosi lontana dai titoli borsistici e dello Stato, al contrario di quanto facevano le altre Casse per le quali spesso superavano il 25% dell'attivo.

L'incremento demografico, un più vivace sviluppo economico, l'aumento dei depositi, le permettono lentamente non solo un notevole consolidamento patrimoniale, compreso l'acquisto per la prima volta di una sede, ma l'inizio di una serie importante di interventi a favore delle istituzioni e dell'economia locale che continueranno per lungo tempo, con particolare riguardo all'edilizia privata e alle piccole e medie imprese.

Anche se le immobilizzazioni forse eccessive, in alcuni momenti, la obbligano ad una maggiore oculatezza, specialmente dopo la prima guerra mondiale, grazie a nuovi e più aperti amministratori, la Cassa diventa un importante punto di riferimento non solo per la città, aprendo anche filiali e dipendenze in tutto il circondario di La Spezia e nella provincia di Massa Carrara.

c) *La provincia di Imperia: numerose iniziative bancarie ma non una Cassa di Risparmio locale*

Parlare di vere e proprie attività industriali nell'entroterra del ponente ligure prima della metà del XIX secolo è certamente azzardato, ma occorre sottolineare sia l'importanza, nel lungo periodo, dell'iniziativa privata quale unica vera molla che costituirà nel tempo la base di tutto l'apparato economico-industriale, sia l'importanza del settore agricolo, viticoltura e olio, tradizionali ma in forte crescita in quello stesso periodo. La prima testimonianza dell'interesse della società locale per una qualche innovazione strutturale risale al 1840: il 18 agosto la Società promotrice d'industria e beneficenza ottiene l'approvazione per la costituzione di una Cassa di Risparmio ad Oneglia, che però non apre mai gli sportelli, nonostante in quegli anni l'esigenza di una Cassa sia sentita non solo in molte regioni italiane ma particolarmente nelle altre province liguri, dove iniziano la loro attività.

Lo Statuto, pervenuto fino a noi, ci presenta una istituzione atipica, il cui capitale è formato da quattrocento azioni da venti lire ciascuna, sottoscritte da vari enti senza che venga promesso alcun utile. Come investimenti sicuri, anche per gli eventuali futuri depositi, vengono indicati i titoli di Stato, prestati alle pubbliche amministrazioni, corpi morali o privati, se sufficientemente sicuri e garantiti. Sono ammessi al deposito solo gli abitanti della provincia di Oneglia.

Nonostante lo sviluppo territoriale dei decenni successivi (ampliamento del porto, costruzione della ferrovia litoranea), occorre arrivare alla fine dell'Ottocento per registrare la nascita di numerose piccole aziende bancarie: pur trovando all'inizio terreno favorevole nel risveglio economico della zona, la maggior parte di esse ha vita breve, sia per l'improvvisazione di alcuni gruppi dirigenti, sia per la sopravvalutazione dei fabbisogni finanziari delle nuove attività. Tra gli istituti bancari che operano più a lungo si può ricordare il Banco sociale che svolge una importante azione di supporto al commercio oleario. Pur se regolarmente denunciato alla Camera di Commercio e Arti di Porto Maurizio nell'aprile del 1886, riceve l'approvazione dello Statuto solo nel 1872, ed ha una vita breve, ma la sua denominazione viene ripresa da un'altra iniziativa creditizia, per qualche decennio, all'inizio del Novecento. Costituito sotto forma di società anonima, prevede già nello Statuto una attività a termine, venticinque anni, anche se vengono ipotizzate un'ampia e complessa serie di operazioni attive, in buona parte di supporto ad attività commerciali.

Così la Banca dei Depositi e Sconti di San Remo, del 1873, assai simile, ma che per un certo periodo emette anche «biglietti fiduciari» e cerca di attrarre i piccoli risparmiatori: anche in questo caso la società anonima ha un termine di trent'anni.

A queste iniziative, più di impatto sull'economia locale, se ne devono aggiungere numerose altre, la cui eccezionale proliferazione sembra del tutto sproporzionata alle necessità locali, come del resto confermano la loro scarsa incisività e durata: la Carlo Bensa & C. di Oneglia; la Robino cav. Antonio; la Berry Edward di Bordighera; la M. Garibaldi & C. di Porto Maurizio, la Banca e Agenzia Generale Fratelli Bolognini, sempre di Bordighera (1888); la Petrini & C. di Porto Maurizio; la Vincenzo Maglione & C. nella stessa città. Dai primi anni del Novecento, poi, anche per lo sviluppo crescente degli insediamenti turistici e la sempre crescente presenza di stranieri, compaiono sedi distaccate di istituti creditizi esteri, come le Caisse de Crèdit de Nice; la Beneck and Heywood; la Thomas Cook & Son, a Sanre-

mo, filiale della società londinese. Verso il confine con la Francia troviamo la Banca di Ventimiglia, e la Ascenso Polo & Figlio, che hanno breve durata; la Curio nob. Angelo fu Cav. Domenico, a Taggia, ove opera per un decennio; la Società Bancaria di Sanremo, iscritta nel 1907 alla Camera di Commercio di Porto Maurizio ma con sede sociale a Milano; la Aprosio Paolo & C., attiva a Ventimiglia dal 1908 al 1922. Non mancano poi le filiali di istituti nazionali (Banca Commerciale Italiana, Banca Italiana di Sconto, oltre naturalmente alla Banca d'Italia). La Fratelli Asquasciati assume nel 1920 una certa importanza come corrispondente del Crédit Lyonnais.

Come è scritto nell'atto di costituzione, nel 1907, della Carlo Bensa & C., nata dalle ceneri della Banca Bensa e Moraglia, attiva dal 1901 ma liquidata per le pesanti perdite, l'oggetto di questa miriade di piccole aziende è il «... commercio bancario e tutti quelli altri affari anche in altri rami ai quali credesse conveniente di applicarsi esclusi i giochi di borsa e le operazioni aleatorie di aggio».

L'approccio è quindi di orizzonti limitati, così come la durata prevista negli Statuti: ci si unisce per la gestione di un affare, sperando di ottenere profitto, quasi come nelle commende dei mercanti medioevali.

Non a caso l'attività e il crollo di queste imprese non sembrano aver lasciato traccia né molti rimpianti nella società locale. Fa eccezione forse, la fine della Banca Garibaldi di Porto Maurizio, nel 1926, dopo oltre tre decenni di attività, considerato quasi uno scandalo bancario a livello locale. La Banca aveva in realtà raggiunto ragguardevoli dimensioni, con nove succursali in provincia di Imperia, sei in quella di Savona e bilanci per molti anni in attivo.

Fidi eccessivi verso un numero ristretto di clienti, garanzie limitate, eccesso di fiducia ed una gestione tecnicamente non precisa, insieme ad una errata speranza nell'aiuto della Banca d'Italia, contribuiscono pesantemente ad un dissesto non evitabile, nonostante si sperasse che potesse provvedere al pagamento quasi integrale della passività. Ma, dopo che nell'aprile 1926 viene negato il concordato preventivo, avvenuta la dichiarazione di fallimento in data 11 maggio, nei confronti dei Gerenti viene immediatamente eseguito il mandato di cattura contenuto nella sentenza.

Il Banco di Sconto del circondario di Chiavari

Nella Riviera di Levante una realtà particolare per la sua collocazione e la progressiva crescita e diffusione nei secoli successivi è rappresentata dal

Banco di Sconto di Chiavari: con questa prima denominazione viene indicato il 24 maggio 1870, quando si svolge a Chiavari la prima riunione ufficiale del comitato promotore, con un capitale iniziale di 400.000 lire, suddiviso in azioni da 250 lire ciascuna.

Lo Statuto della Società elenca dettagliatamente le possibili attività, considerando sia le normali operazioni di una banca di deposito e credito ordinario, sia quelle più tipiche di una banca d'affari. Nella realtà operativa verranno gestite anche operazioni mercantili e attività amatoriali.

Strettamente collegato con il territorio, come si evince dalla stessa denominazione, è oggetto di un evidente interesse, fin dall'inizio, da parte dell'establishment economico e finanziario locale, il 'ceto possidente' chiavarese. Nel 1891 vi entra, con la qualifica di aiuto cassiere, il quindicenne Nicola Giuseppe Dallorso (è all'epoca il quinto dipendente assunto!), che ne diventerà successivamente Direttore (1905), Amministratore delegato (1922) e Presidente (1936), fautore di una filosofia aziendale di impresa-famiglia.

Il Banco è all'inizio del Novecento quasi un precursore, con una lungimirante politica di espansione attraverso le agenzie sul territorio, nonostante le non sempre floride condizioni economiche del comprensorio.

Sconti di effetti commerciali, rimesse degli emigranti e servizi verso i piccoli risparmiatori accompagnano la sua storia, almeno fino alla morte di Dallorso, nel 1954.

Caratteristica la struttura logistica, articolata, dal 1919, su due sedi, Chiavari e Genova, da cui dipendono le diverse agenzie. Subito dopo (1921) viene modificata la vecchia denominazione che faceva riferimento al Circondario, in quella di Banco di Chiavari e della Riviera Ligure.

Tale è rimasta per tutto il XIX secolo, seppure l'istituto sia ne frattempo entrato all'interno di più ampi gruppi bancari nazionali, adeguandosi lentamente ad un sistema del credito operante in un contesto radicalmente mutato.

Bibliografia specifica

- Annuario delle fondazioni di origine bancaria*, a cura dell'Associazione fra le Casse di Risparmio Italiane, Roma 2004.
- G. BALLARDINI, *Il risparmio attraverso i secoli: le Casse di Risparmio in Italia*, Rocca San Casciano 1955.
- Banche e sviluppo economico nel Piemonte meridionale in epoca contemporanea. Dallo Statuto albertino alla caduta del fascismo (1848-1943)*, a cura di C. BERMOND, Torino 2001.
- Banchi pubblici, banchi privati e Monti di Pietà nell'Europa preindustriale. Amministrazione, tecniche operative e ruoli economici*, Atti del Convegno, Genova 1-6 ottobre 1990, « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXI/I-II (1991).
- L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'Età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano 1966.
- Le Casse di risparmio ieri e oggi*, Atti del Convegno internazionale di studi, Torino 13 novembre 1995, a cura di C. BERMOND - D. CIRAVEGNA, Torino 1996.
- Le Casse di risparmio italiane nel venticinquennale della loro associazione (1912-1937)*, a cura dell'Associazione fra le Casse di Risparmio Italiane, Roma 1937.
- N. CERISOLA, *Storia delle industrie imperiesi*, Savona 1973.
- N. CERISOLA, *Storia di Savona*, Savona 1982.
- M. CLARICH, *Le Casse di Risparmio verso un nuovo modello*, Bologna 1984.
- S. COZZANI, *La Cassa di Risparmio di Spezia*, in *La Spezia. Volti di un territorio*, Bari-La Spezia 1992.
- Credito e sviluppo economico in Italia dal Medio Evo all'Età Contemporanea*, Atti del Primo Convegno Nazionale della Società Italiana degli Storici dell'Economia, 4-6 giugno 1987, Verona 1988.
- M. DA POZZO - G. FELLONI, *La borsa valori di Genova nel secolo XIX*, Torino 1964.
- L. DE ROSA, *Storia delle Casse di Risparmio italiane e della loro associazione (1822-1950)*, Roma-Bari 2003.
- G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale, 1815-1914*, Genova 1969-1973.
- G. DORIA, *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova 1995.
- M. DORIA, *Il Banco di Chiavari e della Riviera Ligure. Storia di una banca nel suo territorio 1870-1954*, Genova 2001.
- G. FELLONI, *Monete e zecche negli Stati Sabaudi dal 1816 al 1860*, Torino 1956.
- FONDAZIONE CASSA DI RISPARMIO DI GENOVA E IMPERIA, *Liguria svelata. Dieci anni di impegno culturale sul territorio*, Genova 2002.
- G. GIACCHERO, *Genova e la Liguria nell'età contemporanea, 1815-1969*, Genova 1980.
- G. GIACCHERO, *La Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, una tradizione secolare sul ceppo della "Casana"*, Genova 1970.

I 125 anni della Cassa di Risparmio di Genova, Genova 1971.

P. MASSA, *Dai "bancherii" alla Carige SpA. Genova: un modello secolare di evoluzione del credito*, in « La Casana », XXXVIII/1 (1996), pp. 3-49.

P. MASSA, *Una Banca nella società civile. Le erogazioni benefiche della Cassa di Risparmio di Genova*, in « La Casana », XXXVIII/3 (1996), pp. 1-21.

Statuto del Banco Sociale di Oneglia, Oneglia 1872.

Statuto della Cassa di Risparmio di Oneglia, Oneglia 1840.

Statuto sociale della Società anonima denominata Banca dei depositi e sconti di Sanremo, Genova 1873.

A. TITTA, *Le Casse di Risparmio nel mondo. Origini e sviluppo*, Milano 1954.

La struttura del regime finanziario della Repubblica di Genova tra XVI e XVIII secolo

Qualche tempo fa (il libro è del 2012) Bartolomé Yun-Casalilla nell'Introduzione al bel volume *The Rise of Fiscal States - A Global History, 1500-1914*) sottolineava come l'Europa, nel cercare di darsi una organizzazione fiscale unitaria, appaia come uno spazio diversificato dove, al limite, alcune politiche sembrano più simili ad alcune casistiche asiatiche che a quelle dei paesi circostanti: si deve quindi partire dalla constatazione che lo studio di questa organizzazione può essere affrontata solo in termini di quella che egli definisce *etherogeneous historicity*, che varia nello spazio e nel tempo. In questa ottica occorre, pertanto, almeno fino al XIX secolo, distinguere tra *fiscal regimes* e *fiscal states*, che appartengono al periodo successivo.

Guerre e commercio internazionale, già nel Quattrocento, ad esempio, aiutano Genova e Venezia ad arricchirsi attraverso la tassazione dei traffici, così come l'Impero Ottomano. Ma il risultato è l'affermarsi di *regimi fiscali* con diverse caratteristiche a seconda dell'ambiente locale.

L'Italia, in particolare, fino al termine dell'Età moderna, è divisa in una pluralità di territori autonomi, i cui confini in taluni casi cambiano molto poco, ma i cui rapporti interni tra zone diverse si diversificano per eventi politici e cambiamenti sociali: il regime fiscale ne è un esempio importante.

Genova: la formazione e l'organizzazione statale tra Medio Evo ed Età moderna

Da questo punto di vista credo che la Repubblica di Genova abbia alcune caratteristiche particolari. Il processo di formazione dello Stato, iniziato già nel Duecento è quello, certo non originale (accade anche in altri Stati italiani, basti pensare a la Repubblica di Venezia o al Ducato di Milano), di acquisire attraverso patti, guerre, convenzioni, alleanze una influenza politico-economica il più ampia possibile, talora instaurando complessi pro-

* Pubblicato in: *La evolución de la hacienda pública en Italia y España (siglos XVIII-XXI)*, a cura di C. BARCIELA LÓPEZ, J. MELGAREJO MORENO, A. DI VITTORIO, Alicante 2015, pp. 93-104.

cessi di collaborazione o, in altri casi, richiamando anche con la forza il vincolo giuridico di unione con sottomissione. I margini di autonomia concessi alle varie aree risultano, quindi, più o meno estesi per il rapporto che si è stabilito con il potere politico centrale. Ne discende, pertanto, che i sudditi residenti nelle varie circoscrizioni periferiche non sono gravati da carichi fiscali in eguale misura; persistono, inoltre, e pressoché dovunque, categorie esentate, come aristocratici ed ecclesiastici locali, anche se talora non mancano esenzioni a favore dei meno abbienti in modo che «la giustizia fiscale venghi ad essere distributiva e li poveri non venghino gravati più di quello che si deve ...».

Non dobbiamo, peraltro, dimenticare che Fernand Braudel soleva definire Genova, città capitale, come «ville cruelle e carnivore» nei confronti dei territori assoggettati.

L'espansione dello Stato si svolge in tre direttirici: la Riviera di Levante, come baluardo contro il nemico pisano; i territori appenninici e alpini alle spalle della Liguria, per il consolidamento territoriale del Comune; la Riviera di Ponente, dove, tuttavia, ci si limita nella maggior parte dei casi ad una rete di alleanze che salvaguardino i traffici con la Provenza (e quindi i rifornimenti di cereali). Le due Riviere sono del resto anche economicamente molto diverse: con una conformazione territoriale difficile e scoscesa il Levante, con molti piccoli porti commerciali; con alcune aree pianeggianti il Ponente, che permette di conseguenza più ampie tassazioni su produzioni e beni fondiari.

I feudatari con cui ci si apparenta non sono tuttavia di modesta levatura: a Levante i Malaspina, i Conti di Lavagna e una parte dei Fieschi (e ciò rende meno difficile certamente assoggettare i Comuni rurali); assai intricata la situazione del Ponente, i cui feudatari sono pronti a rialzare il capo appena l'occasione si presenti.

Al centro la *Civitas Ianuae*, cui sono strettamente collegate tre vallate suburbane, Bisagno, Polcevera e Voltri, le cosiddette tre *Podesterie*, amministrative e produttive, cui la città è in larga misura tributaria del rifornimento ordinario dei beni alimentari per la propria popolazione.

Alla fine di tale processo politico-militare la Repubblica di Genova (più o meno a fine Quattrocento) risulta il primo Stato dell'Italia comunale il cui Dominio coincide con una precisa regione geografica: come si diceva, da Capo Corvo (ad ovest) a Monaco e dal crinale appenninico al mare (*a jugo usque mare*).

In questa complessa realtà politica il quadro generale di riferimento è assai simile ai sistemi tributari degli altri Stati dell'Italia Settentrionale, caratterizzati dalla prevalenza delle imposte indirette, che colpiscono la produzione, il commercio e il consumo di alcuni beni, potremmo dire in generale sugli scambi di beni e servizi. Una scelta che non è in contraddizione con la vocazione mercantile della città, ma, al contrario, permette di suddividere il peso della fiscalità tra tutti i consumatori, ricchi e poveri, e in più offre alla élite mercantile (che in generale ha una notevole influenza sulle decisioni politiche), anche la possibilità di proteggere le proprie produzioni e di tassare quelle dei concorrenti esterni.

L'imposta diretta che grava sulla proprietà e sul reddito, invece, non poteva che nuocere a questa componente sociale e comportava la difficoltà di censire i patrimoni e identificare i contribuenti.

Per quanto riguarda la ripartizione del carico fiscale, è da sottolineare come in generale si registri, in rapporto alla popolazione residente, il maggior peso del gettito ottenuto dalla capitale rispetto a quello fornito dal Dominio.

Articolazione burocratica del regime impositivo nella capitale

Scendendo nel dettaglio, occorre evidenziare alcune caratteristiche strutturali e burocratiche del sistema di gestione delle risorse dello Stato. L'amministrazione della Repubblica, a livello centrale, è ripartita fra una pluralità di organi a cominciare dalla Eccellentissima Camera, creata nel 1528 ed investita della competenza economica per gli affari generali dello Stato (la remunerazione dei funzionari statali a livello centrale e periferico, il mantenimento della polizia nella capitale e delle guarnigioni nel Dominio, le relazioni con l'estero, l'amministrazione civile e giudiziaria); alla Camera devono essere aggiunte una serie di Magistrature o Uffici cui sono affidati specifici settori di pubblico interesse come la cura ordinaria della città e del porto (*i Padri del Comune*); la regolamentazione dell'artigianato e dei mercati (*i Censori*); l'annona (cioè gli approvvigionamenti a prezzi calmierati dei beni di prima necessità per la popolazione, come grano, vino e olio); l'assistenza e beneficenza; la coniazione e la circolazione delle monete.

Relativamente alle rispettive materie di competenza, peraltro, ciascuno di questi Uffici dispone di prerogative amministrative e giurisdizionali più o meno estese, e specialmente di Entrate proprie (imposte, contributi di altri Enti, lasciti ...) che ne dovrebbero assicurare il funzionamento in via ordi-

naria e che sono gestite all'interno di un Bilancio autonomo. Se alla base di tale separazione vi è il criterio di responsabilità di spesa che fa capo ai singoli uffici pubblici, che consente un controllo dei costi e dei fabbisogni dei singoli apparati dello Stato, dall'altro non permette di avere una coordinata percezione di insieme dei costi complessivi sostenuti dall'autorità centrale, e fa sì che venga a mancare un Bilancio annuale delle Entrate e delle Uscite complessive dello Stato.

Ciascun Ufficio presenta certamente ogni anno un rendiconto non formale che viene controllato dalla Camera, ma, sebbene si cerchi talora di compilare delle relazioni di insieme, non si arriva mai alla aggregazione dei singoli documenti contabili in un unico rendiconto complessivo: in pratica manca un Bilancio generale e annuale delle Entrate e delle Uscite della città e dello Stato.

Se gli introiti correnti della Camera sono sufficienti a coprire le spese ordinarie, esse risultano spesso inadeguate per la realizzazione di opere pubbliche di interesse generale o per adottare misure volte a incoraggiare e sostenere le attività economiche; l'allargamento di strade o piazze per migliorare la viabilità; la costruzione di una nuova cinta muraria; nuovi moli e magazzini portuali.

In questi casi, così come al verificarsi di eventi eccezionali (calamità naturali, guerre, epidemie), la Repubblica, dovendo sostenere oneri che superano le proprie disponibilità ordinarie, deve ricorrere all'indebitamento e/o a prelievi eccezionali sulla ricchezza e le rendite, cioè alla forma di riscossione del tributo più avversata dai contribuenti.

Alle imposte dirette straordinarie sono soggetti i cittadini di tutti gli strati sociali, ad eccezione dei « poveri miserabili », del clero e degli ordini religiosi, delle istituzioni ecclesiastiche e assistenziali. In generale colpiscono il patrimonio complessivo del singolo contribuente, quale risulta dagli accertamenti condotti da apposite commissioni tributarie, seguendo procedure particolari, con una aliquota di norma dell'1% ed è prevista una soglia di esenzione per le fortune al di sotto di un livello minimo stabilito di volta in volta.

Ma il nodo problematico è costituito dal sistema di accertamento adottato, non idoneo a censire adeguatamente la ricchezza privata dei cittadini genovesi: alcune ricerche specifiche hanno dimostrato come il patrimonio attribuito a ciascuno risulti molto spesso sensibilmente inferiore rispetto alla reale consistenza, con soglie di evasione decisamente elevate (in alcuni

casile somme riportate nei ruoli corrispondono a meno della metà delle sostanze effettive dei contribuenti ...). Il risultato finale è spesso « un peso più opprimente delle imposte indirette », poiché il gettito complessivo risulta al di sotto delle aspettative.

La dialettica fiscale tra Capitale e Dominio

A differenza di quanto avviene nella capitale, dove vive 1/5 della popolazione dello Stato, il Dominio è invece colpito da tributi diretti anche in via ordinaria, ma con differenze talvolta piuttosto marcate da un luogo all'altro, a causa delle differenti modalità con cui esso si è formato, anche se, nel tempo il Governo cerca di razionalizzare l'amministrazione periferica, e si adopera per limitare sempre di più i margini di autonomia delle diverse comunità, cercando, per quanto possibile, di realizzare una maggiore uniformità.

Il principale tributo è l'*avaria ordinaria*, la cui entità è fissata in base al valore della proprietà fondiaria esistente in ciascuna circoscrizione periferica, che viene misurato periodicamente attraverso apposite rilevazioni catastali « le carate », sulle quali le opposizioni e le proteste sono costanti, in particolare contro i funzionari del governo incaricati, siano essi locali o inviati dall'Amministrazione generale. Quando il ricavato della tassazione non raggiunge il livello richiesto dallo Stato centrale, esso viene ripartito per due terzi sulle proprietà fondiarie e per un terzo sulle teste, cioè gli uomini dai 17 ai 70 anni.

Tra le imposte dirette ulteriormente richieste vi è la « tassa sulle galere » e « la macina », determinate in funzione dell'entità della popolazione; di particolare rilevanza per le circoscrizioni della Riviera di Ponente è la « tassa dell'olio », che ricade sulle comunità con una produzione olearia eccedente il fabbisogno, al fine di assicurare il rifornimento della capitale (tassa a contingente). Le singole quote sono calcolate sulla base del censimento del numero degli alberi di olivo presenti nelle diverse realtà (esistono delle bellissime rilevazioni cartografiche del Vinzoni al proposito). Come accade per la Capitale, anche nel Dominio possono essere previste imposte dirette, a carattere straordinario, per far fronte ad eventi particolari: nel 1625, ad esempio, esse sono destinate a coprire le spese militari derivanti dalla guerra contro i Savoia; mentre nel 1636 per contribuire alla costruzione delle nuove mura della città Dominate. Simili a quelle della città per quanto concerne l'esazione, non è però sempre facile chiarirne le modalità di computo e di accertamento.

Per quanto concerne i tributi indiretti (in pratica le imposte di consumo) i maggiori introiti, in tutto il territorio, vengono ottenuti dalle quote addebitate ai principali generi alimentari e dal commercio monopolizzato del sale in particolare: esse hanno tutte la natura di *accise*, sono cioè stabilite in misura fissa per unità di merce, e allorché si devono reperire nuove risorse finanziarie si procede ad elevarne l'importo attraverso delle *addizionali*. Non possiamo dimenticare, poi, i pedaggi riscossi lungo le vie di comunicazione; i dazi sul commercio marittimo; le imposte sulla compravendita di immobili ...

Grazie agli studi fino ad ora condotti, è possibile tracciare un quadro generale abbastanza attendibile della struttura delle Entrate fiscali della Repubblica, ma solo in due occasioni, a distanza di un secolo; il confronto permette, tuttavia, di sottolineare, in peso percentuale, alcune particolari variazioni, ed avere formalmente la conferma di quanto fin'ora sostenuto. I dati riportati nella Tabella sottostante evidenziano infatti la già più volte ricordata preminenza delle imposte indirette (che nel 1650 incidono per i $\frac{3}{4}$ del totale (75,1%, circa 3.200.000 lire, secondo la stima di Giorgio Felloni, in uno studio del 1995); un secolo dopo per poco più di $\frac{2}{3}$ (67,6%, a fronte di un ammontare complessivo che sfiora i 4 milioni di lire), quindi con un leggero contenimento); cresce il peso dei monopoli (da 16,2 al 21,4%); così ancora è evidente nel XVIII secolo il peso diverso delle imposte dirette, tra quelle riscosse in via eccezionale a Genova, e quelle percepite ordinariamente nel Dominio.

Importanza relativa dei diversi introiti fiscali della Repubblica di Genova

	1650	1750
Imposte dirette sulla Capitale	0,6%	2,3%
Imposte dirette sul Dominio	8,1%	8,7%
Totale imposte dirette	8,7%	11,0%
Imposte indirette sul commercio	42,2%	36,3%
Imposte indirette sui consumi	32,9%	31,3%
Totale imposte indirette	75,1%	67,6%
Monopoli	16,2%	21,4%

Le modalità di riscossione delle imposte: le Compere

A questo quadro in qualche modo formale della situazione occorre aggiungere un aspetto importante, relativo alle modalità di riscossione delle imposte indirette di cui si è parlato e all'incapacità dello Stato genovese di svolgere i suoi compiti con le risorse finanziarie correnti.

Il criterio di base è quello dell'appalto: quando lo Stato ha da riscuotere una imposta o «gabella», «vende» a un privato o a un consorzio di finanziatori, in cambio di un prefissato capitale, il diritto di esigerla fino al rimborso della somma anticipata e di un adeguato interesse. Le sempre maggiori spese del Comune e i continui dissesti, le nuove necessità della finanza pubblica, le ambizioni politiche sul mare fanno sì che le finanze della Repubblica soffrano di un deficit cronico che niente sembra poter ridurre.

È certo questo un problema che accomuna la maggior parte dei centri urbani europei, ma pochi territori (e la Liguria ha una dimensione ridotta) sopportano un peso così grande con altrettante poche disponibilità finanziarie. La vera soluzione è, in numerose occasioni l'instaurazione di diritti speciali su questo o quel traffico e sulle più comuni transazioni, il cui ammontare previsto per un numero di anni talora anche rilevante, viene anticipato regolarmente dagli uomini di affari, a titolo individuale o in associazione o attraverso la raccolta sul mercato di singole quote di 'luoghi', obbligazioni con il valore nominale di 100 lire. Così, però, lo Stato, si spoglia del diritto di riscuotere le imposte, a vantaggio di privati che, divenutene percettori e amministratori, impongono il loro controllo su vari settori dell'economia: è quasi una abdicazione dei poteri dello Stato.

Questo trasferimento di poteri fiscali e di sorveglianza assume una dimensione più importante allorché la cessione abbandona il carattere occasionale e temporaneo per divenire sempre più pesante e quasi istituzionalizzata. Le «Compere» finiscono per rappresentare associazioni di creditori dello Stato, poiché riuniscono tutti coloro che hanno prestato del danaro acquistando, come già sottolineato, quote di un prestito (ogni quota prende il nome di *luogo*, e ha il valore nominale di cento lire.

La Casa delle Compere di San Giorgio

Protagonista maggiore di questo accentramento è la *Casa* o *Ufficio delle Compere di San Giorgio*, che, nel 1407, viene creata allo scopo di coordinare tutti i debiti dello Stato allora esistenti in un unico debito unificato,

con un interesse unitario fissato per tutti al 7%: al suo sorgere l'operazione riguarda oltre tre milioni di lire, cioè circa la metà del debito pubblico, ma da quel momento gli Otto Protettori di San Giorgio (7 rappresentanti dei creditori ed uno dello Stato) si trovano a rappresentare e a imporsi come simbolo di una buona amministrazione e, in definitiva, nella vita dello Stato, come il solo organismo stabile e sicuro della continuità del suo funzionamento.

All'interno della città i titolari delle varie quote di questo debito pubblico sono oltre diecimila, anche se il possesso di *luoghi*, considerato il loro rendimento medio, non appare dal punto di vista finanziario un affare molto vantaggioso per i singoli; è, invece, spesso, un investimento di sicurezza per molti privati, enti religiosi, corporazioni, vedove, comunità religiose, chiese, istituzioni caritative. San Giorgio attira persone piuttosto modeste, poco inserite nel mondo degli affari, ma tratte dalla totale assenza di rischio e quindi dalla sicurezza dell'impiego.

Nel tempo, la Casa di San Giorgio continua a prestare danaro allo Stato, aumentando l'ammontare del debito amministrato, e contemporaneamente accaparrandosi il diritto di riscuotere sempre nuove tasse.

Così, all'inizio del Cinquecento, il Comune ottiene da San Giorgio un cospicuo finanziamento per la ricostruzione della Lanterna; nel 1545, Lire 28000 per il dragaggio dei fondali del porto; tra il 1553 e il 1604, con lo stesso tipo di fondi, i magazzini del porto vengono accresciuti del 70% nella loro volumetria.

Divenuta nel 1408 anche Banco di deposito e giro, supplisce al fatto che il complesso dell'organizzazione impositiva regolare non sia sufficiente né a soddisfare i creditori né permetta allo Stato una politica economica espansiva: nel 1477, il Comune, incapace a far fronte ai propri impegni, cede a San Giorgio l'amministrazione e i redditi di Cipro per 29 anni; dopo la caduta di Costantinopoli è il turno delle colonie del Mar Nero; nello stesso anno il Comune affida a San Giorgio anche il Governo della Corsica (per più di un secolo, 1453-1562), e la lotta contro i feudatari dell'isola, irriducibilmente ostili alla dominazione genovese.

Questo sistema fiscale e creditizio così come si è strutturato nei secoli, entra in crisi a partire dal 1793 e si sfascia rapidamente per una serie di cause collegate alla Rivoluzione francese e alle guerre d'Europa: la soppressione ufficiale è di Napoleone, nel 1805, con il contestuale inserimento all'interno del debito pubblico francese.

Volendo fare una considerazione critica, non si può non sottolineare, con Machiavelli, come la Casa delle Compere di San Giorgio sia quasi « un'altra Repubblica nella nostra Repubblica »: in realtà vi è una stretta unitarietà tra il gruppo dirigente dello Stato e i Protettori di San Giorgio, e non a torto qualcuno ha ipotizzato quasi una spartizione del potere tra politica ed economia, con un diverso e autonomo campo d'azione, ma con regole e ordinamenti provenienti comunque dai supremi organi di governo dello Stato.

L'immagine della Repubblica di Genova che si manifesta in queste pagine è, quindi, quella di uno Stato debole, quasi incapace di governare il proprio territorio in prima persona, con un debito pubblico che nel 1811 ha un capitale nominale di oltre 18 milioni di lire.

In questi stessi secoli, peraltro, i Genovesi sono stati tra i maggiori protagonisti della finanza europea: i privati, i nobili, prima mercanti e poi banchieri, sono passati da una dimensione locale ad una forte presenza internazionale, agevolati dall'acquisizione da parte dello Stato genovese di una posizione predominante all'interno del Mediterraneo. Non è certo il caso, in questa sede, indulgere sui particolari di questo aspetto e sulle strategie del capitalismo genovese privato in tutta Europa tra XVI e XVII secolo, ma non può non colpire il contrasto, nel lungo periodo, tra la vitalità mercantile e finanziaria degli operatori privati e la difficoltà, sul piano politico, che invece manifesta la formazione di un unico e funzionale ente sovrano di dimensione regionale: in realtà gli impegni assunti con la sua unica sovvenzionatrice, la Casa di San Giorgio, ne costituiscono una pesante eredità genetica.

Verso una modernizzazione del sistema fiscale nel XVIII secolo

La struttura amministrativa e fiscale dello Stato genovese fino a qui delineata, con la sua complessità, per la suddivisione di competenze fra una pluralità di Uffici e per la presenza della Casa di San Giorgio quale principale gestore del debito pubblico e collettore di gran parte degli introiti fiscali, si mantiene a lungo inalterata, più di quanto accada altrove. Come è stato scritto, nel caso ligure, ancora alla fine del Settecento, essa presenta « limiti e difetti per nulla scalfiti da tentativi riformatori quali si erano avuti in altri Stati non solo italiani ».

Nonostante la scarsità di studi relativi al XVIII secolo, è possibile, a Genova, rinvenire, comunque, cauti tentativi di riordino e di razionalizzazione del sistema tributario, anche se forse talora dettati più che altro dal desiderio di cercare criteri innovativi per aumentare le Entrate, o, come allora

si diceva, « forme di trovar denari » (le necessità sono sempre collegate con le insurrezioni in Corsica, l'acquisizione del Marchesato di Finale, la guerra con l'Austria del 1746).

La volontà non è quindi rivolta a riformare istituti finanziari ormai desueti, ma piuttosto ad assicurarne un maggior rendimento attraverso il riordino, l'aggiornamento delle disposizioni legislative, e l'inasprimento delle sanzioni. La chiave di volta di questi tentativi è determinata dalla gravosa contribuzione di Guerra imposta dall'Austria nel 1746: si tenta di erodere i tradizionali privilegi di laici ed ecclesiastici; vengono assoggettati ad un prestito coattivo i patrimoni superiori alle 25.000 lire; si chiede di contribuire anche alle chiese, con la consegna degli argenti non strettamente indispensabili al culto.

Rappresentano una novità, nella circostanza, una pesante imposta sugli immobili ed una ritenuta tra il 10% e l'11,5% sugli interessi dei titoli del debito pubblico, mai toccati in precedenza. Si tratta di provvedimenti, però, ben lontani dai cambiamenti contemporanei in altre realtà territoriali, che per questo sono stati definiti « un cauto tentativo di oggettivazione fiscale... cioè uno spostamento dal criterio impositivo discriminante dall'ambito sociale a quello dei beni materiali, indipendentemente dal loro proprietario ».

Bibliografia

Opere di carattere generale

- G. FELLONI, *Scritti di Storia economica*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVIII/I-II (1998).
- La finanza pubblica in età di crisi*, a cura di A. DI VITTORIO, Bari 1993.
- La fiscalità nell'economia europea secc. XIII-XVIII*, Atti della Trentanovesima settimana di studi, 22-26 aprile 2007, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 2008.
- F. PIOLA CASELLI, *Il buon governo. Storia della finanza pubblica nell'Europa preindustriale*, Torino 1997.
- The Rise of Fiscal States. A global history, 1500-1914*, Edited by B. YUN-CASALILLA and P.K. O'BRIEN with F. COMÍN COMÍN, Cambridge 2012.

Bibliografia specifica

- G. ASSERETO, *La Repubblica Ligure. Lotte politiche e problemi finanziari*, Torino 1975.
- A. CARACCILO, *L'età della borghesia e delle rivoluzioni, XVIII-XIX secolo*, Bologna 1979.

- C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, in *Storia d'Italia*, diretta da G. GALASSO, IX, Torino 1978.
- C. CUNEO, *Memorie sopra l'antico Debito pubblico, mutui, compere e banco di San Giorgio in Genova*, Genova 1842.
- G. FELLONI, *Le attività finanziarie*, in *Storia della Liguria*, a cura di G. ASSERETO e M. DORIA, Roma-Bari 2007, pp. 132-152.
- G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali civili ed ecclesiastiche nella Repubblica di Genova alla fine del secolo XVIII*, in « Rivista storica italiana », LXXXIV (1972), pp. 1067-1101 (ora anche in G. FELLONI, *Scritti di Storia economica*, II, cit., pp. 881-897).
- G. FELLONI, *Il Banco di San Giorgio e il suo Archivio: una memoria a più valenze*, in G. FELLONI, *Scritti di Storia economica*, I, cit., pp. 461-468,
- G. FELLONI, *Il debito consolidato della Repubblica di Genova nel secolo XV e la sua liquidazione*, in *Scritti in onore di Giordano dell'Amore*, Milano 1969, pp. 965-1000 (ora anche in G. FELLONI, *Scritti di Storia economica*, I, cit., pp. 167-198).
- G. FELLONI, *Distribuzione territoriale della ricchezza e carichi fiscali nella Repubblica di Genova*, in *Prodotto lordo e finanza pubblica, secoli XIII-XIX*, « Atti della VIII Settimana di studio dell'Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini di Prato », a cura di A. GUARDUCCI, Firenze 1988 (ora anche in G. FELLONI, *Scritti di Storia economica*, I, cit., pp. 199-234).
- G. FELLONI, *La fiscalità nel Dominio genovese tra Quattro e Cinquecento*, in « Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria », XXV (1989), pp. 91-110 (ora anche in G. FELLONI, *Scritti di Storia economica*, I, cit., pp. 235-252).
- G. FELLONI, *Genova e la contribuzione di guerra all'Austria nel 1746: dall'emergenza finanziaria alle riforme di struttura*, in *Genova, 1746: una città di antico regime tra guerra e rivolta. Atti del Convegno di studi in occasione del 250° anniversario della rivolta genovese*. Genova, 3-5 dicembre 1996. A cura di C. BITOSSI - C. PAOLOCCI, Genova 1998, I, pp. 7-16 (ora anche in G. FELLONI, *Scritti di Storia economica*, I, cit., pp. 297-307).
- 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 A. ZILLI, I, *Dal Medioevo al Seicento*, Napoli 1995, pp. 381-404 (ora anche in G. FELLONI, *Scritti di Storia economica*, I, cit., pp. 275-296).
- Genua abundat pecuniis. Finanza, commerci e lusso a Genova tra XVII e XVIII secolo*, Genova 2005.
- G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Genova 1979.
- A.M. GIRELLI BOCCI, *Fiscalidad, déuta y haciendas locales en Estado Pontificio de los siglos XV y XVIII*, in « Revista de Historia de la Economía y de la Empresa », III (2009), pp. 349-388.
- E. GRENDI, *Introduzione alla Storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1976 (I ed. Genova 1973).
- A. GROHMANN, *La fiscalità nell'economia europea, sec XIII-XVII*, in *La fiscalità nell'economia europea*, I, cit., pp. 5-48.

- P. MASSA PIERGIOVANNI, *Lineamenti di organizzazione economici in uno Stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Genova 1995.
- P. MASSA, *Il secolo dei Genovesi (1528-1627). L'attività creditizia e finanziaria tra privato e pubblico nel Sei-Settecento*, in *Genua abundat pecuniis*, cit., pp. 11-35.
- L. PEZZOLO - E. STUMPO, *L'imposizione diretta in Italia*, in *La fiscalità nell'economia europea*, I, cit., *Dal Medioevo alla fine dell'antico regime*, pp. 75-98.
- V. PIERGIOVANNI, *I rapporti giuridici tra Genova e il Dominio*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra Due e Trecento. Per il VII centenario della battaglia della Meloria*, Genova, 24-27 ottobre 1984 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIV/II, 1984), pp. 427-449, ora anche in *Norme, scienza e pratica giuridica tra Genova e l'Occidente Medievale e Moderno* (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., LII/I, 2012, pp. 123-140).
- H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi nel Medio Evo e in particolare sulla Casa di San Giorgio* (trad. italiana di O. SOARDI), in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », XXXV (1906).
- Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (sec. XII-XVIII)*, a cura di G. DORIA e P. MASSA PIERGIOVANNI, Genova 1988 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/I; Università degli Studi di Genova, Istituto di storia economica, 8).
- Storia della Liguria*, a cura di G. ASSERETO e M. DORIA, Roma-Bari 2007.
- D. STRANGIO, *Debito pubblico e sistema fiscale a Roma e nello Stato pontificio tra '600 e '700*, in *La fiscalità nell'economia europea*, II, cit., pp. 509-630.
- C. TARGA, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima. Ricavate dalla legge civile e canonica, dal consolato di mare, e dagli usi marittimi, con le formole di tali contratti, profittevoli non solo a praticanti nel Foro, ma ancora ad ogni sorta di mercadanti e marinari*, Genova, dagli eredi di Adamo Scionico, 1787.
- M. VINZONI, *Il Dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma*, Genova 1773 (Riproduzione anastatica, a cura della CIELI, Novara 1955).
- A. ZANINI, *Strategie politiche ed economia feudale ai confini della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII). "Un buon negozio con qualche contrarietà"*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLV/III (2005), pp. 5-238.
- A. ZANINI, *Tra emergenze finanziarie e caute riforme: la politica fiscale della Repubblica di Genova nel XVI e XVIII secolo*, in *Genua abundat pecuniis*, cit., pp. 59-87.

QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

DIRETTORE

Carlo Bitossi

COMITATO SCIENTIFICO

GIOVANNI ASSERETO - MICHEL BALARD - CARLO BITOSSI - MARCO BOLOGNA -
STEFANO GARDINI - BIANCA MARIA GIANNATTASIO - PAOLA GUGLIEMOTTI -
PAOLA MASSA - GIOVANNA PETTI BALBI - VITO PIERGIOVANNI - VALERIA
POLONIO - ANTONELLA ROVERE - FRANCESCO SURDICH

Segretario di Redazione

Fausto Amalberti

✉ redazione.sls@yaho.it

Direzione e amministrazione: PIAZZA MATTEOTTI, 5 - 16123 GENOVA
Conto Corrente Postale n. 14744163 intestato alla Società

🖨 <http://www.storiapatriagenova.it>

✉ storiapatria.genova@libero.it

Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-58-1 (a stampa)

ISBN - 978-88-97099-59-8 (digitale)

ISSN 2421-2741 (a stampa)

ISSN 2464-9767 (digitale)

finito di stampare aprile 2021

Status S.r.l. - Genova

ISBN - 978-88-97099-58-1 (a stampa)

ISBN - 978-88-97099-59-8 (digitale)

ISSN 2421-2741 (a stampa)

ISSN 2464-9767 (digitale)