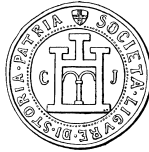


ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Nuova Serie – Vol. XXXVIII (CXII) Fasc. II

GIUSEPPE FELLONI

Scritti di Storia
Economica



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

Una fonte inesplorata per la storia dell'economia marittima in età moderna: i calcoli di avaria

1. Sulla storia marittima in età moderna molto è già stato scritto, soprattutto con riferimento alle caratteristiche costruttive, alle tecniche di navigazione, alla vita sul mare. Nell'ultimo trentennio anche altri aspetti hanno sollecitato l'attenzione degli storici, dando origine ad una massa crescente di notizie sul movimento portuale di singoli scali, sui traffici marittimi intercontinentali, sull'espansione coloniale, sulle assicurazioni marittime. Riconoscimento ufficiale di questo interesse ormai consolidato e, insieme, centro propulsore di nuove iniziative, la Commissione di storia marittima, creata nel 1960 sotto l'egida del Comitato Internazionale di Scienze storiche, ha intrapreso tra l'altro la formazione di uno schedario dei viaggi marittimi dal Medio Evo al sec. XIX: un'opera colossale e meritoria che, proprio per il suo vasto respiro, richiederà anni di lavoro e generosi apporti di energie.

Ho l'impressione, tuttavia, che gli sforzi dei ricercatori non siano stati rivolti in tutte le direzioni possibili e che le fonti sinora utilizzate abbiano indebitamente limitato l'orizzonte delle indagini; salvo poche eccezioni, infatti, si trascurano quasi interamente fenomeni capitali come i flussi dei commerci marittimi, i prezzi di trasporto, i costi di costruzione, d'armamento e d'esercizio delle navi, gli utili ed i problemi finanziari delle aziende marittime, le istituzioni giuridiche nel cui quadro operavano ... Se si vuole dare alle ricostruzioni globali un maggiore respiro, occorre tentare nuove vie, studiare altre fonti. Sotto questo aspetto, un utile apporto può essere rappresentato dai calcoli di avaria marittima.

2. Nella legislazione odierna, la parola "avaria" è generalmente usata per indicare i danni o la perdita dei beni coperti da un'assicurazione, ovvero i danni sofferti da un carico durante il suo trasporto. In questa seconda ac-

* *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. Festschrift für Hermann Kellenbenz. II: Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion*, Stuttgart 1978 (Beiträge zur Wirtschaftsge-schichte, band 5), pp. 37-57.

cezione, il termine trova larga applicazione e più specifica definizione nel diritto marittimo, che ne distingue due specie diverse: l'avaria comune (detta anche grossa o generale) e l'avaria particolare (o semplice)¹.

Sono avarie comuni le spese straordinarie ed imprevedibili sostenute volontariamente od i danni sofferti deliberatamente allo scopo di conseguire la comune salvezza della nave o del carico, minacciati da un pericolo durante una spedizione marittima. L'avaria comune per eccellenza si identifica ovunque con il getto di una parte del carico allo scopo di alleggerire la nave e sottrarla al naufragio; analoga natura hanno l'abbandono di attrezzi, oggetti e provviste della nave, le spese per difenderla o liberarla da pirati, corsari o nemici, gli oneri derivanti da un arresto della nave per volontà di principe, i danni cagionati dall'estinzione di un incendio a bordo e le spese di rilascio forzato. In altri casi, invece, il carattere di avaria generale è controverso da paese a paese, tanto è vero che alcune legislazioni non lo riconoscono per esempio ai sacrifici causati da vizio o vetustà della nave, da colpe o negligenze del capitano o dell'equipaggio, o da vizi propri del carico; ancora, in alcuni paesi si ritiene che la spesa od il danno debbano avere concretamente conseguito la salvezza della nave e del carico per essere considerati di avaria comune, mentre altrove tale requisito non è ritenuto essenziale.

Sono avarie particolari, invece, sia le spese straordinarie ed imprevedibili sostenute separatamente per la nave o per il carico, sia i danni specifici subiti dall'una o dall'altro. Tuttavia, anche quando sono definite in termini espliciti ed esemplificate attraverso una sommaria elencazione di casi tipici, come avviene in quasi tutte le legislazioni marittime, le avarie particolari sono di fatto concepite per esclusione, ossia vengono riconosciute come tali quando non sussistono gli estremi dell'avaria comune.

La distinzione tra i due istituti trova oggi un corollario fondamentale nella loro diversa regolamentazione giuridica. Le avarie generali comportano infatti una ripartizione dei sacrifici tra tutti i proprietari dei beni minacciati da un medesimo pericolo e per la cui salvezza comune si è sopportato il sacrificio; in altri termini, alla comunione dei rischi corrisponde una distribuzione delle spese e dei danni tra la nave, il carico ed i noli, secondo criteri convenzionali di proporzionalità. L'onere dell'avaria particolare, invece, re-

¹ Per un primo orientamento sui concetti giuridici di avaria e sulla principale bibliografia in argomento si veda la corrispondente voce nel *Digesto italiano*, nel *Nuovo digesto Italiano* e nel *Nuovissimo digesto italiano*.

sta a carico del proprietario della cosa danneggiata o per la quale si è sostenuta la spesa ed al massimo può ricadere sull'eventuale assicuratore. Questa diversa disciplina giuridica si osserva anche nelle legislazioni del passato, sebbene sia mutata nel tempo la definizione di avaria generale e quindi, per esclusione, quella di avaria particolare.

L'istituto dell'avaria comune è tra i più antichi del diritto marittimo². Conosciuto forse già dai greci e poi sicuramente applicato dai rodii esso venne accolto anche nel diritto romano, ma soltanto per il getto delle merci ed il sacrificio di attrezzi (*Lex Rhodia de jactu*). In termini più lati, comprendenti anche i danni prodotti da rapine di nemici o pirati e le perdite causate da naufragi od altri simili casi di forza maggiore, lo si trova per la prima volta in una compilazione delle consuetudini marittime del Mediterraneo orientale, stesa probabilmente nel secolo VIII. Ai principi ivi enunciati corrisposero quasi perfettamente quelli contenuti nello statuto di Trani del 1063, in cui peraltro non mancarono i germi di ulteriori sviluppi originali, che andarono man mano precisandosi nell'area adriatica durante i secoli successivi (soprattutto nelle norme veneziane del 1255 e del 1428). Quanto al Mediterraneo occidentale, l'evoluzione del commercio marittimo venne regolandosi sempre più sulla base di consuetudini locali, di cui le più antiche redazioni scritte furono le tavole amalfitane (circa secoli XII-XIV), il *Constitutum usus* di Pisa (1160) e le successive compilazioni degli statuti genovesi di Gazaria (1313-1344, 1403, 1441)³. Enorme importanza per la ricchezza dei temi, la sapiente formulazione e la disposizione logica, ebbe il *Consolat de mar* di Barcellona (secolo XV), che alla fine del Medio Evo, soppiantato ormai lo *jus commune* del Tirreno e dell'Adriatico, ebbe larghissima applicazione in quasi tutto il bacino del Mediterraneo e sulle coste dell'Atlantico.

Anche sulle coste nord-occidentali della Francia le esigenze del commercio e della navigazione diedero origine ben presto ad un proprio diritto comune, di cui furono maggiori espressioni le *Rooles* o *Jugemens d'Oléron* (sec. XI), poi introdotte in Inghilterra, e il *Guidon de la mer* (sec. XVI). La

² Per un profilo storico dell'avaria comune, si veda A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *La contribuzione alle avarie dal diritto romano all'ordinanza del 1681*, in « Rivista del diritto della navigazione », I/1 (1935), pp. 36-140.

³ In proposito cfr. anche *Le fonti del diritto marittimo ligure*, a cura di V. VITALE, Genova 1951, pp. 19-31.

normativa francese sembra aver ispirato inoltre gli usi marittimi dei Paesi Bassi (*Jugemens de Damme, Lois de Westcapelle e Coutumes d'Amsterdam, Enchuysen et Starven*⁴ e, con maggiori varianti locali, quelli delle città marittime tedesche, scandinave e russe (ad es. *Lois de Wisby*).

Nel Mediterraneo come nell'Atlantico, nel Mare del Nord come nel Baltico, l'istituto dell'avaria comune fu contemplato sin dalle più antiche raccolte di diritto, anche se il termine – di origine mediterranea – fu adottato nella giurisprudenza dei paesi settentrionali soltanto nei secoli XVI e XVII⁵. La sua forma tipica, universalmente conosciuta anche allora, era quella del getto del carico, regolato costantemente in base al principio della contribuzione da ripartirsi tra nave, carico e noli; una disciplina non sempre concorde ed una considerazione molto minore ricevettero invece le altre forme di avaria, con le sole eccezioni rilevanti del *Consolat de mar*, che ne distinse vari casi, e del *Guidon de la mer*, che ne trattò diffusamente in relazione con le assicurazioni.

Al di là dei caratteri localmente assunti nel corso del tempo, dei vari influssi subiti e della vicendevole compenetrazione, tutt'ora incompleta, l'avaria marittima costituisce un campo di studio che interessa non soltanto la storia del diritto, ma anche quella del commercio e della navigazione.

Si è accennato infatti che, nel caso di avaria generale, i sacrifici sopportati per la salvezza comune dovevano essere ripartiti tra tutti gli elementi contribuenti (nave, carico e nolo) in proporzione del rispettivo valore. Da questo principio scaturiva la necessità di un insieme di operazioni « per descrivere e valutare le avarie, stimare le cose chiamate a contribuire, eseguire la ripartizione dei danni e delle spese, bilanciare il credito ed il debito di ciascun interessato »⁶. Ora, considerata la divergenza di interesse tra i contribuenti per quanto riguarda la valutazione dei rispettivi beni e la possibilità di azioni giudiziarie per emendare i riparti considerati iniqui, è intuitivo che i calcoli accennati dovevano avere un elevato grado di analiticità ed essere corredati da adeguate pezze giustificative, Ecco dunque tutta una serie di notizie che le pratiche di avaria comune dovrebbero fornire e di cui occorre

⁴ J. M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris 1828-1845, I-VI; cfr. in particolare il tomo I.

⁵ A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *La contribuzione alle avarie* cit., pp. 136-138.

⁶ F. BERLINGIERI, *Delle avarie e della contribuzione nelle avarie comuni*, Torino 1888, p. 176.

sottolineare la rilevanza: elementi di identificazione, percorso e valore della nave, cause dell'avaria, descrizione ed importo delle spese sostenute e dei danni subiti, composizione e valore del carico, ammontare dei noli. Analoghe osservazioni possono farsi per le avarie particolari, per le quali si richiedevano operazioni del tutto simili, anche se i calcoli erano limitati ai soli beni danneggiati ed erano compilati su istanza dei rispettivi proprietari per reclamare l'indennità dovuta dagli assicuratori.

Tutto ciò è vero nella misura in cui sono sopravvissute fino a noi non soltanto le nude norme di legge e le sentenze degli organi giudiziari, ma anche la documentazione amministrativa che corredeva i singoli casi di avaria e da cui scaturiva poi il regolamento della contribuzione. Tra le fonti segnalate dai partecipanti al quarto colloquio internazionale di storia marittima⁷, tale documentazione è ricordata esplicitamente solo per Dubrovnik⁸, ma la sua esistenza può intravedersi ovunque si menzionano organi giudiziari od amministrativi con competenza marittima: Consolati del mare a Pisa, Nizza, Zara o Barcellona, Tribunali di commercio a Marsiglia, La Ciotat ed in genere nell'area francese, Curia al forestier a Venezia, ecc.

Anche a Genova, com'è naturale nelle grandi città marittime, l'istituto dell'avaria era largamente conosciuto; la sua disciplina giuridica in età moderna è delineata negli statuti civili della Repubblica, che ne trattano in termini generali nel libro I (cap. XI: "De' calcolatori e ufficio loro") e nel libro IV (cap. XVI: "Del getto, e forme che si devono tenere in quello" e cap. XVII: "Delle Sigortà")⁹. La legge fondamentale della Repubblica distingueva tra getto ed avaria, chiamando alla contribuzione soltanto nel primo caso e regolando il secondo come un'avaria particolare. Entro il quadro stabilito dagli statuti, la materia era poi interpretata dalla giurisprudenza in termini conformi al diritto comune e generalmente ispirati alle norme del *Consolat de mar*. Nell'avaria comune, infatti, la nave contribuiva per la metà

⁷ *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIII^e siècle*. Actes du Quatrième Colloque International d'Histoire maritime, tenu a Paris du 20 au 23 mai 1959, Paris 1962.

⁸ J. TADIC, *Les sources de l'histoire maritime yougoslave*, in *Les sources de l'histoire maritime* cit., pp. 87, 90 e 91.

⁹ Per comodità, ricorro in questa sede all'edizione italiana degli statuti, pubblicati nel 1613 (Genova, appresso Giuseppe Pavoni); le disposizioni ivi contenute corrispondono a quelle della versione latina del 1589 e di tutte le edizioni successive.

del suo valore¹⁰; il carico soggiaceva interamente, ma, a seconda che il sinistro fosse avvenuto nella prima o nella seconda metà del viaggio, il suo valore era computato al prezzo franco di bordo nel luogo di caricamento o nel porto di destinazione, che nel nostro caso era Genova; i noli pagavano se l'avaria si era verificata nella seconda metà del viaggio, perché solo allora si ritenevano “guadagnati” (dalla nave).

Al di là degli aspetti giuridici, qui importa osservare che le pratiche genovesi di avaria sono disponibili con sufficiente carattere di continuità per oltre tre secoli, dal 1590 circa al 1898¹¹, e non è escluso che con altre ricerche possano riemergere anche per epoche anteriori¹². Le pratiche sono composte di documenti vari, sovente sparsi, che vanno studiati congiuntamente dato il carattere complementare ed integrativo delle notizie fornite. In ordine di tempo, il primo documento ufficiale era il verbale d'avaria (“testimoniale” o “consolato”), che il capitano doveva far compilare appena possibile, dopo aver subito il danno od aver sostenuto la spesa straordinaria. Il verbale, steso all'estero dalle autorità competenti o dai consoli del luogo ed a Genova dal cancelliere dei Conservatori del Mare, conteneva un resoconto del viaggio con la descrizione delle cause dell'avaria, era completato con le testimonianze dell'equipaggio e di eventuali passeggeri ed era allegato alla denuncia di avaria che, giunto a Genova, il capitano od il patrono doveva presentare ai Conservatori del Mare. Nella denuncia, il vettore si dichiarava privo di ogni responsabilità per i danni occorsi e, nel caso di avaria generale, chiedeva che si provvedesse al calcolo del danno ed al suo regolamento “juxta formam statuti de Calcolatoribus et eorum officio”; se si trattava invece di avaria particolare, la richiesta del calcolo poteva essere presentata an-

¹⁰ Cfr. anche G. L. M. DE CASAREGIS, *Discursus legales de commercio*, Venezia 1740, tomo I, *Discursus XLV*, nn. 10,11 e 12, pp. 144-145.

¹¹ I documenti disponibili per l'età moderna sono conservati nell'Archivio di Stato di Genova ed in particolare nel fondo dei notai giudiziari ed in quello dei Conservatori del Mare, una magistratura che aveva ereditato gran parte delle competenze già assegnate al trecentesco *Officium Gazarie* e poi all'*Officium Maris* (G. FORCHERI, *Doge governatori, procuratori, consiglieri e magistrati della repubblica di Genova*, Genova 1968, pp. 147-148; *Le fonti del diritto marittimo* cit., pp. 19-31).

¹² Per il 1552 ed il 1558, ad esempio, Edoardo Grendi riporta alcuni elementi di due calcoli di contribuzione, che egli collega ad una consuetudine assicurativa, ma che in realtà si riferiscono a due avarie generali (E. GRENDI, *Genova alla metà del Cinquecento: una politica del grano?*, in « Quaderni storici », n. 13, 1970, p. 136).

che dal proprietario del bene danneggiato. Ricevuta la domanda, i Conservatori nominavano alcuni periti¹³, scelti tra persone che non avessero un interesse personale nella nave o nel suo carico, e li incaricavano di formare il cosiddetto “calcolo di avaria”. Era questo il documento fondamentale della pratica; redatto dal cancelliere del magistrato, si articolava in un preambolo, con una succinta descrizione degli avvenimenti, in una parte centrale con il dettaglio in qualità, quantità e valore della massa contribuyente (“risico”) e dell’avarìa ammessa al riparto (“gettito”, “danni”, “danni e spese”, ecc.), ed in una parte conclusiva con l’indicazione della quota proporzionale a carico dei contribuenti. Il calcolo, sottoscritto dai periti, era quindi presentato alla Rota civile che, dopo averlo esaminato, lo rendeva esecutivo. A questi documenti principali sono sovente annessi quelli di carattere giustificativo richiesti dai periti o presentati spontaneamente dalle parti, come contratti di noleggio, polizze di carico, manifesti di bordo, note di spese, ecc.

3. Per fornire qualche idea concreta circa la varietà e la ricchezza delle notizie offerte da questa fonte per la storia dell’economia marittima, ho esaminato – a titolo di sondaggio – le pratiche di avaria che si riferiscono al movimento portuale genovese nel triennio 1599-1601.

Ciò che colpisce subito in tali documenti, specialmente nei consolati d’avarìa, è la freschezza delle immagini evocate dai protagonisti. Le deposizioni assumono sin dalle prime battute la dimensione di un racconto e la monotona articolazione del verbale cancelleresco secondo schemi tradizionali non riesce a velare la drammaticità dei pericoli incontrati in balia degli elementi o sotto l’urto della prepotenza umana. Il contatto frequente con la morte, i disperati tentativi per sfuggirle, le mille difficoltà della navigazione sono resi con toni sobri, ma eloquenti, che danno immediatezza alla narrazione e le restituiscono l’impronta della vita vissuta. Al di là di questi aspetti umani, i nostri documenti ci parlano anche in un linguaggio più astratto, di natura economica, su cui occorre soffermarsi. Il materiale esaminato concerne 176 navi di vario genere, di cui una in partenza (caso del tutto eccezionale)¹⁴ e 175 in arrivo; per esse vennero presentate in complesso 180 de-

¹³ Inizialmente tre e più tardi, nel secolo XVIII, due.

¹⁴ Trattasi dell’avarìa particolare subita dalla nave *Santa Maria di Misericordia*, capitano Giacomo di Negro di Tolone, partita da Genova per Cadice ed affondata nel porto di Salore, dove venne poi recuperata con grandi spese.

nunce di avaria¹⁵, in parte prive ed in parte corredate da uno o più calcoli (Tabella 1)¹⁶.

Tabella 1 - Distribuzione delle denunce di avaria del 1599-1601

Tipi di Imbarcazione	Numero delle navi	Numero delle denunce di avaria		Numero dei calcoli		
		prive di calcolo	con uno o più calcoli	di avaria generale	di avaria semplice	in totale
Barche	14	7	7	6	1	7
Brigantini	1	—	1	1	—	1
Cimbe	2	2	—	—	—	—
Feluche	4	4	—	—	—	—
Fregate	2	1	1	—	1	1
Galeoni	20	8	12	5	11	16
Galeonetti	10	2	9 ¹⁷	5 ¹⁷	9	14
Liuti	1	1	—	—	—	—
Navi	86	43	46 ¹⁸	27 ¹⁸	46	73
Navigli	2	1	1	1	1	2
Orche	4	1	3	2	1	3
Polacche	15	8	7	7	7	14
Saette	10	6	4	1	4	5
Tartane	2	1	1	1	—	1
Vascelli	2	2	—	—	—	—
Tipo ignoto	1	1	—	—	—	—
Totali	176	88	92	56	81	137

Non è possibile dire con esattezza cosa rappresentassero le 175 unità per le quali si redasse la dichiarazione di avaria, rispetto al totale delle im-

¹⁵ Le quattro denunce in più riguardano altrettante navi che fecero getto in due tratti differenti del medesimo viaggio.

¹⁶ Non è escluso che l'esistenza di denunce non accompagnate da calcoli sia dovuta a lacune documentarie; ma non si deve dimenticare che il vettore era responsabile del carico trasportato, per cui poteva largheggiare nelle denunce allo scopo di salvaguardarsi dall'obbligo del risarcimento.

¹⁷ Di cui uno con doppia denuncia per un duplice getto.

¹⁸ Di cui tre doppie denunce, ciascuna per un duplice getto.

barcazioni giunte a Genova nel medesimo triennio, il numero di queste ultime ci è noto soltanto per le portate¹⁹ superiori a 1.600 cantari (circa 320 salme) ed ascese a 268²⁰; nelle nostre navi, a giudicare da un campione di 91 unità di cui si conosce la portata in salme, quelle di tale misura o più furono il 90% e su questa base risulterebbe che per 6 navi su 10 si presentava una denuncia di avaria. A parte le implicazioni di rischi tanto elevati sullo sviluppo delle assicurazioni marittime, può essere interessante rilevare che – secondo i resoconti inseriti nelle denunce – il 90,9% delle avarie deriva da fortuna di mare, il 6,8% da depredamenti di corsari e pirati (cristiani od ottomani) ed il 2,3% da incidenti fortuiti durante le manovre²¹.

La portata, che costituiva un elemento accessorio per l'identificazione della nave in aggiunta al suo nome ed a quello del capitano, è specificata soltanto per 91 imbarcazioni, le misure usate furono la salma di Sicilia (73 navi), il lasto (8), la mina ed il cantaro genovesi (rispettivamente 4 e 3), la botte napoletana (2) e il "tonolo" (1), identificabile con la tonnellata inglese da due lasti; le salme, costantemente equiparate a mine 2,36, a cantari 4,72 od a lasti 0,09, sembrano essere della misura detta "generale". La distribuzione per classi di portata delle varie specie di natante può fornire un'idea delle loro dimensioni: barche e vascelli erano per lo più di 100 o 200 salme; polacche e saette tendevano a concentrarsi intorno alle 400 salme; navi e galeoni avevano una portata variante dalle 500 alle 5.000 salme o più, con maggiori frequenze intorno alle 1.000 ed alle 1.500 salme; galeonetti ed orche andavano in genere dalle 600 alle 1.000 salme.

¹⁹ Il termine "portata" viene qui usato nel significato di massimo carico netto stivabile sotto coperta, che è quello in cui fu costantemente adoperato nelle fonti genovesi del tempo; esso corrisponde pertanto alla "tonnellata di nolo" o *freight tonnage* o *tonneau d'affrètement*, di cui parla F. C. LANE, *Tonnages, Medieval and Modern*, in « The Economic History Review », serie 2°, XVII (1964), p. 216.

²⁰ E. GRENDI, *I Nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666*, in « Rivista storica Italiana », LXXXIII (1971), p. 65.

²¹ Il numero delle navi affondate, depredate o saccheggiate dai corsari sembrerebbe assai più elevato a Venezia (A. TENENTI, *Naufraiges, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592-1609*, Paris 1959, p. 27); la diversa natura delle fonti utilizzate (cessione dai mercanti agli assicuratori del diritto di proprietà sulle cose assicurate, nel caso di Venezia; denunce di avaria, nel caso di Genova) impedisce tuttavia un confronto meno superficiale tra i due porti.

Tabella 2 - Distribuzione per portata e per valore medio di portata unitaria delle navi colpite da avaria nel 1599-1601

Portata (in salme)	Valore medio per salma di portata (in lire genovesi)																												Totale
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28				
sino a 249	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
250 - 749	2	2	3	3	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	
750 - 1.249	-	-	1	1	3	2	2	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	
1.250 - 1.749	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	
1.750 - 2.249	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
2.250 - 2.749	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
2.750 - 3.249	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	2	
3.250 - 3.749	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3.750 - 4.249	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	3	
4.250 - 4.749	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
4.750 - 5.249	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
Totale	2	3	4	5	6	4	2	2	3	1	1	3	2	-	1	-	1	-	1	1	1	-	-	-	1	-	44		

Notizie più pregnanti sotto l'aspetto economico possono ricavarsi dai calcoli per il riparto dell'avaria comune, di cui si forniscono in appendice gli elementi essenziali (Tabella 5). Di 44 navi si conoscono ad esempio il valore di stima (pari al doppio dell'importo chiamato a contribuire) e la portata. Distribuiti per classi di portata i valori unitari per salma (Tabella 2), le maggiori frequenze si hanno in corrispondenza di 7-8 lire per salma²² e si riferiscono alle portate comprese da 250 a 1.249 salme, con una chiara tendenza a crescere con l'aumento del carico utile.

Per lo studio dei noli le pratiche di avaria offrono elementi sicuri, fondati sulle polizze di carico e sui manifesti di bordo. Come si è accennato, il

²² Tali valori, che corrispondono a circa 30-34 soldi per cantaro, sono quindi molto inferiori a quelli intorno a 50-66 soldi che ha calcolato L. GATTI, *Compravendita di imbarcazioni mercantili a Genova (1503-1645)*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova 1973, II, pp. 179-186). Come spiegazione del divario si può forse supporre che, in tale ricerca, le fonti attribuiscono alle navi delle portate molto sottovutate per ragioni fiscali, con il risultato di accrescerne il prezzo unitario per salma; un'altra possibile spiegazione può consistere nella diversa età delle navi considerate dalla Gatti, rispetto a quelle colpite da avaria.

loro importo era sottoposto a contribuzione soltanto nel caso di getto avvenuto nella seconda metà del percorso e questo evento si verificò per 26 viaggi dei 52 a cui si riferiscono i calcoli di avaria comune del 1599-1601. Se si esprimono i noli in percentuale del valore dei carichi nel porto di arrivo (Genova), la loro media ponderata risulta il 9,3% per i viaggi dalla Sicilia ed il 3,0% per quelli dalla Spagna; la diversa incidenza era ovviamente legata alla differente natura delle merci trasportate, povere nel primo caso (grano) e pregiate nel secondo (lana greggia ed argento monetato). Anche la variabilità dei noli per il trasporto della stessa merce sul medesimo percorso può essere studiata: le pratiche del triennio 1599-1601, ad esempio, forniscono per il grano siciliano una dozzina di noli varianti da 10 a 15 tarini per salma, con un valore modale di 12 tarini.

Per i carichi, vanno segnalate anzitutto le notizie sulle unità di valore e di misura usate nei luoghi di imbarco e sulle rispettive equivalenze in unità genovesi: sono elementi che offrono un apporto concreto, tratto dalla pratica quotidiana, per la soluzione di molti problemi di metrologia comparata e che possono rappresentare un prezioso termine di confronto o di complemento per i manuali di mercatura ed i dizionari commerciali. Dal canto loro, i prezzi delle merci, essendo stabiliti dai periti sulla base di mercuriali o di dichiarazioni giurate di mercanti, possono essere utilizzati per conoscere le quotazioni contemporanee della medesima merce in luoghi diversi ed il grado di integrazione dei mercati nel corso del tempo, problemi ben noti agli storici economici ed alla cui soluzione i nostri documenti forniscono un utile apporto.

Infine, il luogo di provenienza e la composizione dei carichi, sempre specificati con cura nei calcoli di avaria, consentono di concedere in prima approssimazione la distribuzione geografica e merceologica dei traffici. Al riguardo bisogna tener presente che, mentre nei calcoli di avaria semplice il valore del carico era sempre riferito al porto di arrivo, nei calcoli di avaria comune il valore considerato poteva essere anche quello f.o.b. nei porti di imbarco, donde la necessità di riferirli tutti al medesimo luogo. In mancanza di elementi sicuri sul grado di variabilità spaziale dei prezzi unitari delle singole merci, in via di prima approssimazione si può supporre che, per tutti i beni della medesima provenienza, il divario dei prezzi tra il porto di caricamento e quello di destinazione corrispondesse all'incidenza media dei noli sullo stesso percorso, lievemente aumentata per tener conto dei premi di assicurazione e delle altre spese di trasporto. Sulla base di questa ipotesi, che

per il modesto livello delle cifre in gioco non dovrebbe comunque alterare l'ordine di grandezza dei risultati, nel caso di Genova ha aumentato del 5% i prezzi f.o.b. nei porti spagnoli, del 10% quelli relativi ai porti italiani e del 15% tutti gli altri.

Tenuto conto di queste rettifiche, il valore dei carichi giunti a Genova nel triennio 1599-1601 risulta composto per il 77% di merci soggette ad avaria comune e per il 23% soltanto di merci colpite da avaria semplice (Tabella 3). Il valore complessivo ascende a Lire 5.804.078 e rappresenta circa un quinto di tutte le importazioni marittime genovesi, che alcune indagini farebbero ammontare per quel tempo a circa 8-10 milioni di lire ogni

Tabella 3 - Composizione del valore dei carichi colpiti da avaria nel 1599-1601
(in lire genovesi)

	Dati parziali	Dati totali
1) Valore dei carichi descritti nei calcoli di avaria comune		4.562.756
a) Valori f.o.b. nei porti di imbarco (dati originali)	847.385	
b) Differenze tra i valori f.o.b. nei porti di imbarco e quelli presunti nel porto di Genova (stima)	83.326	
c) Valori f.o.b. nel porto di Genova (dati originali)	3.632.046	
2) valore nel porto di Genova dei carichi descritti nei calcoli di avaria semplice (dati originali) ¹		<u>1.241.322</u>
3) Valore totale dei carichi riferito al porto di Genova		6.804.078

(1) Dedotte le partite già comprese in 1).

Tabella 4 - Distribuzione per luogo di provenienza e per natura merceologica dei carichi colpiti da avaria nel 1599 - 1601

(valore in lire genovesi)

Luogo di caricamento	Cereali	Lane greggie	Numerario	Spezie	Zucche-ro	Pellami e cuoi	Altre merci	Totale
Inghilterra	15.884	—	—	—	—	3.289	39.427	58.600
Olanda	23.386	—	—	—	—	—	—	23.386
Francia	—	—	—	—	—	—	9.687	9.687
Spagna	2.540	1.975.905	794.958	—	104.151	81.171	200.325	3.159.060
Corsica	1.045	—	—	—	—	8	3.080	4.133
Sardegna	453	—	—	—	—	—	27.636	28.089
Stato pontificio	165.528	—	—	—	—	—	—	165.528
Regno di Napoli	2.653	—	1.575	—	—	—	12.522	16.750
Sicilia	2.063.340	150	—	—	20.001	4.193	42.528	2.130.212
Arcipelago	53.714	—	7.803	—	—	—	—	61.517
Egitto	—	—	—	139.042	90	1.656	6.328	147.116
Totale	2.328.543	1.976.055	804.336	139.042	124.252	90.317	341.533	5.804.078

anno²³, si tratta quindi di un campione statistico sufficientemente largo ed al quale si può assegnare un buon grado di rappresentatività in considerazione della natura fortuita dell'evento che lo sottintende.

Dalla ripartizione dei carichi per luoghi di provenienza e per natura merceologica (Tabella 4) si rileva che i flussi più cospicui furono quelli dalla Spagna (64,4%) e dalla Sicilia (36,7%); l'8,9% residuo si ripartì prevalentemente tra stati pontifici (2,9%) e Levante (2,5%). Sotto l'aspetto merceologico, le voci più importanti furono soltanto tre: i cereali (40,1%), che in gran parte (35,6%) provennero dalla Sicilia, la lana greggia (34,0%), quasi tutta spagnola, ed il numerario d'oro e d'argento (13,9%), che in pratica era interamente di origine americana²⁴. Tra le voci minori, procedenti a grande

²³ D. PRESOTTO, "Venuta terra" e "venuta mare" nel biennio 1605-1606, tesi di laurea discussa nella Facoltà di economia e commercio dell'Università di Genova nell'anno accademico 1961/1962.

²⁴ Le altre partite di numerario indicate nella tabella 4 si riferiscono probabilmente a denaro dato in accomandita al capitano della nave e che questi non aveva ancora investito al momento dell'avaria.

distanza, vi furono le spezie (2,4%, di cui 1,3% di pepe), che un secolo dopo l'apertura della via del Capo venivano ancora acquistate interamente in Egitto, lo zucchero (2,1%), con una netta prevalenza della produzione iberica su quella siciliana, ed i pellami e cuoi (1,6%), giunti per lo più dalle Indie occidentali.

Sarebbe allettante proseguire con la descrizione delle correnti commerciali più modeste, se non vi fosse il rischio di attribuire un carattere strutturale ad una presenza troppo episodica per essere significativa. Ciò che emerge chiaramente, a livello di struttura, è la grande semplicità del commercio marittimo genovese di importazione, imperniato per nove decimi su tre flussi merceologici (cereali, lana greggia e numerario) provenienti da due paesi soltanto (Spagna e Sicilia).

Le considerazioni precedenti non esauriscono certo l'elenco delle informazioni offerte dalle pratiche genovesi di avaria, anche se ne rappresentano la parte più vistosa e con carattere di maggior continuità; ad esse potrebbero aggiungersi infatti le notizie sugli operatori commerciali, sui tempi di viaggio, sui costi di armamento e di esercizio, sulle attrezzature di bordo e, perché no?, anche le notizie di natura meteorologica.

Mi sembra tuttavia che gli esempi forniti siano sufficienti a dimostrare le molteplici possibilità euristiche della documentazione genovese e degli analoghi fondi archivistici esistenti in altre città portuali, probabilmente impostati su basi simili. A mio giudizio, le ombre che gravano sulla storia economica della nave e del commercio marittimo sono ancora troppo numerose, perché non si debba tentare uno studio sistematico dei calcoli di avaria. Per la relativa semplicità di rilevazione e per l'elevato grado di rappresentatività, essi possono costituire un termine di controllo e persino un mezzo di superamento rispetto alle fonti ben più note di natura amministrativa, fiscale od assicurativa.

APPENDICE

Tabella 5 - Elenco delle navi giunte a Genova nel 1599-1601
e colpite da avaria comune

N.º	Data di arrivo a Genova	Porti di carico	Tipo e nome della nave (capitano o padrone) ¹	Portata in salme ²	Valore peritale in lire genovesi ³		
					nave	noli ⁴	carico ⁵
1	1599, I	Montalto	barca S. Biagio (p. Bartolomeo Savignone)	* 350	800	625	12.250
2	1599, III	Sciacca e Trapani	polacca S. Chiara b. (p. Bernardo Rapallo)	* 600	2.000	—	28.574
3	1599, III	Napoli	barca S. Maria b. (p. Ober-to Tasso)	?	550	—	2.993
4	1599, IV	Termini	nave S. <i>Heuclaria</i> (Eulalia?) e S. Matrona (c. Francesco Domingo)	* 1.150	6.500	—	59.744
5	1599, IX	Girgenti	galeone Nostra Signora del Rosario e S. Michele (c. Agostino Ganducio)	* 2.450	14.000	—	107.969
6	1599, X	Girgenti e Palermo	galeone S. Giovanni Battista b. (c. Giovanni Maria della Torre)	5.000 ⁶	49.000	15.640	142.456
7	1599, XI	Alicante	nave S. Francesco di Paola (c. Simone di Michele)	1.500	9.000	—	68.145
8	1599, XI	Cartagena e Alicante	nave S. Maria di Misericordia e S. Giovanni Battista (c. Gregorio Borro)	4.000	45.000	15.020	486.207

¹ Per i nomi si è conservata come regola la forma originale; si è data la versione italiana soltanto nei casi in cui il passaggio non si prestava ad equivoci. Sigle usate: S. = santo o santa; b. = buonavventura; c. = capitano; p. = padrone (*patronus*).

² Le portate non menzionate nelle fonti sono state desunte dal carico, quando esso fu costituito interamente di cereali; i dati, segnati con asterisco, possono quindi esprimere una grandezza inferiore alla reale.

³ I valori peritali sono quelli indicati nei calcoli di contribuzione. Per le navi essi rappresentano la metà dell'intero valore, inclusi attrezzi, corredi e provviste; per i noli ed i carichi, invece, si tratta del valore pieno.

⁴ Quando non si indica il valore dei noli, ciò significa che il sinistro è avvenuto nella prima metà del viaggio.

⁵ Nel caso di avarie subite nella prima metà del viaggio (evento a cui corrisponde la mancata indicazione dei noli), il valore del carico è quello franco di bordo nel luogo di imbarco; negli altri casi si tratta invece di valore riferito al porto di Genova e di merce ivi sbarcata.

⁶ Salme 5. 000 "e più".

N.º	Data di arrivo a Genova	Porti di carico	Tipo e nome della nave (capitano o padrone) ¹	Portata in salme ²	Valore peritale in lire genovesi ³		
					nave	noli ⁴	carico ⁵
9	1599, XII	Eviza e Maiorca	nave Nostra Signora <i>de l'Ansana</i> (p. Domenico Capriola)	1.100	6.500	568	9.637
10	1599, XII	Termini e Palermo	nave S. Francesco di Paola (c. Martino Vernazzano)	1.000	6.500	—	37.207
11	1599, XII	Cartagena e Alicante	galeone S. Giorgio (c. Delfino Vassallo)	3.000	36.000	8.000	241.857
12	1600, I	Cartagena e Alicante	polacca S. Maria b. (p. Luca Henri)	650	2.800	—	19.049
13	1600, II	Termini	polacca S. Maria b. (p. Aloisio Sabbateri)	* 350	1.300	—	9.067
14	1600, II	Terranova	naviglio S. Maria del Lauro (p. Ferrante Venero)	* 400	1.200	—	9.067
15	1600, II	Aiaccio	tartana S. Rocco b. (p. Pietro di Gaspare)	?	150	108	949
16	1600, II	Campomoro (Aiaccio)	nave S. Maria Annunziata (c. Giovanni Domenico Zignago)	?	2.000	—	2.331
17	1600, II	Girgenti e Sculiana	nave S. Francesco di Paola (c. Simone di Michele)	1.500	11.000	—	42.500
18	1600, III	Sciacca	nave S. Maria e S. Placido (p. Orazio Assereto)	1.000	4.000	—	33.086
19	1600, III	Termini e Palermo	nave S. Maria delle Grazie (p. Antonino Risso)	1.200	6.000	5.000	39.509
20	1600, III	Eviza e Tortosa	nave S. Maria del Bissone e S. Giovanni Battista (c. Giovanni di Bernardo)	4.000	28.000	6.000	185.304
21	1600, III	Termini	saetta S. Maria di Betlemme (p. Domenico Patrone)	600	2.500	2.614	21.408
22	1600, IV	Alicante	nave S. Maria della Grazia (c. Giacomo Bianchi)	?	45.000	18.000	509.287
23	1600, IV	Sciacca e Messina	galeone S. Francesco <i>da Cizà</i> (d'Assisi?) (c. Francesco Vione)	1.300	3.500	—	34.291
24	1600, V	Napoli	barca S. Maria b. (p. Gregorio Tassistro)	? ⁷	300	—	5.881
25	1600, V	Maiorca	brigantino S. Maria b. (p. Antonio Giale)	?	150	154	2.737
26	1600, V	Messina e Palermo	nave S. Maria delle Grazie (c. Pietro Ciprioto) ⁸	* 950	4.800	—	5.627

⁷ Botti 45, probabilmente di misura napoletana.

⁸ Getto avvenuto dopo aver caricato a Messina ed a Palermo, ma prima di giungere a Castellamare.

N.º	Data di arrivo a Genova	Porti di carico	Tipo e nome della nave (capitano o padrone) ¹	Portata in salme ²	Valore peritale in lire genovesi ³		
					nave	noli ⁴	carico ⁵
27	1600, V	Messina, Palermo e Castellamare	nave S. Maria delle Grazie (c. Pietro Ciaprioto) ⁹	* 950	4.800	—	29.064
28	1600, VIII	Valenza	orca S. Giovanni b. (c. Honorato Benedetto)	1.200	4.000	3.317	73.072
29	1600, IX	Amposta (Tortosa)	nave Nostra Signora del Rosario e S. Nicolò (c. Giovanni Marco)	1.000	4.000	—	31.529
30	1600, XI	Alicante	nave S. Maria di Misericordia e S. Giovanni Battista (c. Gregorio Borro)	4.000	44.000	22.000	987.535
31	1600, X	Girgenti	nave S. Giovanni Battista b. (c. Antonio Maria Germano) ¹⁰	900	2.500	—	33.750
32	1600, X	Trapani	nave S. Giovanni Battista b. (c. Antonio Maria Germano) ¹¹	900	2.500	2.131	28.073
33	1601, I	Amsterdam	nave La fortuna (c. Vuygher Galchens)	880	4.000	—	20.336
34	1601, III	Girgenti	nave S. Giovanni Battista e S. <i>Presseria</i> (Prassede ?) (c. Giovanni Pol) ¹²	2.000	16.000	—	78.000
35	1601, III	Messina e Girgenti	nave S. Giovanni Battista e S. <i>Pressaria</i> (Prassede ?) (c. Giovanni Pol) ¹³	2.000	16.000	6.800	88.548
36	1601, IV	Girgenti	nave Gesù Maria (c. Giovanni Francesco Risso)	1.500	11.000	5.737	60.623
37	1601, IV	Arcipelago e Messina	orca S. Maria della Speranza (c. Girolamo Pascati)	?	12.000	—	30.639
38	1601, IV	Sciaccia	nave S. Maria delle danze (c. Giovanni di Rado)	2.900	40.000	—	119.821

⁹ Getto eseguito presso l'isola d'Elba, durante il viaggio di ritorno. Il valore del carico comprende quello di cui al n. 26.

¹⁰ Getto effettuato poco dopo l'inizio del ritorno, a 150 miglia dalla Sicilia. La nave deve tornare a Trapani per riparazioni; il carico viene sbarcato.

¹¹ La nave, dopo aver ricaricato il grano sbarcato a Trapani di cui al n. 31, intraprende di nuovo il viaggio di ritorno, ma deve far getto tra la Capraia e Capo Corso.

¹² Getto avvenuto subito dopo aver ultimato il caricamento a Girgenti.

¹³ Getto avvenuto durante il viaggio di ritorno, tra la Tavolara e le Bocche di Bonifacio.

N.º	Data di arrivo a Genova	Porti di carico	Tipo e nome della nave (capitano o padrone) ¹	Portata in salme ²	Valore peritale in lire genovesi ³		
					nave	noli ⁴	carico ⁵
39	1601, V	Termini e Palermo	galeonetto S. Maria b. (p. Giacomo Daniele)	350	1.200	—	25.477
40	1601, VI	Arcipelago	nave S. Martino b. (c. Vincenzo di Marino)	1.700	10.000	—	22.854
41	1601, VI	Rosas	barca S. Maria (p. Giovanni Guglier)	127	450	—	2.419
42	1601, VII	Napoli	barca La Madonna di Coronata (p. Girolamo Delfino)	?	800	—	3.948
43	1601, VIII	Aiaccio, Sagne e Girolata	barca S. Antonio b. (p. Spirino Michele)	148	600	—	853
44	1601, VIII	Siculiana	galeonetto S. Chiara b. (c. Piron <i>de Antibo</i>)	800	3.500	2.717	29.794
45	1601, IX	Termini	polacca S. Paolo b. (p. Honorato <i>de Varsa</i>)	200	800	566	8.075
46	1601, IX	Cagliari e Arbatax	nave La Trinità e S. Barbara (p. Francesco Brusolo)	1.000	4.000	—	20.785
47	1601, X	Termini	galeonetto S. Maria dell'Annunziata (p. Giorgio Marino)	550	1.200	1.558	21.405
48	1601, X	Siculiana	nave S. Maria b. (c. Giovanni Francesco Costa)	500	4.000	—	15.358
49	1601, X	Termini	polacca S. Maria della Misericordia (p. Carlo Arluco)	450	1.400	1.275	18.054
50	1601, X	Termini e Palermo	polacca S. Giovanni (p. Giovanni Ghio)	350	1.000	1.162	20.841
51	1601, X	Sciacca	galeonetto SS. Maria ed Anna (p. Francesco Ghirardo) ¹⁴	550	1.200	—	17.377
52	1601, X	Sciacca	galeonetto SS. Maria ed Anna (p. Francesco Ghirardo) ¹⁵	550	1.200	1.693	20.414
53	1601, XI	Sciacca	polacca S. Giovanni Battista (p. Andrea Furia)	380	1.000	1.292	15.784
54	1601, XII	Sciacca	galeone S. Giovanni Battista b. (c. Antonio Doria)	5.000	45.000	20.059	215.486
55	1601, XII	Siculiana	nave S. Leonardo (c. Vitto d'Orso)	1.800	8.000	6.120	66.269
56	1601, XII	Cartagena	nave S. Maria incoronata e S. Benigno (c. Vincenzo <i>de Blaxino</i>)	4.500	34.000	13.673	390.869

¹⁴ Getto eseguito davanti la costa laziale, “da mezzo cammino in là”.

¹⁵ Getto avvenuto nel golfo della Spezia, “da mezzo cammino in qua”.

INDICE

FINANZE PUBBLICHE

Fonti

Le entrate degli Stati Sabaudi dal 1825 al 1860	pag.	3
Le spese effettive e il bilancio degli Stati Sabaudi dal 1825 al 1860	»	51

Studi

Finanze e prezzi in un comune trentino alla metà del Seicento	»	151
Il debito consolidato della repubblica di Genova nel secolo XVIII e la sua liquidazione	»	167
Distribuzione territoriale della ricchezza e dei carichi fiscali nella repubblica di Genova	»	199
La fiscalità nel dominio genovese tra Quattro e Cinquecento	»	235
Il principe ed il credito in Italia tra medioevo ed età moderna	»	253
Stato genovese, finanza pubblica e ricchezza privata: un profilo storico	»	275
Genova e la contribuzione di guerra all'Austria nel 1746: dall'emergenza finanziaria alle riforme di struttura	»	297
La Casa di San Giorgio ed i prestiti a Francesco Sforza	»	307

MONETA CREDITO E BANCHE

Fonti

Monete e zecche negli Stati Sabaudi dal 1816 al 1860	pag. 317
Corso delle monete e dei cambi negli Stati Sabaudi dal 1820 al 1860	» 377
Un'inchiesta inglese del 1857 sui sistemi monetari di alcuni stati italiani	» 403
L'archivio della Casa di San Giorgio di Genova (1407-1805) ed il suo ordinamento	» 451
Il Banco di San Giorgio ed il suo archivio: una memoria a più valenze	» 461

Studi

Finanze statali, emissioni monetarie ed alterazioni della moneta di conto in Italia nei secoli XVI-XVIII	» 471
Monetary Changes and Prices in Italy in the Napoleonic Period	» 497
Asientos, juros y ferias de cambio desde el observatorio genoves (1541-1675)	» 511
Ricavi e costi della zecca di Genova dal 1341 al 1450	» 537
All'apogeo delle fiere genovesi: banchieri ed affari di cambio a Piacenza nel 1600	» 551
Un système monétaire atypique: la monnaie de marc dans les foires de change génoises, XVI ^e -XVIII ^e siècle	» 569
Banca privata e banche pubbliche a Genova nei secoli XII-XVIII	» 583

I primi banchi pubblici della Casa di San Giorgio (1408-45)	pag. 603
Kredit und Banken in Italien, 15.-17. Jahrhundert	» 623
Strumenti tecnici ed istituzioni bancarie a Genova nei secc. XV-XVIII	» 637
Accumulazione capitalistica ed investimenti a Genova nei secc. XVI-XVII: uno sguardo d'insieme	» 653
Il capitale genovese e l'Europa da Luigi XIV a Napoleone	» 669
Alle origini della moneta genovese	» 683
Genova organizza la sua zecca e le sue monete cominciano a correre per il mondo	» 691
Crises et scandales bancaires dans la formation du système financier: le cas italien (1861-1982)	» 699

STRUTTURE E MOVIMENTI ECONOMICI

Fonti

I prezzi sul mercato di Torino dal 1815 al 1890	» 733
I prezzi nel Portofranco e nella Borsa Merci di Genova dal 1828 al 1890	» 765
I prezzi sul mercato di Genova dal 1815 al 1890	» 811
Una fonte inesplorata per la storia dell'economia marittima in età moderna: i calcoli di avaria	» 843
La storiografia marittima su Genova in Età Moderna	» 861

Studi

La rivoluzione dei trasporti in Liguria nel secolo XIX	pag. 881
Le circoscrizioni territoriali civili ed ecclesiastiche nella Repubblica di Genova alla fine del secolo XVIII	» 897
Commercializzazione e regime agrario: gli agrumi di Sanremo nel XVII e XVIII secolo	» 937
Struttura e movimenti dell'economia genovese tra Due e Trecento: bilanci e prospettive di ricerca	» 955
Il ruolo dell'industria nell'economia genovese tra il sec. XVIII ed il XX	» 977
Crisi economica ed intervento pubblico a Genova: la deputazione per il sollievo dei manifatturieri (1656-1676)	» 989

POPOLAZIONE, REDDITI E SVILUPPO

Fonti

Stipendi e pensioni dei pubblici impiegati negli stati sabaudi dal 1825 al 1859	» 1009
Le retribuzioni dei lavoratori edili a Genova dal 1815 al 1890	» 1107
Italy	» 1139

Studi

Per la storia della popolazione di Genova nei secoli XVI e XVII	» 1177
Popolazione e case a Genova nel 1531-35	» 1199
Un secolo di salari edilizi a Genova 1815-1913	» 1217

Prezzi e popolazione in Italia nei secoli XVI-XIX	pag. 1231
Evoluzione e caratteri dell'industria savonese nell'età contemporanea	» 1289
Popolazione e sviluppo economico a Genova (1777–1939)	» 1303
Il ceto dirigente a Genova nel sec. XVII: governanti o uomini d'affari?	» 1323



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncuh*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo