

VITO PIERGIOVANNI

Norme, scienza e pratica giuridica
tra Genova e l'Occidente
medievale e moderno



L'organizzazione di una città portuale: il caso di Genova

Anche nel caso della storia della programmazione del territorio e dell'estetica cittadina ricostruita dagli statuti comunali italiani occorre ripetere quanto si premette tutte le volte che si affronta questa fonte, cioè la difficoltà o spesso l'impossibilità di pervenire a risposte che sono tanto più valide quanto più sono espandibili e generalizzabili. La realtà statutaria delle città italiane medievali e moderne è talmente ricca e sfaccettata, prodotta cioè da situazioni ambientali differenti, da indurre molta prudenza nelle risposte generali¹.

Per quello che attiene alla realtà da me presa in considerazione la cautela rimane d'obbligo dopo aver esaminato i testi statuari che riguardano alcune città liguri che si affacciano sul mare, come Genova, Savona, Albenga, Portovenere, Chiavari, Porto Maurizio, Oneglia².

* Pubbl. in *La bellezza della città. Stadtrecht und Stadtgestaltung im Italien des Mittelalters und der Renaissance*, a cura di M. STOLLEIS u. R. WOLFF, Tübingen 2004 (Villa Vigoni, 16), pp. 83-92.

¹ G.S. PENE VIDARI, *Introduzione*, in *Catalogo della raccolta di statuti: consuetudini, leggi, decreti, ordini e privilegi dei comuni, delle associazioni e degli enti locali italiani dal Medioevo alla fine del secolo XVIII*, Roma 1999 (Biblioteca del Senato della Repubblica, VIII), pp. XI-XCVI, e, da ultimo, M. ASCHERI, *Formes du droit dans l'Italie communale: les statuts*, in « Médiévales », 39 (2000), pp. 137-152. Una prospettiva di studio particolare di questi testi è quella della scuola di Hagen Keller del quale si può vedere, da ultimo, H. KELLER, *Vorschrift, Mitschrift, Nachschrift: Instrumente des Willens zu vernunftgemäßen Handeln und guter Regierung in den italienischen Kommunen des Duecento*, in *Scriftilichkeit und Lebenspraxis im Mittelalter. Erfassen, Bewahren, Verändern*, Akten des internationalen Kolloquiums, 8.-10. Juni 1995, a cura di H. KELLER, C. MEIER, T. SCHARFF, München 1999, pp. 25-41. Sulle più generali problematiche della storia delle città italiane si possono ricordare R.S. LOPEZ, *Intervista sulla città medievale*, a cura di M. BERENGO, Bari 1984, M. BERENGO, *L'Europa delle città. Il volto della società urbana europea tra Medioevo ed Età moderna*, Torino 1999 e G. CHITTOLINI, *Città, comunità e feudi negli stati dell'Italia centro-settentrionale (secoli XIV-XVI)*, Milano 1996.

² V. PIERGIOVANNI, *L'organizzazione dell'autonomia cittadina. Gli statuti di Albenga del 1288*, in *Gli statuti di Albenga del 1288*, a cura di J. COSTA RESTAGNO, Genova-Bordighera 1995 (Fonti per la storia della Liguria, III; Collana storico-archeologica della Liguria occidentale, XXVII), pp. VII-XXXIV; ID., *La normativa comunale in Italia in età fredericiana*, in *Colendo iustitiam et iura condendo ... Federico II legislatore del Regno di Sicilia nell'Europa del*

Sono emersi preliminarmente problemi definitori: quali siano, ad esempio, le caratteristiche che possano indurre a definire una « città portuale », e quali le peculiarità normative che possano o debbano concorrere per questa qualificazione. La risposta è evidentemente collegata alle prerogative socio-economiche della città, al suo legame storico con il mare, oltre che alla sua tradizione legislativa: per questa ragione la storia delle città liguri deve diversificare in modo netto l'evoluzione della città maggiore, cioè Genova, da quella dei centri minori³. Esistono certo alcuni elementi comuni, ma solo per Genova è possibile parlare di « città portuale » e solo questa città consente di isolare nella sua normativa alcuni elementi che possano, direttamente o indirettamente, essere un chiaro segnale di attenzione al territorio e al gusto di chi lo osserva. Stando alle definizioni comunemente accettate ed all'esame della normativa statutaria dei maggiori scali liguri, posso dire subito che, al termine di una indagine preliminare, di fronte alla presenza in Liguria di alcune « città con porto », è Genova l'unica aggregazione che possa definirsi una « città portuale » e ad essa, quindi, circoscriverò il mio discorso.

Nella presentazione di un volume che raccoglie gli Atti di un convegno dedicato alle città portuali del Mediterraneo il curatore, Ennio Poleggi, afferma che

« La città portuale (città-porto o città con porto), per la dislocazione strategica dei suoi snodi, la ricchezza dei casi e la complessità dei processi tecnologici e culturali, costituisce un laboratorio centrale per la storia del fenomeno urbanistico ... »; egli sostiene ancora che « nei documenti urbanistici della città portuale, più che altrove, i contenuti funzionali del costruire sembrano precedere le esigenze della forma in una esasperata ricerca di efficientismo ... »⁴.

È un discorso assolutamente corretto che, nella sostanza, restringe molto le possibilità di appartenenza alle vere città portuali, ma che, dal no-

Duecento. Per una storia comparata della codificazioni europee, Atti del Convegno internazionale di studi, Messina-Reggio Calabria 20-24 gennaio 1995, a cura di A. ROMANO, Roma 1997, p. 628 e sgg.; ID., *Sui più antichi statuti del Ponente ligure*, in *Studi in onore di Victor Uckmar*, Padova 1997, pp. 981-984; R. SAVELLI, *Gli statuti liguri. Problemi e prospettive di ricerca*, in « Società e Storia », XXI (1999), pp. 3-33; R. BRACCIA, *Processi imitativi e circolazione dei testi statutari*, in *Studi in onore di Franca De Marini Avonzo*, Torino 1999, pp. 55-69.

³ *Archeologia del commercio. Porti antichi*, a cura di F. VARALDO GROTTO, Genova 1996.

⁴ 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), a cura di E. POLEGGI, Genova 1985, pp. 5 e 9.

stro punto di vista, introduce uno spazio specifico per il diritto. Lo stesso autore, infatti, ritiene che

«Nei porti maggiori lo spazio disponibile fra '300 e '400 diventa una risorsa preziosa, una ragione di vita o di morte che costringe i ceti di governo a vere e proprie acrobazie urbanistiche, oltre che a rapide scelte programmatiche e finanziarie»⁵.

Si richiedono interventi organizzativi che postulano l'esigenza di uffici tecnico-amministrativo, ai quali, però, non ci si limita ad affidare lo stretto ambito portuale ma piuttosto, in un'ottica di «uno sviluppo naturalmente funzionale del manufatto urbano», si tende a delegare al loro controllo anche tutta una serie di servizi e di interventi su beni pubblici.

Queste osservazioni mi portano subito ad esemplificare il mio discorso con Genova, una città che è stata condizionata in maniera determinante dalla evoluzione della sua costituzione fisica sul territorio nel corso dei secoli. Il centro storico, uno degli esempi di agglomerato urbano medievale-moderno tra i più vasti che siano sopravvissuti, è cresciuto nei secoli come funzionale alla attività economiche predominanti della popolazione e alla organizzazione politico-amministrativa del territorio urbano.

La città ha, però, un'altra peculiarità che la collega alle osservazioni fatte sopra, poiché ha creato una magistratura specificamente competente per la cura non solo del territorio portuale ma piuttosto di tutto l'ambiente cittadino. L'ufficio è conosciuto e denominato, significativamente per quanto attiene al rilievo nell'ambito della organizzazione cittadina, come «Padri del Comune». I Cancellieri di questo ufficio sono stati nei secoli molto attenti a preservare la documentazione normativa che attesta la competenza e l'azione di tale magistratura dal XII al XIX secolo. Un archivista genovese, Cornelio Desimoni, nel 1885, ha pubblicato un manoscritto rinvenuto nell'archivio comunale e lo ha intitolato *Regulae Patrum Communis et Salvatores Portus et Moduli* un po' banalizzato dalla traduzione italiana di *Statuto dei Padri del Comune*⁶.

Di questo codice mi sono occupato alcuni anni fa per ricostruire l'esistenza a Genova delle linee di un diritto portuale da comparare con le elaborazioni normative e dottrinali, a livello europeo, di questo ramo del di-

⁵ *Ibidem*, p. 8. Per un quadro sulla storia dell'architettura urbana si veda E. GUIDONI, *La città dal Medioevo al Rinascimento*, Bari 1981.

⁶ C. DESIMONI, *Statuto dei Padri del Comune della Repubblica genovese*, Genova 1885.

ritto marittimo. In questa circostanza, ho constatato la scarsità di norme specifiche sull'organizzazione del territorio negli statuti civili e criminali e penso che ciò sia spiegabile per la presenza a Genova di un doppio binario di legislazione, uno relativo all'organizzazione politico-amministrativa e l'altro attinente, alla regolamentazione del diritto e del processo rispettivamente civile e penale. Non è, infatti, casuale che la magistratura dei Padri del Comune, nei vari momenti della sua storia, abbia avuto come competenza assoluta la giurisdizione civile e criminale nelle controversie originate nelle materie ad essa affidate⁷.

Per questo incontro ho ripreso in considerazione lo stesso codice per tentare di porre in rilievo le norme attinenti al territorio ed alla sua organizzazione, ricordando che il nucleo iniziale è un insieme di 23 capitoli del 1459 a cui si aggiungono, in ordine cronologico, le norme successive sino al 1676: all'interno, però, ove necessario per la completezza della regolamentazione, sono stati recuperati capitoli più antichi (alcuni addirittura duecenteschi) tra cui le norme del 1403 presenti all'interno di una delle più significative riforme riorganizzative dello stato genovese dovute all'opera del governatore francese Boucicault⁸. La memoria storica giova, evidentemente, al buon funzionamento dell'ufficio se i diligenti cancellieri sentono l'esigenza di riscoprire queste antiche norme per tenerle sempre disponibili per opportuni riferimenti legati all'attualità.

Mi sembra alquanto formalistico porsi il problema se e come questo testo, per il suo carattere cronologicamente composito, possa rientrare nella categoria 'statuti'⁹, e quindi nel tema di questo incontro: a favore dell'inquadramento statutario militano seri motivi formali e sostanziali. In primo luogo si può ricordare che non sono rari i testi regolamentatori dell'attività di un ufficio o di una magistratura che, pur non possedendo gli identici requisiti di uniformità e di valore giuridico, costituiscono tuttavia un *corpus* unitario; in secondo luogo la coerenza di questo testo deriva non dalle moda-

⁷ V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXVIII/I (1988), pp. 22-24.

⁸ V. PIERGIOVANNI, *Gli Statuti civili e criminali di Genova nel Medioevo: la tradizione manoscritta e le edizioni*, Genova 1980, pp. 139-154.

⁹ Per un inquadramento generale del tema resta fondamentale l'opera di E. BESTA, *Fonti: legislazione e scienza giuridica dalla caduta dell'Impero romano al secolo decimosesto*, in *Storia del Diritto Italiano* pubblicata sotto la direzione di P. DEL GIUDICE, I/2, Milano 1925, p. 551 e sgg.

lità cronologiche della sua redazione ma dalla provenienza delle norme dagli organi che nella repubblica sono deputati a produrre leggi: essi hanno cambiato caratteristiche istituzionali e denominazione nel corso dei secoli – *capitanei*, *gubernatores*, Doge, Senato e Serenissimi Collegi – ma rimanendo identica la loro funzione hanno assicurato un valore giuridico sempre omogeneo alle norme volta a volta emanate. Nell’ambito della tradizione genovese si tratta di *regulae*, testi con rilievo costituzionale, ancora più importanti, per il loro valore pubblicistico, degli *statuta* civili e criminali¹⁰.

A questi ultimi, anch’essi spesso costruiti nelle prime epoche comunali da successive accessioni, dovremo fare riferimento più avanti per i temi di organizzazione territoriale, ma sarà d’uopo accennare subito ad altre documentazioni, provenienti da organi giurisdizionali, che, negli stessi periodi, hanno contribuito a costruire una cultura del territorio urbano e della sua difesa prima che divenissero operativi i Padri del Comune: la azione amministrativa di quest’organo ha inizio dal XV secolo ma, anche per i secoli precedenti è documentata una attività giuridica in questi temi.

È stato infatti rilevato come alcuni lodi dei consoli – i primi sono del 1133 – abbiano posto le premesse giuridiche per difendere spazi pubblici di interesse generale dalle interferenze private: questi provvedimenti

« proibiscono a chiunque di attraversare con coperture sospese la luce della strada pubblica, nell’intento evidente di statuire la natura pubblica della viabilità e di difenderla dalle frequenti manifestazioni di guerra civile »¹¹.

Emerge una utilizzazione degli strumenti del diritto in difesa delle opere e dei beni pubblici e a fianco del recupero, operato dagli statuti civili e criminali, delle norme del diritto romano (soprattutto legate alla gestione dei beni immobili), si colgono, contemporaneamente, i profili sempre più numerosi di diritto consuetudinario autoctono. Certo questa autonomia normativa può essere stata « alimentata dalla ristrettezza in cui si è costretti a costruire e da uno spesso intreccio di interessi parentali », ma, a ben considerare, sembra spesso trattarsi, per i beni immobili, di una applicazione

¹⁰ R. SAVELLI, “*Capitula*”, “*regulae*” e *pratiche del diritto a Genova tra XIV e XV secolo*, in *Statuti, città, territori in Italia e Germania tra Medioevo ed Età moderna*, a cura di G. CHITOLINI e D. WILLOWEIT, Bologna 1991 (Annali dell’Istituto italo-germanico, Quaderni, 30), pp. 447-502.

¹¹ E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale* cit., p. 46.

quasi scolastica delle tradizionali elaborazioni del diritto romano. È in questa direzione e nel contesto delle problematiche legate alla non necessaria completezza dei testi statutari, a mio parere, che va valutata la presunta scarsità delle norme che, nel più antico *corpus* statutario genovese, i cosiddetti Statuti di Pera (raccolti ed organizzati ai primi del XIV secolo utilizzando materiali preesistenti), sono specificamente deputate alla regolamentazione dei beni immobiliari (su 277 sono 19 capitoli soprattutto in tema di proprietà, locazione, superficie, beni immobili dotali, misure estimatorie e denuncia di nuove opere)¹².

In questa fase di crescita politica, economica ed urbanistica della città, nella quale il diritto, nelle sue varie manifestazioni, appare un fattore creativo fondamentale, Poleggi vede profilarsi anche una cosciente progettazione che è documentabile in un quartiere demanializzato e riservato alle arti collegate ad attività marittime¹³. A suo parere,

« ... Nel trentennio epico 1133-1163 scorgiamo una così progressiva e densa successione di scelte, puntuali per il funzionamento ed il disegno urbano, da suggerire l'ipotesi che la nascita anticipata di una cultura urbanistica vera e propria sia sollecitata proprio dal tipo particolare di manufatto urbano, dalle necessità tecniche che un porto propone prima di ogni altra struttura produttiva ... »¹⁴.

Questo richiamo alla centralità del porto come fattore determinante delle scelte urbanistiche ci consente di riprendere il nostro discorso su di esso e sulla magistratura che se ne prende cura.

L'elemento sempre presente nella documentazione dei Padri del Comune, sin dall'inizio della attività di questa magistratura, è la volontà di proteggere e regolamentare una parte del territorio che possiamo comprendere nell'espressione 'ambiente portuale', inteso sia come scalo, sia come un sistema relazionale di elementi che devono essere costantemente e attentamente controllati e sui quali intervenire con le necessarie manutenzioni. Le

¹² E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale* cit., p. 54; V. PIERGIOVANNI, *Gli Statuti civili e criminali di Genova* cit., p. 51 e sgg.; E. BENZA, *Introduzione alla storia dell'antica legislazione della Liguria*, Genova 1885; E. BESTA, *Il diritto ligure dalla caduta dell'Impero romano al secolo X e La cultura giuridica e la legislazione genovese dalla fine del secolo Decimoprimo all'inizio del Decimoterzo*, in *Storia di Genova dalle origini al tempo nostro*, III, Milano 1942, pp. 311-320 e 265-274.

¹³ E. POLEGGI, *Città portuali del Mediterraneo* cit., p. 51.

¹⁴ *Ibidem*, p. 66.

ragioni sono legate a quello che il porto ha significato nella storia sociale e politica della città: si dice in una norma del 1461 che pone mano alla riparazione del molo «Non è tanto necesario lo soccorso de pan e de vin e altre virtualie, como è a noi lo remedio e provision de lo porto»¹⁵.

È in questo ordine di idee che occorre valutare la circostanza che la definitiva denominazione di «Padri del Comune», con tutte le suggestioni politiche che sottintende, appare per la prima volta agli inizi del secolo XV, ma la magistratura si pone come la continuatrice, quanto a competenza, di un ufficio preesistente i Salvatori del porto e del molo (*Salvatores Portus et Moduli*) il cui nome è esplicativo sia del progetto generale, direi ideale, che sottostà alla creazione dell'ufficio, sia degli oggetti specifici della sua competenza. Solo nel tardo quattrocento si cominceranno a trovare norme che mostrano una attenzione anche per l'ambiente urbano e per il decoro cittadino: si può, un po' semplificando, dire che l'ufficio dei Padri del comune allarga la propria azione da quella di semplice «polizia portuale» a quella di «polizia urbana»¹⁶.

Forse prima di continuare a seguire le fasi di questa evoluzione è opportuno dare qualche breve informazione sulla conformazione della città che si è sviluppata su un arco costiero stretto tra i monti ed il mare e questa forma naturale ha indotto scelte di organizzazione urbanistica quasi obbligate.

Oltre alla conformazione geografica particolare, l'altro elemento determinante per lo sviluppo cittadino è dato dalla volontà di adeguare il manufatto urbano alle esigenze dell'attività economica prevalente, cioè il commercio: le conseguenze concrete di tali scelte si ritrovano nella normativa soprattutto relativamente a due aspetti, cioè la costruzione di edifici e le forme di collegamento viario interno e verso l'esterno.

La caratteristica paesaggistica più appariscente è la crescita di fronte allo specchio d'acqua portuale di un complesso edilizio, denominato *Ripa maris*, che è un insieme abitativo e commerciale che raccoglie tutti i traffici che dall'interno della città vanno verso il mare: alle sue spalle un intrico di strade molto strette circondate da edifici molto alti spesso controllati da gruppi familiari che tendono a chiudere gli spazi di contatto con l'esterno delle zone che essi controllano. Su questo contesto naturale opera l'azione normativa

¹⁵ C. DESIMONI, *Statuto dei Padri del Comune* cit., p.40.

¹⁶ V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale* cit., p. 27 e sgg.

dello stato che, attraverso i Padri del Comune, tende a preservare gli spazi e l'ordine pubblico e a garantire il passaggio delle merci verso il mare¹⁷.

L'inizio dell'interesse dello stato e della sua legislazione per questi temi e, quindi, la conseguente e progressiva importanza dei Padri del Comune, si ha con le leggi politiche volute da Giorgio Adorno nel 1363¹⁸. I magistrati debbono garantire la custodia e la salvaguardia del porto, e questo significa intervenire sia direttamente all'interno dello stesso, sia nel contesto ambientale che con esso interagisce. Il primo intervento risiede nel garantire la funzionalità e l'appetibilità dello scalo, eliminando i possibili pericoli, primo fra tutti l'interramento che ha come conseguenze pescaggio limitato degli scafi e danneggiamenti alle strutture. Si tratta, quindi, di non consentire il deflusso in ambito portuale di materiali dannosi come sassi, sabbia, legname. È fatto, pertanto, divieto ai cittadini di abbandonare questi materiali, che sono in genere scarto di operazioni di intervento edilizio, nelle strade o davanti alle abitazioni, poiché il normale deflusso dell'acqua piovana li avrebbe portati nel grande raccoglitore delle acque che è lo scalo portuale.

Un primo intervento attiene alla pulizia degli stretti vicoli affinché «jactus aliquis vel rumenta non stet in vichis vel carrubeis sive locis unde possit tempore pluviale affluere vel discurrere in portum»¹⁹.

Un secondo tipo di intervento risponde all'esigenza di manutenzione delle strade e coinvolge la magistratura pubblica ed i privati: occorre intervenire per il ripristino della pavimentazione e il buono stato dei condotti che raccolgono le acque.

In questo stesso ordine di idee sono da ascrivere i provvedimenti che vietano di costruire gradini dinanzi all'ingresso delle case poiché «... nimia aliorum licentia vias civitatis in multis locis esse devastatas, et ex equalibus inaequales et ex latis strictas factas fuisse»: la conseguenza è il pericolo soprattutto per coloro che incedono a cavallo, e la sanzione è l'obbligo imposto ai singoli del ripristino delle condizioni precedenti.

In una situazione edilizia come quella genovese un ulteriore problema è quello della illuminazione dei vicoli, spesso impedita da costruzioni fuori norma: così si richiamano i cittadini a costruire cornicioni che non sporga-

¹⁷ E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale* cit., p. 60.

¹⁸ V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale* cit., p. 19.

¹⁹ C. DESIMONI, *Statuto dei Padri del Comune* cit., p. 14.

no molto dai muri. Questi, poi, non devono avere parti sporgenti in quanto « vici et vie publice angustiores reddantur in superioribus partibus quam sint in inferioribus »²⁰.

Le sanzioni possono colpire pesantemente anche i *magistri antelami* edificatori del manufatto se non si assoggettano ad una procedura di autorizzazione preventiva e di controllo successivo²¹: ad essi è fatto esplicito divieto di addivenire a qualsiasi innovazione edilizia senza il preventivo consenso dei magistrati.

La necessità, derivata dalla scarsità di spazio a disposizione, di sfruttare le costruzioni soprattutto in altezza ha come controindicazione il maggior pericolo di crolli. Le sopraelevazioni devono essere gestite tecnicamente con la costruzione di sostegni a forma di arco sospesi da un edificio a quello di fronte al di sopra del vicolo. Il consiglio ai privati è di rinforzare la struttura con chiavi di piombo. Ai vicini preoccupati per i danni causati da queste strutture rimane l'assicurazione che il tutto deve essere fatto « dummodo tamen vicini murus non deformatur vel per ipsam clavium apositionem detrimentum patiatur »²². Molte di queste strutture abbisognano di manutenzione e di controlli, e in questa circostanza il legislatore prende in considerazione anche il contesto estetico:

« ... per civitatem reperiri plurima pontella lapidea, sufulcentia domos de domo ad domum, que nedum tolunt et debilitant lucem et domibus et vicis civitatis verum etiam non sine periculo constanti transeuntium, ultra quod ad oculum urbem dedecorant ... »²³.

Un ulteriore problema, derivato sempre dalla minima distanza che separa gli edifici che si fronteggiano è costituito dai piccoli ponti che consentono il passaggio nelle abitazioni altrui.

I privati devono attenersi a norme che assicurino non solo la sicurezza dei passanti ma anche evitino eccessi estetici. Questa seconda esigenza appare a chiare lettere in un decreto, richiesto da un gruppo di cittadini, i quali invitano il Governatore a non consentire costruzioni sotto la volta della porta di Sant'Andrea, rendendone più angusto l'accesso « ... turpe

²⁰ *Ibidem*, p. 259.

²¹ *Ibidem*, p. 47.

²² *Ibidem*, p. 262.

²³ *Ibidem*, pp. 261-262.

fore si edificatis domunculis aut apothecis angustior et impeditior fiat »²⁴. È interessante la previsione che cassa anche i provvedimenti futuri che disponessero diversamente « tanquam contra decus publicum et decreta Senatus »²⁵.

Anche i costruttori di corde offendono il pubblico decoro « respectu factoris et male olientie cedit in prejudicium vicinorum et habitantium in dicta contracta ... etiamque in publicum dedecus »²⁶. L'interesse di questo provvedimento consiste anche nel suo inquadramento all'interno di un sistema di difesa delle immissioni che impedisce la sistemazione all'interno della città di attività inquinanti come lavorazione del cuoio e tintura della lana.

Forse ancora più curioso è il decreto che, a fini di aumentare l'estetica cittadina in occasione della visita del re francese nel 1502 impone ai Padri del Comune di riparare un abbeveratoio e di fare scomparire merci e banchi sparsi lungo il percorso regio²⁷.

Una linea politica abbastanza continua, e che fa pensare a scelte urbanistiche precise, riguarda la difesa del suolo pubblico dalle ingerenze dei privati che tendono ad appropriarsene o ad interferire con i pubblici servizi come l'acquedotto: in questi casi gli interventi sono molto decisi nel pretendere restituzione o riduzione in pristino stato²⁸. In questo stesso spirito va letto un decreto che, a pena di confisca a favore del fisco, impone ai privati di non vendere o donare edifici agli ordini religiosi che, per la loro ricchezza e litigiosità, creano in città problemi di ordine pubblico²⁹.

Un problema di non poco conto doveva derivare dalle botteghe e dalla loro tendenza ad occupare lo spazio antistante. Viene fatto obbligo di ritirare tutto all'interno delle botteghe per ottenere un nuovo *ornamentum civitatis*³⁰.

²⁴ *Ibidem*, p. 145.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Ibidem*, p. 283.

²⁷ *Ibidem*, p. 171: « De beveratorio et aqua Sancti Lazari, et de tabulatis et banchis levandis occasione adventus Regie Maiestatis ».

²⁸ *Ibidem*, pp. 46, 48, 49, 264, 316, 318.

²⁹ *Ibidem*, pp. 165-166.

³⁰ *Ibidem*, p. 160.

Ad una tipologia differente di abbellimenti, perché di genere politico, rientra l'obbligo imposto al comune di Vado, sottratto a Savona, di dipingere nelle case di nuova costruzione la croce che è l'insegna della repubblica genovese³¹.

Un discorso a parte meriterebbe l'apertura di Strada Nuova realizzata tra il 1550 ed il 1575, una lottizzazione voluta a propria celebrazione dai finanzieri genovesi divenuti ricchissimi con i traffici valutari ed i prestiti alle corone, soprattutto a quella spagnola: essa non si innesta nel circuito della viabilità urbana ma rimane separata di fatto per le sue dimensioni che permettono il passaggio con carrozze, mentre i vicoli sottostanti consentono solo il passaggio pedonale o di muli. La sua nascita corrisponde ad una precisa tendenza dell'aristocrazia genovese a separarsi dal resto della popolazione, ma ai fini di un discorso sulle normative statutarie urbanistiche esso non apporta alcun contributo essendo sostanzialmente passato al di fuori dei canali normativi tradizionali³².

Vorrei terminare illustrando brevemente due testi, uno del 1415 ed uno della seconda metà del Cinquecento. Essi sono forse una testimonianza precisa delle opzioni urbanistiche della città di Genova e della loro derivazione dalla conformazione e dalle scelte economiche.

Il testo quattrocentesco ha come oggetto l'allargamento della piazza dei Banchi, luogo deputato, nel centro cittadino, ai traffici commerciali e finanziari. Il Doge e gli Anziani decidono di «... dilatari plateam bancorum dicte civitatis, ut que nunc arcta et exigua nimis capacior sit mercatorum in ea confluentium et eiusdem platee amplitudine ipsa civitas decoretur»: la conseguenza è una espropriazione forzata di edifici esistenti per andare incontro alle esigenze di accresciuti volumi di traffici³³.

Il decreto cinquecentesco intende perseguire chi costruisca senza l'autorizzazione dei Padri del Comune, ed argomenta ampiamente le ragioni che sono all'origine del provvedimento. I governanti sono coscienti che *propter angustiam soli* le costruzioni non hanno potuto avere larghezza di basi e hanno costretto i Genovesi

³¹ *Ibidem*, p. 269.

³² E. POLEGGI, *Strada Nuova, una lottizzazione del Cinquecento a Genova*, Genova 1968, p. 17; G. SIMONCINI, *Città e società nel rinascimento*, Torino 1974, I, pp. 182-183; II, 322-325.

³³ C. DESIMONI, *Statuto dei Padri del Comune* cit., p. 346.

« in altitudinem erigere et elevare edificia celum versum, unde evenit quod civitas nostra propter altitudinem domorum et angustias viarum reddatur melanconica, ipseque vie et strade suboscure ».

In questa situazione non si può tollerare che ci sia chi, malgrado questa difficoltà di base, approfitta delle opere di riedificazione per appropriarsi di parti del suolo pubblico. La conseguenza è allo stesso tempo gravida di conseguenze giuridiche ed estetiche:

« ... Quod cedit in maximum damnum et dedecus urbis et publici commodi, cum presertim nihil magis honeste et pulchras reddat civitates quam latitudo et rectitudo viarum, si postea ipse vie sunt decorate pulchris edificiis. Volentes propterea providere, posteaquam vie civitatis et vici natura non possunt esse latiores ita enim situs non consentit, quod cives et habitatores abstineant a capiendis ex solo publico in eorum construendis edificiis angustiando magis vias quam sint »³⁴.

Le conseguenze sono naturalmente pesanti, ad iniziare dalla riduzione in pristino stato, ma torna il tema fondamentale della difesa dell'ambiente sociale cittadino, attraverso la tutela dei beni collettivi e dei contesti che maggiormente li esprimono: il porto e il mercato.

Una necessità fisica derivata dall'ambiente naturale si trasforma quasi in un atteggiamento psicologico collettivo che induce linee di politica urbanistica funzionali al contesto in cui si opera. In esso lo strumento giuridico, dai vecchi statuti alle nuove forme normative, nei suoi aspetti civili, penali o amministrativi appare, ancora una volta, indispensabile mezzo di mediazione e di razionalizzazione³⁵.

³⁴ *Ibidem*, p. 286.

³⁵ R.E. ZUPKO - R.A. LAURES, *Straws in the wind. Medieval Urban Enviromental Law. The Case of Northern Italy*, Oxford 1996, p. 3 e sgg.

INDICE

Presentazione	pag.	7
Tabula gratulatoria	»	9

Istituzioni locali e statuti: contributi alla storia genovese e alla comparazione giuridica

Il Senato della Repubblica di Genova nella ‘riforma’ di Andrea Doria	»	13
Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi	»	57
Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento	»	65
Il diritto genovese e la Sardegna	»	113
I rapporti giuridici tra Genova e il Dominio	»	123
Leggi e riforme a Genova tra XVI e XVII secolo	»	141
Diritto e potere a Genova alla fine del Trecento: a proposito di tre ‘consigli’ di Baldo degli Ubaldi	»	159
Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese	»	171
Statuti e riformazioni	»	193
Gli statuti di Albenga ed il progetto di un “corpus” degli statuti liguri	»	209
Celesterio Di Negro	»	219
Le istituzioni politiche: dalla compagna al podestà	»	225

Una raccolta di sentenze della Rota Civile di Genova nel XVI secolo	pag. 239
Alcuni consigli legali in tema di forestieri a Genova nel Medioevo	» 251
Aspetti giuridici della pesca del corallo in un trattato seicentesco	» 263
La ristampa degli statuti novaresi di Francesco Sforza	» 273
Cultura accademica e società civile alle origini dell'ateneo genovese	» 283
L'organizzazione dell'autonomia cittadina. Gli statuti di Albenga del 1288	» 291
Lo statuto: lo specchio normativo delle identità cittadine	» 317
Gli influssi del diritto genovese sulla Carta de Logu	» 329
La normativa comunale in Italia in età fredericiana	» 341
Sui più antichi statuti del ponente ligure	» 359
Considerazioni storico-giuridiche sul testo degli statuti di Acqui	» 365
Note per la storia degli statuti e delle autonomie locali	» 375
L'arbitrato. Profili storici dal diritto romano al diritto medievale e moderno	» 381
Giovanni Maurizio (1817-1894): le lezioni di diritto costituzionale	» 395
Tradizioni e modelli alle origini del diritto europeo	» 409
Il diritto del commercio internazionale e la tradizione genovese	» 417
L'organizzazione di una città portuale: il caso di Genova	» 427
La cultura giuridica in Liguria nel passaggio dall'Alto al Basso Medioevo	» 439

Prospettiva storica e diritto europeo. A proposito di <i>L'Europa del diritto</i> di Paolo Grossi	pag. 447
Apporti dottrinali seicenteschi in tema di interpretazione statutaria e diritto penale	» 453
La dimensione internazionale di una storia locale: Genova nel Medioevo e nell'Età moderna	» 461
Alderano Mascardi	» 473
Giovanni Maurizio	» 477
Il diritto ed una "filosofia della storia patria"	» 481
Leggendo la storia di Genova attraverso le vicende delle sedi e dei documenti dell'Archivio di Stato	» 487
<i>De iure ovium</i> . Alle origini della trattatistica giuridica sulla pastorizia	» 495

Diritto canonico medievale

Gregorio de Montelongo legato apostolico in Lombardia e patriarca di Aquileia (1238-1269)	» 509
Sinibaldo dei Fieschi decretalista. Ricerche sulla vita	» 519
La lesa maestà nella canonistica fino ad Ugucione	» 547
Il primo secolo della scuola canonistica di Bologna: un ventennio di studi	» 575
La 'peregrinatio bona' dei mercanti medievali: a proposito di un commento di Baldo degli Ubaldi a X 1.34	» 595
Un medioevo povero e potente: a proposito di « profili giuridici della povertà nel francescanesimo prima di Ockham »	» 605

Il Mercante e il Diritto canonico medievale: <i>'Mercatores in itinere dicuntur miserabiles personae'</i>	pag. 617
The Itinerant Merchant and the Fugitive Merchant in the Middle Ages	» 635
Tracce della cultura canonistica a Vercelli	» 651
Il diritto canonico: il Medioevo	» 663
Il pellegrino nella tradizione canonistica medievale	» 685
La « bona fides » nel diritto dei mercanti e della Chiesa medievale	» 697
Innocenzo IV legislatore e commentatore. Spunti tra storiografia, fonti e istituzioni	» 709



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

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

ISBN - 978-88-97099-08-6

ISSN - 2037-7134

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