

# Il sistema navale della Repubblica di Genova



Genova 1988





# IL SISTEMA PORTUALE DELLA REPUBBLICA DI GENOVA

*PROFILI ORGANIZZATIVI  
E POLITICA GESTIONALE (SECC. XII - XVIII)*

a cura di Giorgio Doria e Paola Massa Piergiovanni



GENOVA — MCMLXXXVIII  
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA  
VIA ALBARO, 11





UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA  
ISTITUTO DI STORIA ECONOMICA - 8

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA  
Nuova Serie - Vol. XXVIII (CII) - Fasc. I

---



# IL SISTEMA PORTUALE DELLA REPUBBLICA DI GENOVA

*PROFILI ORGANIZZATIVI  
E POLITICA GESTIONALE (SECC. XII - XVIII)*

a cura di Giorgio Doria e Paola Massa Piergiovanni

GENOVA — MCMLXXXVIII  
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA  
VIA ALBARO, 11

Per la riproduzione dei disegni dell'Archivio di Stato di Genova cfr. autorizzazione n. 3/88 - 1207. V/9.88.

Volume stampato con il contributo del Ministero della Pubblica Istruzione.

## INTRODUZIONE

Lo studio del sistema portuale di uno Stato in età preindustriale, oltre a contribuire alla ricostruzione dei processi tecnici afferenti al fenomeno indagato, è un'angolazione storiografica 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 dirigente.

È evidente, poi, quanto una simile visuale, che privilegia la conoscenza dei porti, sia significativa per Genova ed il suo Dominio, cui il rapporto naturale, ma non sempre felice, con il mare, ha apportato, volta a volta, periodi di prosperità e momenti di crisi.

Da un punto di vista internazionale il dato più evidente è quello di un "sistema portuale", formato da stabilimenti sparsi nel Mediterraneo, ridimensionato e costretto a difendere strenuamente gli scali che si affacciano tra il Mare ligustico e la Corsica.

Al suo interno emerge la presenza dello scalo della città - capitale, che, 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.

Non esiste quindi un modello di organizzazione portuale che Genova esporta nelle Riviere e nelle colonie: troppo diverse e peculiari le condizioni dei lontani porti coloniali dell'Oriente, anch'essi insieme em-

pori commerciali e presidi militari, ognuno dei quali cerca e trova autonomamente la capacità di costruire strutture funzionali all'ambiente fisico ed alla situazione politica in cui opera. Ancora diverso lo *status* dei porti della Sardegna, che per poco tempo, tra il XIII secolo ed il XIV, diventano genovesi: non c'è imposizione di uno schema organizzativo calato dall'alto, ma piuttosto una adesione alle preesistenti condizioni dalle quali si cerca di trarre vantaggi legati al monopolio commerciale.

Più articolata la situazione dei porti della Corsica, in cui la dominazione genovese è più duratura, anche se i riferimenti di difesa militare, sfruttamento fiscale e monopolio commerciale sembrano prevalenti. Negli stessi termini è sintetizzabile la situazione delle Riviere, ove la ragione militare e la difesa delle prerogative di monopolio sulla circolazione delle merci sembrano guidare l'azione dello Stato.

Mancanza di politica portuale di appoggio e di sviluppo per gli altri scali dello Stato, quindi, e rispetto formale dell'autonomia di comunità che si fanno deboli e che si mantengono povere attraverso l'imposizione di monopoli a favore del centro e con l'uso dello strumento fiscale, fanno da contrappunto alla cura costante ed economicamente dispendiosa che si riserva allo scalo della Capitale.

Partendo da questa situazione di fatto, che ha anche un riscontro quantitativo nella documentazione superstite, gli studi compresi in questo volume sono in buona parte volti a ricostruire le vicende portuali di Genova. Si è ritenuto opportuno proporre in apertura l'articolo di Vito Piergiovanni, con la descrizione del quadro giuridico in cui agisce la realtà portuale, individuando la genesi e lo sviluppo della legislazione genovese, anche in rapporto all'evoluzione di alcuni principi affermatasi nella normativa e nella dottrina europea. In puntuale rapporto di tempo e di luogo con la prima, si pongono la seconda e la terza parte della ricerca, di Paola Massa Piergiovanni e di Giorgio Doria, che prendono invece in esame l'organizzazione ed il funzionamento del porto di Genova, dal secolo XIII, cioè dal momento della costruzione delle prime rilevanti e funzionali strutture, alla caduta della Repubblica aristocratica, nel 1797. La metà del Cinquecento segna la divisione interna tra queste due fasi ed è stata scelta come *turning point* perché da tale periodo inizia un più massiccio flusso di risorse per adeguare lo scalo alle nuove esigenze dei traffici.

A questo quadro l'articolo di Giovanni Reborà aggiunge un appor-

to attento agli aspetti economici e sociali del lavoro portuale, analizzati attraverso la documentazione relativa agli interventi nelle Darsene.

Il contributo di Giovanni Assereto apre il primo spiraglio sulla realtà extragenovese e mette in rilievo come, all'interno dello Stato regionale, il municipalismo della città dominante costringesse ad una perenne subordinazione gli altri porti e scali liguri, vanificandone di fatto la formale autonomia di gestione; Riccardo Stilli ci conferma questa politica esaminando la realtà di un altro centro della Riviera di Ponente.

Quasi in contrappunto alle notizie sui porti delle Riviere liguri, Michel Balard ricostruisce le strutture ed il funzionamento dei porti del Dominio orientale, constatando anche per essi l'esistenza di una gerarchia di importanza: difesa, fisco, vantaggi per i mercanti genovesi, ricorrenti denominazioni di magistrature creano quasi un autonomo sistema portuale nel quale Caffa, Pera, Chio e Famagosta emergono come scali privilegiati rispetto agli altri minori.

L'occasione iniziale per quasi tutti questi contributi è stata offerta dalla partecipazione alla XIX Settimana di Studio organizzata dall'Istituto Internazionale di Storia Economica « Francesco Datini » di Prato, dedicata a « I porti come impresa economica », nel maggio 1987. La cortese disponibilità di Maria Pia Rota ha consentito di colmare una lacuna importante rappresentata dalla carenza di notizie sui porti della Corsica genovese.

Si è determinato, quindi, un volume che fa tesoro di esperienze e metodologie diverse, che non pretende di esaurire la vastità di un tema complesso come quello dei porti dello Stato genovese, ma che ha la speranza di porsi come punto di riferimento per ulteriori studi e la presunzione di servire per stimolo e riflessione rispetto all'attuale " sistema portuale ligure ".



VITO PIERGIOVANNI

**DOTTRINA E PRASSI  
NELLA FORMAZIONE DEL DIRITTO PORTUALE:  
IL MODELLO GENOVESE**



SOMMARIO: 1. Il diritto portuale e la dottrina giuridica del Medioevo e della prima Età moderna — 2. Le trattazioni specifiche di diritto portuale: J.F. Rethius — 3. L'«Ordonnance de la Marine» del 1681 — 4. La prima organizzazione portuale genovese: i «Salvatores Portus et Moduli» — 5. Le leggi politiche del 1363 — 6. La riforma del Boucicault (1403-1406) e la denominazione «Padri del Comune» — 7. Le nuove leggi del 1459 e 1460-1461 — 8. Il progressivo aumento delle competenze extraportuali — 9. La formazione della Repubblica oligarchica nel 1528 ed i primi riflessi sull'organizzazione portuale — 10. La definitiva riforma del 1588: il distacco tra «Padri di Comune Conservatori del Porto e del Molo» e «Padri di Comune Conservatori del Patrimonio».

1. *Il diritto portuale e la dottrina giuridica del Medioevo e della prima Età moderna.*

Lo sviluppo del diritto marittimo nel Medioevo si qualifica, tra le altre cose, per la convivenza, solo apparentemente contraddittoria, tra una "communis consuetudo", internazionalmente diffusa e rispettata, e le peculiarità dei singoli scali ed empori.

È stato sostenuto, ed io credo correttamente, che «l'esistenza di una "consuetudo maris" generale ed uniforme, alla quale fanno spesso riferimento gli statuti marittimi, non fu incompatibile con l'uso di riviera e con l'uso di porto»<sup>1</sup>; infatti, mentre le figure contrattuali e le forme della responsabilità meglio si prestano a comporre la trama di un tessuto comune, a cui le normative locali progressivamente si adeguano, sono soprattutto le prescrizioni di polizia marittima che appaiono dipendenti e determinate dalle contingenze istituzionali locali. È probabile che la emersione, cauta e ritardata, di modelli generali di regolamentazione portuale abbia avuto la conseguenza di far divenire il diritto por-

---

<sup>1</sup> R. Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano 1946, p. 89.

tuale oggetto dell'attenzione dei giuristi in un periodo che, rispetto all'approfondimento di altri aspetti del diritto del mare, può senz'altro considerarsi tardo.

Su questo tema l'eredità del diritto romano non è particolarmente vasta: il punto di partenza è una definizione di Ulpiano, secondo cui « portus appellatus est conclusus locus quo importantur merces et inde exportantur »<sup>2</sup>, che non si arricchisce particolarmente nei secoli successivi; il giurista seicentesco Carlo Targa definirà il porto « seno di mare rinchiuso nel quale si riducono e si trattengono li vascelli per sicurezza loro, e per imbarco, o sbarco di sua gente, e merci, dal quale alcuno, salvo nemici, non può per giustizia essere escluso »<sup>3</sup>.

Sempre Ulpiano aveva classificato il *vectigal portus*, cioè l'insieme dei diritti di scalo pretesi dalle autorità portuali, tra i *publica vectigalia*, ed il porto era ricompreso fra le *res publicae*<sup>4</sup>.

Riparo e sicurezza, strutture atte all'esercizio del commercio, introiti fiscali, sono quindi i tre elementi che la tradizione romana consegna alle elaborazioni dei giuristi dei secoli successivi.

Più che i temi legati alla sovranità, al funzionamento o alla fiscalità, il porto sembra sollecitare nel Medioevo riflessioni legate all'esercizio del commercio.

Come punto di partenza o di arrivo dei viaggi, oppure luogo in cui le merci si caricano, si scaricano o si depositano, il porto diviene un riferimento per l'imputazione di responsabilità, soprattutto di tipo assicurativo.

Questo angolo visuale, dal quale il porto si osserva nelle opere dei giuristi, è ancora predominante nel XVI secolo, quando si pongono le premesse per uno studio scientifico e sistematico del diritto mercantile. La pratica ha imposto la forza delle proprie esigenze che hanno creato una tradizione di studio, di cui è specchio la letteratura commercialistica: se è infatti naturale che di porto si occupi, solo in collega-

---

<sup>2</sup> D. 50.16.59.

<sup>3</sup> C. Targa, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova 1787 (ristampa Torino 1972), p. 187.

<sup>4</sup> M. Chiaudano, *Portolanato*, in «Nuovissimo Digesto Italiano», XIII, Torino 1966, p. 311.

mento con l'assicurazione, un giurista come Santerna, autore di un volume su tale contratto<sup>5</sup> o non ne tratti specificamente la giurisprudenza della Rota civile di Genova, che si esprime sulle controversie volta a volta portate alla sua cognizione<sup>6</sup>, è meno logico che, solo nello stesso contesto assicurativo se ne occupi l'anconitano Benvenuto Stracca, autore del primo trattato organico sul diritto mercantile<sup>7</sup>.

Un'attenzione quindi parziale e settoriale, quella dei giuristi verso il diritto portuale, figlia certo di una prassi che ha maggiore interesse ad approfondire gli aspetti negoziali del diritto del mare, dal momento che l'esercizio del commercio marittimo non sembra condizionato in maniera economicamente consistente da vincoli fiscali e politici espressi nelle normative portuali ancora fortemente qualificate dalle peculiarità locali.

Sono poche ed accidentali, volte più che altro a chiarire forme di responsabilità, le citazioni del Porto nel Consolato del Mare<sup>8</sup>, di uso ormai generalizzato nel bacino del Mediterraneo, ed ancora ai primi del Settecento un giurista come Casaregis (1675 - 1735), certo fra i più importanti della sua epoca, testimonia la persistenza fra i pratici del suddetto indirizzo di studi<sup>9</sup>. Casaregis, però, pur buon conoscitore e divulgatore in altri campi delle più avanzate esperienze europee, non ha recepito che, in tema di porti, la dottrina commercialistica seicentesca ha subito nuove suggestioni teoriche ed ha marciato in una direzione differente da quella tradizionale.

---

<sup>5</sup> P. Santerna, *Tractatus perutilis et quotidianus de assecurationibus et sponsionibus mercatorum*, in *De Mercatura decisiones et tractatus varii*, Lugduni 1610 (rist. Torino 1971), p. 871.

<sup>6</sup> Sulle sentenze in tema di assicurazione di questo tribunale, V. Piergiovanni, *The rise of the Genoese Civil Rota in the XVIth Century: the "Decisiones de Mercatura" concerning insurance*, in *The Courts and the Development of Commercial Law*, ed. V. Piergiovanni ("Comparative Studies in Continental and Anglo-American Legal History", Bd. 2), Berlin 1987, pp. 23-38.

<sup>7</sup> B. Stracca, *Tractatus de mercatura seu mercatore*, in *De mercatura decisiones* cit., p. 437.

<sup>8</sup> *Il Consolato del Mare colla spiegazione di G.M. Casaregis*, in J.L.M. De Casaregis, *Discursus legales de commercio*, III, Venetiis 1740, capp. 60, 99, 102, 107, 156, 197, 198, 199.

<sup>9</sup> *Ibidem*, II, d. 136, p. 43.

## 2. Le trattazioni specifiche di diritto portuale: J.F. Rethius.

I temi della sovranità sul mare, e quindi anche sui porti, il fondamento e la titolarità delle funzioni fiscali, lasciati in secondo piano, vengono prepotentemente alla ribalta in una scena internazionale che di esse ha bisogno per sostenere pretese di egemonia o per difendere tradizionali trincee di influenza economica e politica.

Intorno al 1650 il professore svedese Johannes Loccenius<sup>10</sup> e, in maniera più estesa, il professore tedesco Franz Stypmann<sup>11</sup>, inseriscono il diritto portuale nella trattazione sistematica del diritto marittimo, mentre un altro studioso tedesco, Johannis Fridericus Rethius scrive una *dissertatio* intitolata *De jure Portuum*<sup>12</sup>. L'opera è ridondante di citazioni dottrinali e di *excursus* dotti, di chiara derivazione umanistica, ma è molto utile per la completezza di informazione e l'intento sistematico in relazione alla materia trattata.

Agli elementi tradizionali della definizione del porto, cioè il luogo chiuso per il ricetto e la sicurezza delle navi e per lo scarico delle merci, si aggiunge l'atto dell'autorità che ne completa la configurazione giuridica e conferisce alle località di scalo marittimo gli *iura portus*<sup>13</sup>.

Il porto rientra tra le *res publicae*, la cui proprietà spetta ad un popolo, mentre l'uso non è riservato ma promiscuo: tale è la tradizione del diritto romano, ma i Principi, per ottenere i mezzi necessari a respingere le incursioni dei nemici e a preservare l'ordine pubblico, si sono appropriati di queste cose pubbliche e comuni e le hanno costituite in regalie<sup>14</sup>.

I Principi demandano la giurisdizione e l'amministrazione del porto a propri funzionari, ed il Rezio ricorda come non esista un comune

---

<sup>10</sup> J. Loccenius, *De iure maritimo et navali*, in *Scriptorum de iure nautico et maritimo fasciculus*, Halae Magdeburgicae 1740, p. 941 e sgg.

<sup>11</sup> F. Stypmannus, *Ius maritimum*, *ibidem*, p. 609 e sgg.

<sup>12</sup> J.F. Rethius, *De jure portuum*, in *Dissertationum Juridicarum Francofurtensium*, V, Francofurti 1746, pp. 11-27.

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 12.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 16.

modello di gestione, adeguandosi ognuno alle situazioni ed alle esigenze specifiche dei singoli scali<sup>15</sup>.

I soggetti passivi sono tutti gli operatori portuali, sudditi e stranieri: questi ultimi, infatti, per il solo fatto di entrare nel porto diventano *subditi temporarii* dello Stato, ed anche le merci trasportate in un porto straniero sono soggette alla legislazione locale<sup>16</sup>.

Il principio della libertà di commercio, e quindi di approdo, pur indiscutibile in linea teorica, trova un limite nella difesa delle prerogative dello Stato e nel rispetto delle leggi locali: su tali presupposti è naturale, oltre che impedire l'approdo ai nemici ed ai loro alleati, anche scacciare i pirati, rifiutando il permesso di vendere *in loco* il frutto della loro attività<sup>17</sup>.

Il rispetto della legge del paese ospitante richiede anche atteggiamenti esteriori, quasi da cerimoniale, quali l'ammainamento delle vele e il disarmo delle macchine da guerra nel momento dell'entrata in porto: non una forma di soggezione, ma quasi un saluto alla località ospitante<sup>18</sup>.

Gli obblighi dei naviganti proseguono una volta attraccati, con una serie di controlli fiscali e di polizia: il nocchiero deve dichiarare all'autorità portuale la provenienza e la destinazione finale della nave e il tipo di merci trasportate; a riprova delle sue affermazioni egli presenterà le lettere di commiato dagli altri porti toccati o da quello di partenza ed il certificato delle merci, sulla cui base sarà calcolato il carico fiscale cui la nave dovrà sottostare.

Pur invitando i Principi a non eccedere con le tasse, e con una punta di invidia nei confronti di Olandesi ed Italiani che, a suo parere, eccellono nell'arte di inventare ingegnosi balzelli, Rezio riconosce la necessità di un carico fiscale finalizzato alla manutenzione dei porti per garantire la sicurezza ed il transito delle navi<sup>19</sup>.

La sosta in un porto può avere conseguenze anche per le merci, poi-

---

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 17.

<sup>16</sup> *Ibidem*, p. 17.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 18.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 19.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 20.

ché particolari situazioni o usi locali possono impedire ai proprietari una vendita libera. Si possono dare obblighi di vendita necessaria *in loco* (lo *ius stapulae*); diritti di prelazione o protomisi in favore dei mercanti locali; diritti di rappsaglia (molto diffusi in Italia); vendita per necessità pubblica (soprattutto per prodotti alimentari)<sup>20</sup>.

Altri impedimenti, infine, riguardano le merci in uscita, sulle quali i Principi possono stabilire limitazioni o addirittura divieti<sup>21</sup>.

La dissertazione di Rezio, di cui ho riassunto le argomentazioni principali, disegna, all'interno del diritto del mare, uno spazio di autonomia per quello portuale, isolandone la peculiarità in rapporto soprattutto ai principi generali che regolano la navigazione internazionale. Rimangono impregiudicati gli spazi di autonomia dei singoli Stati ai fini della organizzazione interna delle strutture portuali, per le quali, ricorda lo stesso Autore, valgono non modelli generali ma un ordinamento adeguato alle caratteristiche dei singoli scali<sup>22</sup>.

### 3. L'« *Ordonnance de la Marine* » del 1681.

In quest'ottica, quindi, particolaristica o, se vogliamo nazionale, è da leggere la legislazione organica rappresentata in argomento, dal quarto libro della *Ordonnance de la Marine*, pubblicata in Francia nell'agosto del 1681<sup>23</sup>.

Il titolo *De la police des Ports, Côtes, Rades et Rivages de la mer*, dimostra la chiara intenzione di isolare gli aspetti della amministrazione interna, delineando magistrature, prescrivendo comportamenti e attivando controlli omogenei in tutti i porti del Regno di Francia<sup>24</sup>. È certo che in questo, come in altri campi, le *Ordonnances* hanno una grande valenza unificatoria, ma la materia portuale propone ancora la priorità

---

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 22.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 26.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 17.

<sup>23</sup> Il testo utilizzato è R.J. Valin, *Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681*, II, La Rochelle 1776.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 447 e sgg.

delle peculiari esigenze dei singoli scali. Ecco, a questo proposito, il parere di Valin, il più famoso commentatore dell'ordinanza marittima:

« La police des ports et havres est un object extremement important, c'est pourquoi notre ordonnance y a fait dans ce titre, et en plusieurs autres, une sérieuse attention. Mais comme il est des ports qui, par leur disposition exigent plus de précautions et de vigilance encore que d'autres, il y a été fait des règlements particuliers, qui, antérieurs ou postérieurs à l'ordonnance, n'en doivent pas moins être exécutés, l'ordonnance n'ayant nullement entendu déroger aux premiers; mais seulement suppléer à ce qui pouvoit y avoir été omis, ni empêcher qu'il ne fut pris dans la suite d'autres précautions que celles qu'elle avoit indiquées »<sup>25</sup>.

L'*Ordonnance*, quindi, si pone come fonte suppletiva rispetto alle regolamentazioni locali, alle quali si riconosce la capacità e l'elasticità necessaria ad adeguare la normativa alle esigenze particolari dello scalo.

4. *La prima organizzazione portuale genovese: i « Salvatores Portus et Moduli ».*

Il breve *excursus* sulle linee di tendenza della dottrina giuridica in tema di diritto portuale, pur proponendo e teorizzando modelli comuni di organizzazione, rimanda, quindi, allo studio delle singole esperienze per la conoscenza delle scelte localmente adottate.

I porti italiani, tra Medioevo ed Età moderna, sono retti da norme, spesso molto antiche, arricchite e perfezionate nel corso dei secoli. La funzionalità delle magistrature rispetto alle esigenze tecniche dei singoli scali e la loro armonizzazione con l'ambiente istituzionale in cui operano, spiegano le scelte diverse che abbiamo di fronte. Un modello ad un tempo accentrato, ma anche articolato, è presente nella monarchia meridionale: a capo di ogni porto un custode, detto portulano, dipendente dal Maestro Portulano della regione; essi esercitano la polizia amministrativa del porto con il controllo delle navi, del carico, l'esazione

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 448.

fiscale, con annessa giurisdizione su tali oggetti. Come tribunale civile e penale funziona l'Ammiragliato. Progressivamente si impongono come tribunali marittimi i Consolati, ed ai portulani rimangono solo le funzioni di polizia portuale<sup>26</sup>.

A Genova, come a Venezia, le magistrature che sovrintendono al porto sono collegiali, e di quella genovese si cercherà di ricostruire le vicende.

Occorre innanzitutto premettere che la magistratura portuale genovese, che già ai suoi primordi sembra corrispondere al modello tracciato dai giuristi sopra citati, smarrisce nel corso dei secoli le sue primigenie caratteristiche.

Dal XIII secolo in avanti, essa risente della centralità della struttura portuale nella vita economica della città: sono chiamate a reggerla persone di provata esperienza, che la mantengono sempre ad un buon livello di efficienza ed affidabilità. Proprio in relazione a tali caratteristiche, la primitiva competenza si complica continuamente con l'attribuzione di mansioni non sempre collegate alla vita portuale, le quali finiscono per reagire negativamente sulla funzionalità dello scalo e della sua gestione. È necessario seguire queste vicende attraverso la legislazione relativa alla magistratura, per comprendere il percorso che ha condotto i reggitori genovesi del XVI secolo a tornare alle origini, limitando strettamente le competenze dell'Ufficio alla gestione dello scalo, in linea, quindi, con altri modelli europei e con le teorie dei giuristi.

È certo ragionevole pensare che la cura del buon funzionamento del porto sia stata un aspetto basilare della politica genovese, sin dai primordi dell'organizzazione cittadina (intorno al 1000); la documentazione a noi pervenuta non consente, però, di proporre ricostruzioni sufficientemente sicure prima del secolo XIV.

Come per tutta la storia istituzionale genovese, dobbiamo ritenere che nel *Magnum Volumen Capitulorum*, raccolto alla fine del XIII secolo, e a noi non pervenuto<sup>27</sup>, fossero regolamentate le competenze dei

---

<sup>26</sup> R. Zeno, *Il Portulano e la sua giurisdizione nell'Italia meridionale*, in « Studi in onore di Enrico Besta », III, Milano 1939, p. 156.

<sup>27</sup> V. Piergiovanni, *Lezioni di storia giuridica genovese. Il medioevo*, Genova 1983, p. 63.

*Sabarbarii portus et moduli* che, da altre fonti, sappiamo operanti in questo periodo ed addetti alla cura del porto<sup>28</sup>.

Abbiamo, infatti, notizia di un magistrato con questo nome nel 1281, e sappiamo anche che la sua attività viene finanziata con una tassa sui lasciti per le opere pie<sup>29</sup>; esso è infatti subentrato, nel godimento di questo cespite, all'Opera di San Lorenzo, ma ha dovuto accollarsi le spese per la manutenzione della Cattedrale<sup>30</sup>.

Risulta peraltro che lo stesso porto, con annesso molo, ha assunto la configurazione e le prerogative dell'opera pia, per consentire un più agevole afflusso di lasciti e di finanziamenti.

Nei così detti Statuti di Pera, dei primi del 1300, la più antica compilazione genovese di diritto privato, penale e processuale, è sopravvissuto, in conseguenza di una operazione sistematica non perfettamente attuata, un capitolo dal titolo « De non compellendo pro opere Sancti Laurentii vel portus vel moduli dare pignus bandi »: si tratta di facilitazioni concesse a due enti che, per aspetti diversi, risultano di fondamentale importanza per la vita cittadina<sup>31</sup>.

##### 5. *Le leggi politiche del 1363.*

Gli anni tra la fine del XIII e l'inizio del XIV secolo vedono stabilizzarsi una serie di magistrature legate alla navigazione ed al commercio: gli Uffici di Mercanzia e di Robarìa svolgono attività legate al controllo ed alla protezione dei commerci<sup>32</sup>, mentre ai fatti della navigazione sovrintende quello di Gazarìa<sup>33</sup>. I *sabarbarii*, in questo quadro che

---

<sup>28</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova*, Genova 1913, pp. 18-19.

<sup>29</sup> *Leges Genuenses*, a cura di C. Desimoni, L.T. Belgrano, V. Poggi (*Historiae Patriae Monumenta*, XVIII), Torino 1901, coll. 31-32.

<sup>30</sup> V. Polonio, *L'amministrazione della "Res pubblica" genovese fra tre e quattrocento. L'archivio "Antico Comune"*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVIII (1977), p. 41.

<sup>31</sup> *Statuti della colonia genovese di Pera*, ed. V. Promis, in « Miscellanea di storia italiana », XI (1871), pp. 524 e 567.

<sup>32</sup> V. Piergiovanni, *Lezioni* cit., pp. 89 e 91.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 85.

si va componendo, contengono la propria competenza nell'ambito della polizia e della giurisdizione sul porto<sup>34</sup>.

Dal 1340 l'attività dell'Ufficio si può seguire in maniera più precisa ed articolata attraverso i registri contabili<sup>35</sup>, ma il primo, anche se ridotto, nucleo di norme che lo riguardano si ritrova solo nel 1363.

In quest'anno è stata emanata la più antica regolamentazione pubblica genovese a noi pervenuta, dovuta alla volontà del doge Gabriele Adorno<sup>36</sup>: sono tratteggiate le magistrature più importanti, e tra esse i *Salvatores Portus et Moduli*, che hanno alcuni tratti peculiari rispetto agli altri organi dello Stato.

La prima norma, che li riguarda, parte da una premessa generale secondo la quale, quando l'azione del legislatore ha di mira obiettivi di pubblica utilità, è necessario creare condizioni di favore agli operatori che debbono perseguirli.

L'interesse generale è certo presente nell'azione dei *Salvatores* e, per facilitare il loro compito, sono stati predisposti alcuni percorsi procedurali favorevoli.

L'attività dei magistrati si svolge in due direzioni: essi sono deputati *ad custodiam et salvamentum portus*, e sono inoltre tenuti *ad exactionem quantitatum debitarum officio*<sup>37</sup>.

Il primo capo di competenza, cioè la custodia e la salvaguardia del porto, non appare approfondito analiticamente: diritti e doveri degli utenti del porto sono ormai consuetudinariamente fissati, ed il legislatore sente la necessità di ribadire solo tre punti. Per prima cosa si dà ai *Salvatores* "*potestatem inquirendi, procedendi, multandi, condemnandi*" nei confronti di chiunque tenga fuori della propria casa sabbia, sassi, legname o altro materiale che *per viam venti vel pluvie vel male custodie* possa defluire in porto con il rischio di riempirlo: una at-

---

<sup>34</sup> V. Polonio, *L'amministrazione* cit., p. 41 e G.G. Musso, *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova* (Ministero per i beni culturali e ambientali, Pubblicazioni degli Archivi di Stato, LXXXIV), Roma 1975, p. 204 e sgg.

<sup>35</sup> V. Polonio, *L'amministrazione* cit., pp. 156-161.

<sup>36</sup> V. Piergiovanni, *Lezioni* cit., pp. 111-122.

<sup>37</sup> *Leges Genuenses* cit., cap. 85, col. 333.

tività amministrativa, quindi, articolata nel rilievo dell'infrazione e nella comminazione della sanzione. Questa può essere evitata dal privato solo quando il magistrato, a proprio arbitrio, abbia concesso un termine per l'eliminazione della situazione di pericolo.

Un altro intervento riguarda i fossati antistanti il porto, che devono essere separati dai campi coltivati da un muro costruito a cura e spese dei proprietari di questi ultimi. Gli inadempienti saranno passibili di pena pecuniaria, la cui entità può essere variata dai *Salvatores*, a proprio arbitrio, *considerata condicione persone et modo et causa recusacionis et inobedientie* <sup>38</sup>.

Sempre nell'ambito della salvaguardia dell'ordine interno del porto rientra la competenza giurisdizionale *inter patronos pro dampnis sibi invicem in portu datis*, che non deve interferire però con l'attività dell'Ufficio di Gazaria: il procedimento è sommario e non ammette appello <sup>39</sup>.

Il secondo ed ultimo aspetto della competenza dei *Salvatores*, contemplato dalle norme del 1363, è relativo alle modalità di esazione delle somme dovute, a diverso titolo, alla magistratura, che le utilizzerà per perseguire i propri scopi istituzionali <sup>40</sup>. La procedura di esecuzione contro i debitori si mette in moto su presupposti anche molto labili: è sufficiente che l'Ufficio ritenga la somma dovuta *de iure, vel de consuetudine vel secundum conscientiam*. Il *favor* per la magistratura si risolve in una procedura esecutiva molto rapida, priva di formalità, a cui sono tenuti a collaborare tutti i magistrati dello Stato, anche in deroga alle normali regole processuali previste dagli Statuti a garanzia dei convenuti.

D'altra parte la necessità di sovvenire celermente, oltre che continuamente, alle esigenze dell'Ufficio, emerge da altre due norme che ad esso assegnano rispettivamente gli introiti fiscali sui lupanari e le multe per l'inosservanza della pace fra le fazioni <sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> *Ibidem*, cap. 11, col. 337.

<sup>39</sup> *Ibidem*, cap. 86, col. 335.

<sup>40</sup> *Ibidem*, cap. 85, col. 333.

<sup>41</sup> *Ibidem*, 88 e cap. 89, col. 336.



È previsto anche un obbligo per i *Salvatores*, ed è quello del rendiconto finanziario mensile e di quello annuale, ma, come è stato notato, nelle leggi del 1363 non è specificato a chi vada presentato<sup>42</sup>; fino al 1388 sappiamo, da altra documentazione, che esso è portato al controllo dei *Visitatores*, ufficio della organizzazione privata del debito pubblico, e non dei *Magistri rationales*, che sovrintendono ai conti delle altre magistrature comunali. Personalmente non sono propenso a ritenere che si tratti di uno spossessamento di prerogative pubbliche, ma piuttosto del portato di una organizzazione statale, che diventerà tradizionale per Genova, la quale integra, in maniera molto peculiare, le strutture del debito pubblico nel Comune<sup>43</sup>.

6. *La riforma del Boucicault (1403 - 1406) e la denominazione "Padri del Comune"*.

La riforma patrocinata dal Governatore francese Boucicault nel 1403-1406, che ha costituito un fondamentale momento ordinatorio nelle articolazioni minori dello Stato genovese, riorganizzando piuttosto che innovando i materiali legislativi precedenti, non poteva tralasciare la magistratura portuale<sup>44</sup>.

In realtà, al di là delle competenze, tutte preesistenti, una novità è costituita dall'integrazione della denominazione tradizionale della magistratura, che, d'ora in avanti, si chiamerà *Patres Communis Salvatores Portus et Moduli*<sup>45</sup>.

I riformatori del 1403 non si danno cura di spiegare le ragioni dell'aggiunta "Padri del Comune" che, tra l'altro, nel giro di un cinquan-

---

<sup>42</sup> V. Polonio, *L'amministrazione* cit., p. 43.

<sup>43</sup> Su questo tema, V. Piergiovanni, *Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento*, in «Materiali per una storia della cultura giuridica raccolti da G. Tarello», XII/1 (1983), pp. 3-46.

<sup>44</sup> V. Piergiovanni, *Lezioni* cit., p. 143 ss.

<sup>45</sup> *Leges genuenses* cit., coll. 963-976. Gli stessi testi sono in C. Desimoni, *Statuto dei Padri del Comune della Repubblica Genovese*, Genova 1886, pp. 3-20 (da ora in poi, *Statuto*).

tennio, finirà per soppiantare quella più antica per rimanere l'unica denominazione della magistratura.

Nel capitolo iniziale sulla competenza, il nuovo nome è accostato al vecchio: è facile, ma forse non è sbagliato, ritenere che la nuova denominazione, peraltro ricca di dotte assonanze e reminiscenze, voglia in qualche modo richiamare alla memoria storica della città il legame tradizionale e particolare con il porto, vero simbolo della sua prosperità, ed associarlo alla magistratura che ne cura la manutenzione ed il miglioramento.

Rispetto alle leggi del 1363, scompare il riferimento alla giurisdizione per le controversie relative ai danneggiamenti, in genere urti di navi, all'interno del porto, che rimane all'Ufficio di Gazarla. Viene ripreso, invece, il testo sulla competenza<sup>46</sup>, ma risulta quasi un inutile doppione di un nuovo e più aggiornato decreto, che riprende la materia.

Quest'ultima norma inizia con un invito agli Ufficiali eletti ad adoperare il denaro assegnato loro dal Comune per il compimento di tutte le opere utili e necessarie alla migliore funzionalità delle strutture portuali: viene imposto di esigere e recuperare quanto è dovuto all'Ufficio, a qualsiasi titolo, soprattutto per donazioni, fedecommissi, legati o altre disposizioni *mortis causa*. Spetterà ai Padri del Comune procedere contro coloro che impediscono il corretto funzionamento o che danneggiano il porto, il molo o la darsena con navi o altro: essi possono multare i colpevoli e mandare le sentenze ad esecuzione. Le loro pronunce, infatti, non sono soggette ad alcun tipo di revisione, e gli Ufficiali che le hanno emanate non possono essere sindacati e condannati, a meno che si siano macchiati di comportamenti dolosi<sup>47</sup>.

La competenza sul territorio portuale si allarga, fuori dei ristretti confini dello scalo, a comprendere un potere di intervento su tutto quanto possa danneggiarlo: viene imposto di controllare la pulizia delle strade, per evitare che i rifiuti accumulati finiscano in porto<sup>48</sup>; particolare attenzione è prestata alle fognature, da far purgare almeno due volte

---

<sup>46</sup> *Leges Genuenses* cit., col. 967.

<sup>47</sup> *Ibidem*, col. 963.

<sup>48</sup> *Ibidem*, col. 966.

l'anno<sup>49</sup>; occorre vigilare sul buono stato del materiale da costruzione delle case adiacenti<sup>50</sup>; infine deve essere recuperato e gestito tutto quanto, in spazi e diritti, attorno al porto, spetti al Comune<sup>51</sup>.

In questo stesso spirito è da leggere l'aggiunta, alle competenze dell'Ufficio, della cura dell'acquedotto comunale, inesauribile fonte di litigi e frequente oggetto di legiferazione per gli anni successivi: in ogni caso un impegno costante e non sempre facile per la magistratura<sup>52</sup>.

Anche la pesca nel porto è regolata dai Padri del Comune, ma le autorizzazioni concesse devono essere portate a conoscenza degli organi supremi dello Stato<sup>53</sup>.

Si definisce anche una competenza di controllo su tutte le scritture contabili che prevedono entrate spettanti al Comune: si fissano le modalità di intervento nei confronti dei debitori pubblici, o di chi detenga senza giusto titolo denaro del Comune, o, infine, di chi abbia frodato lo Stato: in questi casi i Padri del Comune, a maggioranza, possono condannare e procedere all'esecuzione nei confronti di privati o di pubblici ufficiali<sup>54</sup>.

L'attività svolta può creare contrasti ed inimicizie, ed è per questo che, mentre ai Padri del Comune vengono concesse garanzie di tipo personale, i loro procedimenti divengono praticamente inattaccabili: si stabilisce, infatti, che i suddetti magistrati non possono subire danni o molestie, in giudizio e fuori, in conseguenza dell'attività d'ufficio; i loro processi, poi, si qualificano per la snellezza e la sommarietà, con decisioni prese *secundum puram et rectam veritatem ac eorum rectas conscientias, habendo maxime respectum ad Deum et veritatem quomodocumque repertam*; contro di esse non è mai possibile appello o altro rimedio di fronte allo stesso o ad altro magistrato dello Stato<sup>55</sup>.

---

<sup>49</sup> *Ibidem*, col. 966.

<sup>50</sup> *Ibidem*, col. 966.

<sup>51</sup> *Ibidem*, col. 967.

<sup>52</sup> *Ibidem*, col. 967.

<sup>53</sup> *Ibidem*, col. 972.

<sup>54</sup> *Ibidem*, coll. 964-965.

<sup>55</sup> *Ibidem*, col. 965.

Alla fine dell'esame delle caratteristiche più salienti della normativa emanata nel 1403, risulta evidente la diversità dei fini che i Padri del Comune devono perseguire, ed emerge l'interessante configurazione di un organo tecnico, con funzioni amministrative e giurisdizionali in uno specifico campo d'azione, individuato sia come territorio, cioè l'area portuale comprensiva degli spazi antistanti allo stesso e di strutture, come l'acquedotto, che con esso sono a vario titolo collegate, 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 magistrati, 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 a finanziare la manutenzione e lo sviluppo dello scalo.

Rimane, comunque, la singolarità di una magistratura che, pur non essendo parte del vertice dello Stato, opera al proprio interno una sintesi di elementi eterogenei, che sembra più tipica degli organi che determinano la politica dello Stato.

#### 7. *Le nuove leggi del 1459 e 1460-61.*

Una nuova riforma della magistratura si ha nel 1459, quando, in conseguenza delle richieste dei Padri del Comune, che lamentano, oltre alla obsolescenza di talune norme, anche alcune carenze di previsione, il Governatore e gli Anziani affidano agli stessi magistrati in carica un compito di revisione<sup>56</sup>.

Il risultato finale comprende, oltre ai capitoli già raccolti nel 1403, una decina di nuovi testi, che formalizzano normativamente alcune attività già svolte dall'Ufficio e chiariscono le modalità di acquisizione di nuovi cespiti finanziari.

---

<sup>56</sup> *Statuto*, cap. V, p. 3.

Si ribadisce, infatti, l'obbligo per tutti i magistrati, compresi i Consoli delle Arti, di denunciare ai Padri del Comune le pene pecuniarie comminate, onde consentire agli stessi di mettere in atto le procedure sommarie per incassare la parte loro spettante<sup>57</sup>.

Sono riportati poi i *Capitula Postriboli*, con minuziosa previsione delle regole fiscali e di ordine pubblico che presiedono a questo insediamento, sito ai limiti della città e i cui introiti rimangono ai Padri del Comune<sup>58</sup>.

Di grande interesse, per completare analiticamente la conoscenza della competenza della magistratura, sono poi le regole relative alle tasse di entrata e di uscita dal porto<sup>59</sup>; alle modalità dello *iactus*<sup>60</sup>; agli obblighi di cessione di parte del carico di grano, che l'Ufficio provvederà direttamente a vendere, per le navi che trasportano il cereale a Genova<sup>61</sup>; al dovere dei Padri del Comune di procedere alla confisca di vele e timoni decisa da qualche altro magistrato<sup>62</sup>.

L'opera di formalizzazione delle Regole della magistratura si completa nei due anni successivi (1460-61) con nuove norme e con il recupero di altre più vecchie, che erano state accantonate.

L'occasione specifica sembra derivata da una grande tempesta che ha colpito il porto ed ha reso necessari una pulizia dei fondali ed altri interventi straordinari: si dà facoltà ai Padri del Comune, oltre che di precettare navi ed equipaggi presenti in porto, per liberarlo dai navigli sommersi, di sostenere anche le spese necessarie, attingendo alle proprie disponibilità oppure rivolgendosi al Governatore ed agli Anziani perché provvedano diversamente<sup>63</sup>.

La conseguenza più grave della tempesta è stato il danneggiamento del molo, alla cui funzionalità tutta la cittadinanza si mostra interes-

---

<sup>57</sup> *Statuto*, cap. XVIII, p. 23.

<sup>58</sup> *Statuto*, cap. XXIV, p. 27.

<sup>59</sup> *Statuto*, cap. XVIII, p. 22.

<sup>60</sup> *Statuto*, cap. XVIII, p. 22.

<sup>61</sup> *Statuto*, cap. XVI, p. 21.

<sup>62</sup> *Statuto*, cap. XX, p. 24.

<sup>63</sup> *Statuto*, cap. XXIX, p. 38.

sata: si tiene, infatti, una assemblea a cui partecipano, con il Governatore e gli Anziani, l'Ufficio di Moneta e quelli di Provisione e di San Giorgio. Nella discussione si ripropone ancora una volta un topos tradizionale della riflessione politica genovese, secondo cui l'avarizia della terra ligure fa sì che lo sbocco economico naturale per i Genovesi sia il mare: è necessario, quindi, curare al meglio le strutture portuali e, se può essere utile, ci si deve rivolgere per consulenza ad ingegneri stranieri. Un giureconsulto, Battista di Goano<sup>64</sup>, propone, infine, una soluzione più immediatamente accessibile, che consiste nell'aggiungere ai Padri del Comune altri quattro ufficiali con il compito specifico di pulire il porto, ricostruire il molo e, soprattutto, reperire i fondi necessari alla bisogna.

La proposta viene approvata ed i nuovi eletti si preoccupano di rispolverare vecchi provvedimenti finanziari che, opportunamente riapplicati, servono ad accrescere le entrate, e quindi, le possibilità di spesa, della magistratura<sup>65</sup>.

#### 8. *Il progressivo aumento delle competenze extraportuali.*

Nei decenni successivi un momento significativo nella produzione normativa riguardante i Padri del Comune si coglie negli ultimi quindici anni del secolo XV, soprattutto con i Dogati del Cardinale Paolo di Campofregoso e di Agostino Adorno.

È proprio il Doge Cardinale che tende ad allargare le competenze della magistratura, assegnandole mansioni non sempre in linea con la sua attività tradizionale, soprattutto in campo suntuario.

Con un primo decreto del febbraio 1487, "contra sponsos", il Doge intende limitare i convivi ed i donativi: ai contravventori saranno applicate pene, esatte dai Padri del Comune<sup>66</sup>. La novità consiste nella proposta di rivolgersi per l'incasso anche alle colonne di San Giorgio,

---

<sup>64</sup> *Statuto*, cap. XXXI, p. 39.

<sup>65</sup> *Statuto*, capp. XXXIII - XXXVIII, pp. 44-48.

<sup>66</sup> *Statuto*, cap. XLIX, p. 54.

ed i Protettori sono costretti ad accettare questa nuova regolamentazione.

La materia è comunque vasta e complessa e si costituisce anche una commissione che la approfondisca: la risposta si ha qualche mese dopo, con la riaffermazione del divieto di pompe eccessive, che i Padri del Comune possono reprimere valendosi di un procedimento sommario e con esecuzione *etiam manu regia et militari*. La singolarità del provvedimento consiste nell'aggiunta personale da parte del Cardinale Doge di una pena canonica di estrema gravità, la *excommunicatio latae sententiae* <sup>67</sup>.

Questa doppia natura del reggitore e prelado genovese si volge però anche contro persone e prerogative ecclesiastiche: i Padri del Comune dovranno esigere le pene comminate a chi abbia violato il divieto di donazioni a chierici e monache <sup>68</sup>. Dal suo successore, il Doge Agostino Adorno, viene anche previsto il divieto di cedere terre, case o altri beni monastici e di fare spese eccessive nelle cerimonie di investitura di novizi <sup>69</sup>.

Ancora i Padri del Comune, oltre ad occuparsi di porto, molo, acquedotto, spese ed entrate, devono occuparsi delle tasse dei dottori giuristi e dei medici <sup>70</sup>; di pene per chi ospita servi fuggitivi <sup>71</sup>; di contrassegni obbligatori per gli Ebrei <sup>72</sup>; di lunghezza dei procedimenti giudiziari con pene per i giudici <sup>73</sup>; delle spese per l'organo di San Lorenzo <sup>74</sup>; delle coltivazioni addossate alle mura <sup>75</sup>; dei cartolari dell'Ufficio di Moneta <sup>76</sup>; della collocazione delle botteghe e dei banchi degli artigiani (soprattutto controllati sono i farmacisti, che dispensano medicine

---

<sup>67</sup> *Statuto*, cap. LI, p. 71.

<sup>68</sup> *Statuto*, cap. C, p. 165.

<sup>69</sup> *Statuto*, cap. LIV, p. 78.

<sup>70</sup> *Statuto*, cap. XLVIII, p. 67 e cap. XLIX, p. 68.

<sup>71</sup> *Statuto*, cap. LXXV, p. 132.

<sup>72</sup> *Statuto*, cap. XCVIII, p. 161.

<sup>73</sup> *Statuto*, cap. LVI, p. 84.

<sup>74</sup> *Statuto*, cap. LVIII, p. 90.

<sup>75</sup> *Statuto*, cap. LX, p. 92.

<sup>76</sup> *Statuto*, cap. LXXIII, p. 130.

spesso inutili o dannose)<sup>77</sup>; delle nuove costruzioni urbane<sup>78</sup>.

Il decreto più importante, relativo alla primigenia attività istituzionale della magistratura, riguarda la Darsena: nel 1488, il Cardinale Doge Paolo di Campofregoso, ritenendo la Darsena mal governata, cioè senza il debito amore e la diligenza necessaria, al punto da rischiare la distruzione e da togliere decoro e utili allo Stato, crede opportuno che essa *cura et diligentia restauretur et perficiatur*<sup>79</sup>. Il compito spetterà ai Padri del Comune *quibus rerum communium specialis cura demandata est et quorum in rempublicam studia et officia apud omnes spectatissima sunt*.

Nel 1503 i Padri del Comune chiedono una maggiorazione di entrate proprio per ben ottemperare al compito della manutenzione della Darsena<sup>80</sup>.

E proprio nelle parole del Doge Cardinale, sopra riportate, si può meglio leggere l'evoluzione della magistratura, il cui prestigio tecnico e professionale, garantito da una attività ormai quasi biscolare, la porta ad essere un punto di riferimento istituzionale, di affidabilità e sicurezza per i reggitori dello Stato, che continuano ad investirla di compiti in settori lontani dalla sua attività istituzionale.

È forse questo il periodo di maggiore splendore della magistratura, i cui membri, in un decreto del Senato del 1518, vengono addirittura definiti *Patres Patriae*<sup>81</sup>.

Anche il sistema di elezione, che prevede la sostituzione annuale di un membro, è stato studiato, come afferma un decreto del 1510, per non arrecare danni, per inesperienza, alle opere iniziate ed ai diritti del Comune<sup>82</sup>.

---

<sup>77</sup> *Statuto*, capp. XCIV e XCV, p. 160 e cap. XCIC, p. 164.

<sup>78</sup> *Statuto*, cap. LXXXVI, p. 148 e cap. LXXXVIII, p. 150.

<sup>79</sup> *Statuto*, cap. LII, p. 75.

<sup>80</sup> *Statuto*, cap. CII, p. 168.

<sup>81</sup> *Statuto*, cap. CX, p. 181 e p. XXXI.

<sup>82</sup> *Statuto*, cap. CVI, p. 175.

9. *La formazione della Repubblica oligarchica nel 1528 ed i primi riflessi sull'organizzazione portuale.*

Dalla entrata in vigore delle nuove leggi costituzionali del 1528 al 1572, anno della prima consistente riforma della magistratura, la normativa riguardante i Padri del Comune non sembra mutare la tendenza che li vede come un organo di polizia urbana oltre che portuale.

Molteplici sono, anche in questo periodo, le norme finalizzate a meglio regolamentare l'urbanistica cittadina, che si trova in una fase di grande sviluppo<sup>83</sup>.

Sembra anche di poter rilevare uno sviluppo di competenze extra-urbane, in quanto vediamo i Padri del Comune chiamati a regolamentare le occupazioni di spazi sul litorale<sup>84</sup> (ed in questi casi si costituiscono in tribunale, incamerando la metà delle pene comminate); o di orti nella piana del Bisagno<sup>85</sup>; o delle case costruite a Vado che, in evidente odio a Savona, hanno l'obbligo di innalzare lo stemma genovese<sup>86</sup>.

Solo tre norme sembrano contrastare la tendenza all'accumulo delle competenze, operando nel senso di sollevare gli ufficiali dalle troppe incombenze. La prima, del 1539, ritiene opportuno, per non distoglierli troppo dalle cure del porto, sottrarre ai Padri del Comune le cause delle Arti, che diventano di competenza dei Sindacatori minori<sup>87</sup>. La diminuzione di potere in questo campo non deve essere gradita ai magistrati che, nel 1547, ottengono di essere giudici nel valutare sia la correttezza delle elezioni dei Consoli delle Arti che l'esistenza dei requisiti di ammissione degli aspiranti alle Arti medesime<sup>88</sup>.

---

<sup>83</sup> E. Poleggi, *Strada Nuova. Una lottizzazione del Cinquecento a Genova*, Genova 1968, p. 43 e sgg.

<sup>84</sup> *Statuto*, cap. CLXVIII, p. 264.

<sup>85</sup> *Statuto*, cap. CLXIX, p. 266.

<sup>86</sup> *Statuto*, cap. CLXXII, p. 268.

<sup>87</sup> *Statuto*, cap. CXLII, p. 228.

<sup>88</sup> *Statuto*, cap. CLIX, p. 252.

Una seconda norma, del 1545, toglie alla magistratura la competenza sui postriboli, che passa al Collegio dei Procuratori<sup>89</sup>.

Una terza norma, infine, del 1571, elimina una prassi ritenuta illegale, facendo divieto ai Padri del Comune di disporre di somme investite in luoghi di San Giorgio senza una preventiva autorizzazione del Senato<sup>90</sup>.

Dal 1572 al 1588 si assiste, per la magistratura, ad una fase di riforme, che si allinea ad un processo di maggiore modernità e funzionalità della macchina amministrativa di tutto lo Stato Genovese<sup>91</sup>.

Nel 1572 i Padri del Comune si presentano dinanzi ai Serenissimi Collegi

« esponendo che per manifesta prova conoscano che per molte cure che hanno, et per la quantità delle occupazioni che per giornata li sopraionano per la conservatione et ampliacione del molo et porto, far nettar ponti e gabbioni per provvedere che li terreni, zetti, et altre immonditie della città siano condotti et portati alli dovuti tempi nelli luoghi soliti et destinati, perché la città sia astricata, il condotto in ogni tempo abbondare di aqua alli cannoni, perché quella ne' tempi di bisogni non sia presa e defraudata. Per procurare che il solo et aere publico delle strade et piazze publiche che non sia da particolari impedito. E perché le spese che alla giornata si fanno per le sopraddette cose potessero esser ben ordinate et curate, e perché li debitori di tasse toccanti a pagare a quei tali et altre cose fussero diligentemente riscosse et eseguite, cose principalissime per le quali il loro magistrato de Padri del Comune è stato instituito, et molti altri particolari ad esso spettanti, converrebbe finalmente non potendo il magistrato solo di tre attendere a tanto carico, sotto benigna correctione sempre di loro Signorie Ill.me far elettione di tre prestantissimi cittadini che sieme con loro il tutto potessero ben eseguire secondo li infrascritti capitoli per loro presentati... »<sup>92</sup>.

Il carico di lavoro è quindi divenuto eccessivo e, come si vede dal-

---

<sup>89</sup> *Statuto*, cap. CLIII, p. 246.

<sup>90</sup> *Statuto*, cap. CXCIV, p. 300.

<sup>91</sup> V. Piergiovanni, *Leggi e riforme a Genova tra XVI e XVII secolo*, in « Studi Genuensi », 4 (1986), pp. 23-37.

<sup>92</sup> *Statuto*, p. 305.

la descrizione delle maggiori incombenze presentate dagli ufficiali, la cura del porto sembra solo uno dei compiti principali.

I Collegi approvano la proposta, ma contestualmente operano un primo intervento di razionalizzazione, deliberando

«... che esso magistrato da sei repartirà le cure in questo modo, due di essi per sei mesi attenderanno alla scrittura, cura delle spese et sborso di tasse, et essigentia de debitori, conservatione de stabili et mobili spettanti al Comune tanto nella città quanto in tutto il suo distretto, et loro dipendenze...»<sup>93</sup>.

Non appartiene alla stessa logica razionalizzatrice, invece, un provvedimento del 1576 che, malgrado l'istituzione della Rota, conserva l'autorità criminale ad alcune magistrature, tra cui i Padri del Comune.

È stato ben ricostruito da Savelli il contesto del contrasto politico che vede il Senato impegnato a depotenziare la Rota criminale con pretestuose motivazioni<sup>94</sup>: si afferma, ad esempio, che lasciare un certo tipo di cause alla cognizione dei giudici rotali

«apporteria grandissima confusione et impedimento al maneggio et governo del Stato et particolarmente di quelli uffici et Magistrati, essendo tutte le cose che si trattano dinanzi da essi di natura che non comportano longhezza o rigore di libelli et di processi, come bisogneria che osservassero li giudici criminali, ma conviene che siano eseguite colli termini et forme delle regole di essi uffici et Magistrati...»<sup>95</sup>.

Si tratta certo di un provvedimento importante, che sarà ribadito nel 1653, quando si riterrà opportuno portare il giudizio su alcune malversazioni dinanzi ai Padri del Comune piuttosto che alla Rota criminale<sup>96</sup>, ma esso è frutto di un contrasto politico-istituzionale e non di un disegno di riorganizzazione burocratica.

---

<sup>93</sup> *Statuto*, p. 306.

<sup>94</sup> R. Savelli, *Potere e giustizia. Documenti per la storia della Rota criminale a Genova alla fine del '500*, in «Materiali per una storia della cultura giuridica raccolti da G. Tarello», V (1975), p. 71.

<sup>95</sup> *Statuto*, cap. CCXIX, p. 323.

<sup>96</sup> *Statuto*, cap. CCXCVI, p. 425.

10. *La definitiva riforma del 1588: il distacco tra « Padri di Comune Conservatori del Porto e del Molo » e « Padri di Comune Conservatori del Patrimonio ».*

La logica razionalizzatrice è sottesa, invece, alla riforma più importante e definitiva, nel senso che rimarrà in vita sino alla fine della Repubblica, e ha luogo nel 1588<sup>97</sup>.

Ancora una volta le ragioni della inefficienza della Magistratura, oberata da troppi compiti, vengono poste alla base di una richiesta di riforma che, al contrario che in passato, non si pensa di tacitare con il semplice aumento del numero degli ufficiali.

Nel testo che accompagna la proposta di riforma, si ricorda l'importanza del porto e la situazione ormai deteriorata al punto che

«...da tempo in qua per le immonditie, gietti et altro che in detto porto si ritrovano, è ridotto a tale che a pena un vassello di qualche portata per il poco fondo vi ha luogo, e che di più per ogni fortuna di mare si può temere della perdita de vasselli che in essi concorrono, per il che, se a ciò non vien dato il dovuto riparo, senza dubbio che si ridurrà del tutto a imperfettione. E se ben a' Magnifici Padri di Comune è data cura per la evacuatione e mantenimento di esso niente di meno essendo essi occupati in altre cose di non poco rilievo non ponno continuamente, come bisognerebbe, attendere alla opera suddetta...»<sup>98</sup>.

La soluzione proposta è la creazione di una nuova magistratura che si prenda carico di tutta una serie di incombenze che, al momento, impediscono ai Padri del Comune di perseguire i loro compiti primigeni e più importanti per la economia cittadina.

È necessario quindi « Riformare il magistrato de Padri di Comune dividendo le cure et esso magistrato riducendo in due... »<sup>99</sup>; il primo si denominerà, tornando all'antico, « Padri di Comune Conservatori del Porto e del Molo », mentre il secondo prenderà il nome di « Padri di Comune Conservatori del Patrimonio ».

---

<sup>97</sup> *Statuto*, cap. CCXLIX, p. 364.

<sup>98</sup> *Ibidem*, p. 369.

<sup>99</sup> *Ibidem*, p. 364.

Dopo qualche secolo, quindi, si ricostruisce una magistratura portuale, e attorno ad essa si ricompongono anche i contenuti di una competenza specifica, che val la pena di riportare.

In primo luogo la gestione e la manutenzione ordinaria del porto e delle sue adiacenze: si dice nel testo che ai nuovi Conservatori

«...resti appoggiata la cava di Carignano, di dove si levano le pietre per la reparatione del mole, il pontone, il porto, mole e darsina; parimenti la purgatione di esso porto darsina e spiaggette, et similmente l'evacuazioni de gabbioli, ristoratione di esso così nella città come fuori ne fossati ed altri luoghi, che rispondono nel porto e derivano dalle valli e ville convicine; purgar la terra e luoghi convicini di gietti immonditie et altre materie, che ponno nuocere al porto, così dentro come fuori con i suoi dipendenti, con la solita autorità giurisdittione e balia competente a' detti Padri di Comune Conservatori del Porto e mole così per le leggi come per le consuetudini...»<sup>100</sup>.

In secondo luogo i Conservatori si devono preoccupare degli interventi straordinari:

«...Spetti anco a detti Padri di Comune conservatori del porto e mole, a maggior chiarezza, cura d'ogni e qualunque purgatione et evacuazione che occorresse fosse necessario farsi così del porto come della darsina, fabbrica dei ponti del mare, et altre passionate ossia palificate che per conservatione del porto vogliono di tempo in tempo farsi, i quali habbiano la sola autorità da incatenare navi et altri navigli così nel porto come nella giurisdittione, conforme in tutto agli ordini e consuetudini della città...»<sup>101</sup>.

Devono poi provvedere «...alla custodia e spesa della lanterna o sia torre di Capo di Faro...»<sup>102</sup>.

Spetta ai Conservatori controllare che «...si vigili che li gietti che se portano per mare siano portati e sbarcati verso la spiaggia di S. Pier d'Arena oltra a' termini statuiti tra la Coscia e la casa che si chiama del Commune, et che il custode servi gl'ordini e usi le diligenze solite...»<sup>103</sup>.

---

<sup>100</sup> *Ibidem.*

<sup>101</sup> *Ibidem.*

<sup>102</sup> *Ibidem*, p. 365.

<sup>103</sup> *Ibidem.*

Rimane anche di loro competenza

«...dar licenza a' patroni delle navi e navigli di risarcire essi loro vasselli secondo che alla giornata occorresse così nel porto come fuori, o denegargliela, servati però sempre i decreti e gli ordini della magnifica Camera, e detti patroni costringere ad assicurare e dar li soliti pegni in Camera, così per quanto fossero debitori come per la osservazione degli ordini di Camera, e parimente farli ricuperare, cioè depositare così dai padroni delle fabbriche come da' mulattieri, barcaruoli, operarii, lavoratori, mastri di cazzuola e simili sorte di persone, et altri chi maneggiano gietti nella città e fuori, e massime nel porto, da chi maneggia gietti, savorre, immonditie, et altre cose simili per l'osservazione degli ordini come sopra, per la somma che dichiarassero ... »<sup>104</sup>.

Il potere di polizia della magistratura giunge poi a «...fermare et impedire fabriche et fare altri ordini per divertire il danno del porto si come far potevano a loro giudizio ... »<sup>105</sup>.

Viene, infine, a complemento di tutto quanto detto, ribadito che

«...Et per dare ordine et esecuzione alle cose suddette per la conservazione del porto, mole, e fabrica di esso con suoi dipendenti et emergenti come sopra, habbi tutta autorità facultà giuriditione che per gli ordini e per le antiche consuetudini competono e spettano, spettavano e competevano a magnifici Padri di Comune che hora sono et far quelle gride et ordini che fossero necessari secondo il solito ... »<sup>106</sup>.

Si ricompone, quindi, con questa legge, un insieme di competenze strettamente legate all'attività portuale. Nella stessa norma, come si è detto, si crea il Magistrato dei « Padri di Comune Conservatori del Patrimonio », ai quali resta affidato

«... tutto il resto che al presente ha il magistrato di Padri di Commune, così delle cose ordinarie che per natura dell'ufficio ordinate per leggi statuti e consuetudini, come delle delegate e del patrimonio stesso spettanti in qual si voglia modo a essa magnifica camera, così de luoghi delle compere di San Georgio come de beni stabili, debitori e qual si voglia altra cosa che spettasse o vero appartenesse a esso magistrato; a tale che detti Conservatori del

---

<sup>104</sup> *Ibidem.*

<sup>105</sup> *Ibidem.*

<sup>106</sup> *Ibidem.*

porto e mole solamente s'intromettono in le cose sopra assignate a loro carico, e tutto il resto spetti a prefati Conservatori del Patrimonio, e così di far pagare ogni spesa che alla giornata occorrerà farsi per detto magistrato de conservatori del Porto e mole, e che da esso gli fosse fatto mandato. Poi che detto Magistrato del Patrimonio havrà cura di tutto il maneggio del denaro, così in Camera come fuori, di qual si vogli introito suffragio e sovventione che fossero fatte a beneficio di detta Camera, le quali cose tutte spettino al detto magistrato dei Conservatori del patrimonio che di tutto terrà conto e scrittura . . . »<sup>107</sup>.

Con questa riforma, che introduce un elemento di razionalizzazione in un settore fondamentale per l'economia genovese, e che si colloca in un periodo nel quale lo Stato si arricchisce di una serie di articolazioni istituzionali che tendono a controllare gli aspetti più rilevanti della vita pubblica, la vicenda della magistratura portuale può dirsi conclusa.

Nei due secoli successivi, essa continuerà la sua attività ordinaria, regolamentata definitivamente da tale legge.

L'opera di depurazione da tutte le incrostazioni e competenze extra-portuali, che si erano sovrapposte nel tempo, se ne limita il rilievo politico, riporta però la magistratura genovese in ambiti operativi che sono tipici dei consimili organi presenti in altre nazioni europee, e fa ritenere valide ed estensibili anche ad essa le considerazioni teoriche e generali, di cui si è detto all'inizio, elaborate dai giuristi del tempo in tema di diritto portuale.

---

<sup>107</sup> *Ibidem*, p. 366.

PAOLA MASSA PIERGIOVANNI

**FATTORI TECNICI ED ECONOMICI  
DELLO SVILUPPO DEL PORTO DI GENOVA  
TRA MEDIOEVO ED ETÀ MODERNA (1340 - 1548)**



SOMMARIO: 1. *Alle origini dello scalo: tradizione ed organizzazione.* 1.1. La tradizionale immagine del porto di Genova - 1.2. Le fonti relative all'organizzazione amministrativa dello scalo - 1.3. Linee di tendenza dell'economia genovese fra XIV e XVI secolo. - II. *La gestione dei « Salvatores portus et moduli » fra Tre e Quattrocento.* 2.1. Il porto e le sue infrastrutture fino alla metà del Trecento - 2.2. Gli investimenti nel consolidamento delle strutture portuali (1340-1440): fondali, moli e fari - 2.3. La parziale autonomia di gestione delle Darsene e dell'Arsenale - 2.4. Il progressivo dilatarsi dei prelievi sui vettori e dei diritti portuali - 2.5 Il costante disavanzo evidenziato dai rendiconti del porto e l'interdipendenza finanziaria con la città. - III. *La svolta della politica portuale dei Padri del Comune nella seconda metà del Quattrocento.* 3.1. Moli e scogliera fulcro degli interventi dal 1451 al 1504 - 3.2. L'insufficienza delle rendite portuali. - IV. *Le grandi opere della prima metà del Cinquecento.* 4.1. L'impegno finanziario per i fondali e per la ricostruzione della Lanterna di Capo di Faro (1508-48) - 4.2. Il cronico squilibrio gestionale. - V. *I Padri del Comune fra porto e città.* 5.1. I principali interventi dei Padri del Comune al di fuori dell'ambito portuale (secc. XIV-XVI) - 5.2. Cenni sulle rendite extraportuali della Magistratura, indispensabili per due secoli al finanziamento dello scalo.

## I

### Alle origini dello scalo: tradizione ed organizzazione

#### 1.1. *La tradizionale immagine del porto di Genova.*

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 della

abilità nautica dei Genovesi (« rois de la mer ») ha lo scopo di celebrare, di riflesso, il proprio monarca, divenuto Signore della città<sup>1</sup>.

« C'est une muraille assise en mer sur gros rochers, qui artificiellement sont jetés là dedans l'un sur l'autre a pierre perdue . . . »

egli scrive del "Molo Vecchio", 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 molo<sup>2</sup>.

« . . . 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 . . . »<sup>3</sup>.

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 Promontorio, collocate ad una certa distanza l'una dall'altra, a cui le navi legavano gli ormeggi, servendosi anche di grossi anelli di ferro<sup>4</sup>.

Dotato anche di un faro, percorso da "cannoni" (tubature) che portavano l'acqua alle navi ancorate<sup>5</sup>, ripetutamente allungato, squassa-

---

<sup>1</sup> *Chronique de Jean d'Auton*, ed. J. Jacob, Paris 1834, parte IV, t. II, pp. 208-240 (spec. 225-26); G. Petti Balbi, *Genova medievale vista dai contemporanei*, Genova 1978, pp. 48-49 e pp. 152-157.

<sup>2</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova dalle origini fino alla caduta della Repubblica Genovese (1797)*, Genova 1913, p. 185 e sgg.; v. anche il lavoro di N. Malnate, *Della storia del porto di Genova dalle origini all'anno 1892*, Genova 1892.

<sup>3</sup> *Chronique* cit., pp. 225-26. Si veda anche F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 206-07.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 142 e sgg.

<sup>5</sup> F. Podestà, *Il molo vecchio*, in *Il porto di Genova nella mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano 1953, pp. 69-73.

to 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 religioso<sup>6</sup>: esso è testimonianza dello sviluppo del bacino portuale che, da protetta insenatura naturale, ricordata già prima del Mille<sup>7</sup>, si trasforma lentamente, grazie alla costruzione dei primi ponti in legno e delle Darsene, 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 urbanistiche<sup>8</sup>, iconografia<sup>9</sup>, descrizioni letterarie<sup>10</sup> 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 mutamenti<sup>11</sup>, e ne è testimonianza l'ammirata descrizione di Francesco Petrarca nel

---

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 70; F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 199 e sgg.; fin dai tempi della "Compagna" ogni genovese doveva pagare una tassa per la manutenzione del porto, del molo e della Lanterna, riscossa contemporaneamente alla decima del mare a favore della Chiesa di San Lorenzo; nel 1248 il Molo è dichiarato Opera pia, e quindi assegnatario di certi benefici. H. Sieveking, *Studio sulle finanze genovesi nel Medioevo e in particolare sulla Casa di San Giorgio*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », XXXV, 1905, I, p. 36 e F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 190-91.

<sup>7</sup> T.O. De Negri, *Il porto da lido preistorico all'età del Comune*, in *Il porto di Genova nella mostra* cit., pp. 21-34; F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 6 e sgg.; E. Poleggi, *Forma ed attrezzatura del porto di Genova sino al 1903*, in 1128-2000. *Il porto di Genova*, Genova 1971, p. 66 e sgg.; E. Poleggi, *Porto e città in età preindustriale*, in *Porto di Genova. Storia e Attualità*, Genova 1977, p. 19 e sgg.

<sup>8</sup> Si veda da ultimo L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X - XVI*, Genova 1980.

<sup>9</sup> Si veda il *Catalogo* della Mostra « Genova nelle vecchie stampe », Genova, 24 ottobre - 1 novembre 1970, Cassa di Risparmio di Genova e Imperia e, da ultimo, E. Poleggi, *Iconografia di Genova e delle Riviere*, Genova 1977.

<sup>10</sup> Si veda per tutti G. Pettì Balbi, *Genova medievale* cit., spec. pp. 66-173.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 11; L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città portuale* cit., pp. 160-62.

1358<sup>12</sup>; 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 . . .*)<sup>13</sup>; per i due fari alle opposte 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 entrano<sup>14</sup>; per la Darsena, *que defenditur . . . a marino impetu et fluctuatione obicibus . . . quibusdam mire magnitudinis*, cioè difesa da argini di mirabile grandezza dall'impeto delle onde del mare<sup>15</sup>.

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*<sup>16</sup>, 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 attive<sup>17</sup>:

---

<sup>12</sup> Cfr. G. Petti Balbi, *Genova medievale* cit., p. 24 e la bibliografia ivi citata; si veda anche E. Poleggi, *Forma ed attrezzatura del porto* cit., pp. 28-30.

<sup>13</sup> G. Petti Balbi, *Genova medievale* cit., pp. 84-85 e pp. 92-93.

<sup>14</sup> *Ibidem*, pp. 138-39.

<sup>15</sup> *Ibidem*, pp. 92-95.

<sup>16</sup> E. Poleggi, *Forma ed attrezzatura del porto* cit., p. 14 e p. 30 e sgg.; L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città portuale* cit., pp. 104-05.

<sup>17</sup> A. Giustiniani, *Castigatissimi annali con la loro copiosa tavola della Eccelsa et Illustrissima Repubblica di Genoa*, Genova MDXXXVII, c. XIII r. e v.: la versione riportata nel testo è la trascrizione dell'edizione del 1537, tratta da D. Gallassi, M.P. Rota, A. Scrivano, *Popolazione e insediamento in Liguria secondo la testimonianza di Agostino Giustiniani*, Firenze 1969, p. 133; il Giustiniani sottolinea la particolare sensibilità del porto al vento provenzale già messa in evidenza dal fiorentino Giovanni Ridolfi nel 1480. Cfr. G. Petti Balbi, *Genova medievale* cit., pp. 45-46 e 148-49.

«... porto marittimo, il quanto è grande et sicuro ampio, 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 ...<sup>18</sup> et questo porto capace di ogni quantunque numerosa armata. In la parte inferiore verso la Città vi sono sei ponti nominati, il primo de Cattanei, il secondo de 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 ciascaduno, 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 comune piglia acrescimento, et questo anno si è riparata la torre della Luminaria con la Loggia che li è vicina; ha gran commodità questo porto di acqua per cagione dell'acquedotto quale è in la piazza del mole, et delle Cisterne, quali sono al ponte de i Cattanei et etiandio perché l'acquedotto dona aqua quasi a tutti i ponti infino alla darsina; et è questo porto in la sua estremità circondato da una strata nominata la riva la quale è in longhezza tre millia seicento tredici palmi, tutta piena di Boteghe di artificii 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 artificiale<sup>19</sup> ... *quem non curvati scopuli aut sinuatus in arcum tam pontus statuit*<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Corrispondono a circa 450 metri. Il molo non verrà più prolungato fino al 1559 (F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 212); la *Ripa* risulta di circa 896 m.

<sup>19</sup> *Artificiales Portus sunt quos ars sive industria humana obices quasi contra ventorum impetus struxit, quales sunt ... in Italia Genuae ...*: J.F. Rethius, *De jure portuum*, in «Dissertationum Juridicarum Francofurtensium», V, Francofurti 1746, p. 4.

<sup>20</sup> G. Petti Balbi, *Genova medievale* cit., pp. 84-85.

*Profundo et sumptu immenso* è ipotizzato da un Anonimo scrittore all'inizio del XV secolo<sup>21</sup>; *tanto precio non parva urbs extrui posset*, annota un altro Anonimo poco più di vent'anni dopo<sup>22</sup>, 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*<sup>23</sup>.

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 »<sup>24</sup>.

Così ancora, se è facile o occasionale anche in altri Annalisti l'annotazione cronologica dei momenti in cui viene fatto un particolare sforzo finanziario della città per migliorare le infrastrutture portuali, essa non va di norma oltre l'eventuale ricordo dei maggiori sacrifici richiesti ai cittadini, con indicazioni quantitative incerte<sup>25</sup>.

Anche la storiografia che si è occupata del porto di Genova in età preindustriale, 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 attrezzature, o le alterne vicende del movimento commerciale, 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 in 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

---

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 94.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 92.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 138.

<sup>24</sup> D. Galassi - M.P. Rota - A. Scrivano, *Popolazione cit.*, p. 133.

<sup>25</sup> A. Giustiniani, *Castigatissimi annali cit.*, e G. e G. Stellae *Annales Genuenses*, a cura di G. Petti Balbi, R.I.S.<sup>2</sup>, XVII/II, Bologna 1975, *ad annos* 1251, 1283, 1300, 1302, 1326/28, 1432, 1487, 1512; meno sensibile ancora F. Casoni, *Annali della Repubblica di Genova del secolo decimosesto*, Genova 1799, tomo primo, pp. 80-84, *ad annum* 1531.

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 cessiti abbiano contribuito alla creazione ed all'ammodernamento delle infrastrutture del porto tra XIV e 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 ordinaria o straordinaria a carico di quella stessa società che intorno al porto prosperava o cercava di sopravvivere.

### 1.2. *Le fonti relative all'organizzazione amministrativa dello scalo.*

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 attività<sup>26</sup>. 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 dei libri contabili della Magistratura — tutti tenuti in partita doppia — permette di seguirne l'iter evolutivo ed il funzionamento a partire dal 1340, per un arco di tempo che si chiude alla fine del Settecento con la caduta della Repubblica aristocratica<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> Si veda, in questo stesso volume, V. Piergiovanni, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese*.

<sup>27</sup> La serie dei Registri contabili della Magistratura è conservata per il periodo più antico (1340 - 1406) presso l'Archivio di Stato di Genova (A.S.G.), *fondo Antico Comune*; dal 1412 al 1797 presso gli Archivi Storici del Comune di Genova (A.S.C.G.), *fondo Padri del Comune*. Si veda L. Saginati, *L'Archivio storico del Comune di Genova*, Genova 1974, pp. 5-53; V. Polonio, *L'amministrazione della "Res publica" genovese fra Tre e Quattrocento. L'Archivio "Antico Comune"*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVII, 1977, pp. 40-43 e pp. 156-160.

Questa prima parte dell'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 Repubblica<sup>28</sup>.

La documentazione contabile della Magistratura inizia, come si è detto, nel 1340. Dopo le tumultuose vicende politiche del 1339<sup>29</sup>, infatti, in cui furono bruciati i libri del debito pubblico e parte dei documenti del Comune, il riordinamento della burocrazia operato dal Boccanegra e la più curata e ordinata conservazione delle carte amministrative della Repubblica fanno sì che sia possibile seguire in modo più preciso gli interventi dei *Salvatores* per la manutenzione ed il miglioramento del porto.

La serie dei libri contabili dal 1340 al 1548 non è però continua e, specialmente per il periodo più antico, i libri superstiti lasciano sco-

---

Sulla prima parte dei registri (1340-1406) v. anche G.G. Musso, *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova*, Roma 1975, pp. 204-226. L'importanza dei registri contabili dei «*Salvatores portus et moduli*» è sottolineata anche da R.H. Bautier, *Sources pour l'histoire du commerce maritime en Méditerranée du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*, in *Les sources de l'Histoire maritime en Europe du Moyen Age au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Actes du Quatrième Colloque International d'Histoire Maritime, Paris 1962, p. 168 e sgg.

<sup>28</sup> E. Poleggi, *Forma ed attrezzatura del porto* cit., pp. 30-44; L. Forti, *La storia parla ancora*, in Catalogo della Mostra *Il porto vecchio di Genova*, 1-15 giugno 1985, Genova 1985, p. 63 e, in questo volume, il lavoro di G. Doria, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, con bibliografia.

<sup>29</sup> Cfr. V. Vitale, *Breviario della storia di Genova*, Genova 1955, I, p. 131 e, da ultimo, V. Piergiovanni, *Gli statuti civili e criminali di Genova nel Medioevo. La tradizione manoscritta e le edizioni*, Genova 1980, p. 88 e sgg.

perti intervalli ampi e irregolari: sfuggono così, in talune circostanze, momenti di particolare impegno finanziario in determinati settori — ricordati talora dalla storiografia<sup>30</sup> — ma nel complesso i registri utilizzati (quarantasei, che hanno permesso la ricostruzione della contabilità di quaranta esercizi)<sup>31</sup> — 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.

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 as-

---

<sup>30</sup> G. e G. Stellae *Annales genuenses* cit., *passim*, e F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., *passim*. Di questi interventi si darà comunque conto nel corso del lavoro.

<sup>31</sup> A.S.G., *fondo* Antico Comune, cit., registri nn. 189-205 e A.S.C.G., *fondo* Padri del Comune, registri nn. 1-33. Da ora in poi i dati numerici si intendono tratti dai libri contabili della Magistratura, *ad annum*, senza ulteriore indicazione in nota. I libri contabili utilizzati sono quasi esclusivamente mastri; si è fatto ricorso ai libri giornale (peraltro non numerosi) solo quando si è potuto accertare la completezza delle scritture e una forma delle rilevazioni tale da 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.

siste, 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.

### 1.3. *Linee di tendenza dell'economia genovese tra XIV e 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 Pisa<sup>32</sup>. Gli anni dei guadagni facili ed abbondanti, grazie ai commerci con l'Oriente, sono terminati: come rileva Day<sup>33</sup>, 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 di nuovi mercati ed interessata sempre più ai traffici del Mediterraneo occidentale<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup> V. Vitale, *Breviario* cit., I, p. 131; G. Caro, *Genova e la supremazia sul Mediterraneo (1257-1311)*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XIV-XV, 1974-1975; da ultimo, *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra Due e Trecento*, Atti del Convegno per il VII Centenario della Battaglia della Meloria, Genova 1984; G. Airaldi, *Genova e la Liguria nel Medioevo*, Torino 1986, con bibliografia; G. Forquin, *Storia economica dell'Occidente medievale*, Bologna 1987.

<sup>33</sup> J. Day, *Les douanes de Gênes, 1376-1377*, Paris 1963, spec. p. XXIII e p. XXIV e sgg.

<sup>34</sup> Si veda, per tutti, G. Pistarino, *Genova medievale tra Oriente e Occidente*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXI, I, 1969, pp. 45-73; M.L. Chiappa Mauri,

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 città<sup>35</sup>: 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 trascurabile<sup>36</sup>.

---

*Il commercio occidentale di Genova nel XIV secolo*, in «Nuova Rivista Storica», LVIII, 1973, V - VI, pp. 571-612; B. Kedar, *Mercanti in crisi a Genova e Venezia nel '300*, Roma 1981, e la bibliografia citata; il recente quadro bibliografico di G. Pistarino, *La storiografia marittima su Genova medievale*, in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli Stati italiani e la Repubblica di Ragusa, secolo XIV - XIX*, Napoli 1986, pp. 3-28.

<sup>35</sup> J. Heers, *Il commercio nel Mediterraneo alla fine del secolo XIV e nei primi anni del secolo XV*, in «Archivio Storico Italiano», CXIII, 1955; Idem, *Gènes au XV siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961; W. Borghesi, *Il Mediterraneo tra due rivoluzioni nautiche, secoli XIV - XVII*, Firenze 1976. Per un recente ragionato quadro bibliografico generale rimandiamo a G. Feltoni, *La storiografia marittima su Genova in età moderna*, in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea* cit., pp. 29-46.

<sup>36</sup> D. Gioffrè, *Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio (1495 - 1537)*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, Milano 1962, V, pp. 113-242; E. Grendi, *Problemi e studi di storia economica genovese*, in «Rivista Storica Italiana», 1972, pp. 1022-1060 e, da ultimo, Idem, *La repubblica aristocratica dei genovesi. Politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Bologna 1987, *passim*, ma spec. pp. 309-363. Sull'economia genovese di questo periodo, si veda, da ultimo,

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 alla pagina seguente un grafico, relativo al commercio marittimo genovese tra XIII e XVI secolo, proposto, più di vent'anni fa da Lopez<sup>37</sup>, ma che rimane ancora oggi valido come indicazione di sintesi di tutte le complesse e variegate sollecitazioni 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.

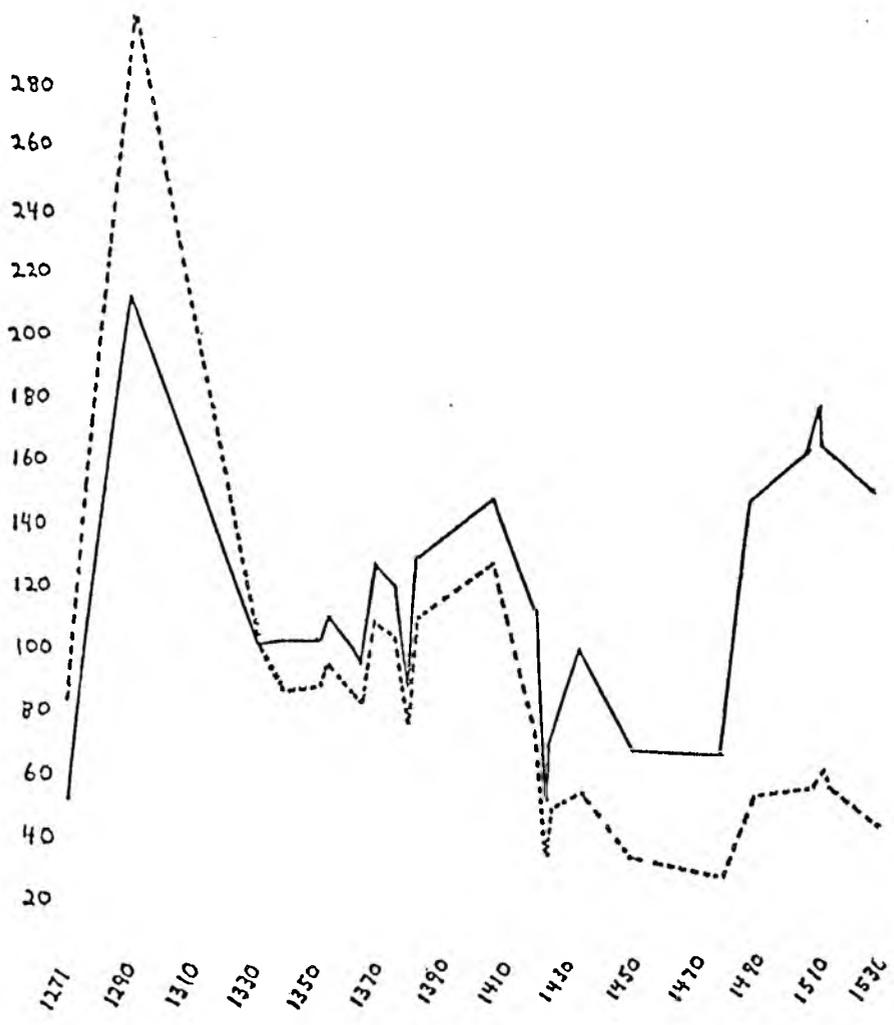
Il grafico è basato sulle cifre che — secondo i calcoli di Sieveking — rappresentano il valore minimo delle merci che gli appaltatori contavano di poter tassare all'entrata ed all'uscita del porto di Genova in una serie di anni scaglionati tra il 1274 ed il 1530<sup>38</sup>.

---

G. Doria, *Investimenti della nobiltà genovese nell'edilizia di prestigio (1530-1630)*, in « Studi Storici », 1, 1986, pp. 5-55 con vasta bibliografia e gli articoli di E. Otte (*Il ruolo dei Genovesi nella Spagna del XV e XVI secolo*) e G. Doria (*Conoscenza del mercato e sistema informativo: il know-how dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI e XVII*) nel volume *La repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, a cura di A. De Maddalena e H. Kellembenz, Bologna 1986.

<sup>37</sup> R.S. Lopez, *Market expansion: the case of Genoa*, in « Journal of Economic History », XXIV (1964), pp. 445-464, ora anche in R.S. Lopez, *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975, pp. 43-62; peraltro tutto il complesso delle opere di questo A. è fondamentale per la storia economica di Genova nel Medioevo.

<sup>38</sup> Hanno quindi una serie di difetti ma rappresentano una base utile, oltre che non facilmente sostituibile, per la determinazione di un andamento plurisecolare. Si veda R.S. Lopez, *Market Expansion* cit., pp. 49-52. Per la discussione dei dati si rimanda a Idem, *Quattrocento genovese*, in « Rivista Storica Italiana », LXXV (1963), pp. 710-727 (ora anche in *Su e giù per la storia di Genova* cit., pp. 63-80) ed a R.S. Lopez-H.A. Miskimin, *The Economic Depression of the Renaissance*, in « The Economic History Review », XIV (1962), pp. 408-426; XVI (1964), pp. 525-



Il commercio genovese (1271 - 1530)  
 (1334 = 100)

———— in lire genovesi, moneta di conto  
 - - - - - in lire oro

Grendi ha in parte ripreso il discorso per l'ultimo cinquantennio, in modo sostanzialmente concorde. Sulla base dei dati della tassa dell'ancoraggio, tratti dai registri contabili dei Padri del Comune<sup>39</sup> evidenzia una fase ascendente dei traffici dal 1480 al 1510 che segue ad una fase depressa 1450-80; per coprire cronologicamente il periodo oggetto di questo studio occorre segnalare ancora il calo del ventennio successivo al 1510 ed il migliore andamento dei decenni più vicini alla fase positiva di metà secolo<sup>40</sup>.

Poiché agli elementi pubblicati è possibile aggiungere qualche precisazione, anche per il periodo trecentesco, si è ritenuto opportuno riunire i dati relativi alle navi che frequentano il porto di Genova (e che hanno come fonte i registri contabili della Magistratura portuale)<sup>41</sup> dalla metà del Trecento alla metà del Cinquecento nella tabella alla pagina seguente, anche se la loro saltuarietà non evidenzia una serie continua. Questi dati quantitativi arricchiscono, confermandone la validità, le serie già conosciute per Genova e sono sostanzialmente allineati a rilevamenti dello stesso tipo effettuati per altre realtà portuali<sup>42</sup>.

Come si vedrà meglio in seguito<sup>43</sup> le tariffe portuali permettono

---

527; più di recente, G. Felloni, *Struttura e movimenti dell'economia genovese tra Due e Trecento: bilanci e prospettive di ricerca*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo* cit., pp. 164-165, 175.

<sup>39</sup> E. Grendi, *La repubblica aristocratica* cit., p. 348 e sgg.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

<sup>41</sup> Vedi *infra*, par. 2.4, 3.2 e 4.2 in cui vengono esaminati dettagliatamente i prelievi fiscali dalla cui riscossione si sono tratti i dati della tabella.

<sup>42</sup> Importanti per lo studio della storia di navi, strumenti e commercio in questo periodo sono sempre i «Travaux des Colloques Internationaux d'Histoire maritime», tra i quali si ricordano in particolare il primo su «*Le navire et l'Economie maritime du XV au XVIII siècle*», Paris 1957, ed il secondo su «*Le navire et l'Economie maritime du Moyen-Age au XVIII siècle, principalement en Méditerranée*», Paris 1958; da ultimo si veda *Les hommes et la mer dans l'Europe du nord-ouest de l'antiquité à nos jours*, a cura di A. Lottin - J.C. Hocquet - S. Lebeq, numero speciale della «*Revue du Nord*», 1986, pp. XVII - 523, Atti del Colloquio Internazionale di Boulogne sur mer, 15-17 giugno 1984: di particolare rilievo la *Section Ports et installations portuaires*.

<sup>43</sup> Vedi *infra*, par. 3.2 e 4.2.

Anno	Navi che escono dal porto	Navi che entrano in porto	Navi che pagano l'ancoraggio	Navi che entrano per la 1 <sup>a</sup> volta in porto
1363-64 *	30			
1365-66	48			
1371-72	79			
1374-75	88			
1379-80	35			
1380-81	38			
1383-84	88			
1391-92	96			
1394-95	41			
1405-06	59			
1406-07	?			
1408-09	95			
1412-13	37			
1429-30	23			
1438-39	29			
1439-40	19			
1451	41			
1456	33			
1458	17			
1460	7	2		
1471	15	12		
1487	37	29	34	6
1493	27	23	21	7
1498	36	31	53	20
1508	36	39	56	24
1530	124	111	91	45
1538	136	136	125	35
1539	145	140	130	33
1541	124	123	120	29
1543	194	192	178	44
1545	111	112	102	21
1548	190	188	163	59

\* Da marzo a marzo fino alla metà del XV secolo.

qualche considerazione anche sulla tendenza all'aumento che in questo periodo caratterizza la portata delle navi, individuandone con chiarezza il punto di svolta alla fine del Quattrocento<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> Il fenomeno raggiunge la massima intensità nei decenni centrali del secolo successivo. Si veda E. Grendi, *La Repubblica aristocratica* cit., pp. 336-39; F.C. Lane, *Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 11-16 e 284 e sgg. Per le navi nordiche, v. P. Heinsius, *Dimensions et caractéristiques des "Koggen" hanséatiques dans le commerce baltique*, in *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIII siècle*, Travaux du troisième Colloque International d'histoire maritime, Paris 1960, pp. 17-18.

## II

### La gestione dei « Salvatores portus et moduli » fra Tre e Quattrocento

#### 2.1. *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 Trecento. 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'approdo<sup>1</sup>, 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 marino<sup>2</sup>.

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), col-

---

<sup>1</sup> Cfr. E. Poleggi, *Forma ed attrezzatura del porto* cit., p. 9 e sgg.; Idem, *Porto e città* cit., p. 19 e sgg.

<sup>2</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 96 e sgg.; si vedano anche i contributi di T.O. De Negri, N. Calvini, F. Podestà, G.A. Nanni, in *Il porto di Genova nella mostra* cit., pp. 9-74.

mata 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 acquistate nel periodo 1257-60. Alla struttura esistente alla metà del Duecento, i *Salvatores* apportano miglioramenti e procedono ad opere di consolidamento negli anni 1283-85, 1290-95 e 1299-1302<sup>3</sup>.

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 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 chiarezza<sup>4</sup>: il primo, vicino al Molo, denominato *Pons Borgognorum*, o di Piazzalunga, detto successivamente "dei Cattanei"; il secondo, 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").

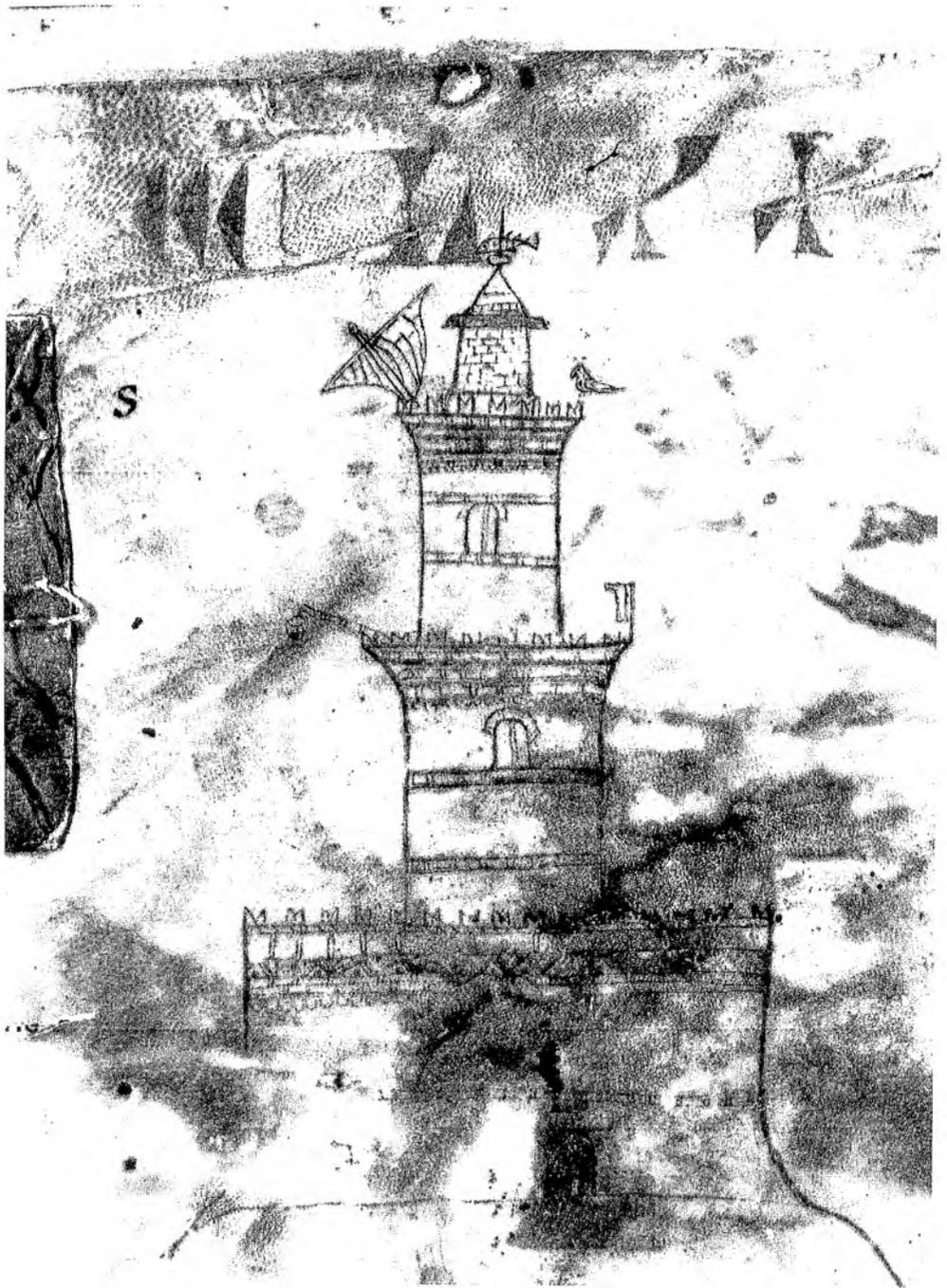
Dalla parte occidentale, il bacino è chiuso da una sassosa lingua di terra alta sul mare, o Promontorio, che prende in breve il nome di "Capo di Faro", in quanto sede di una delle più antiche torri dotate di un faro per le segnalazioni ai naviganti, anch'essa — come il molo — destinata a caratterizzare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

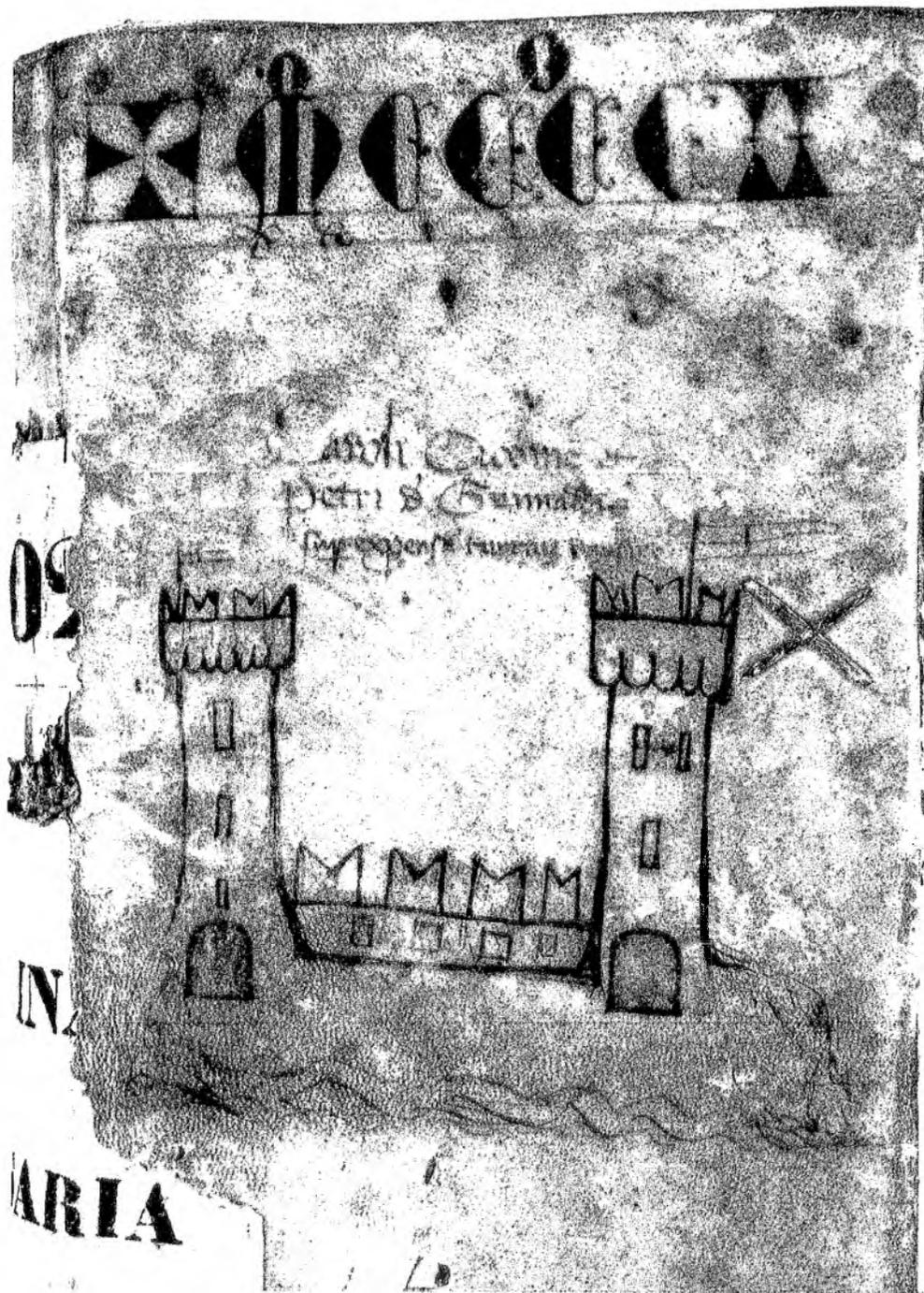
---

<sup>3</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 228: «...quia tranquillitati portus cognitum fuit illam nocere ... et tantum repleta fuit arena ...»; sul Molo "vecchio", *ibidem*, pp. 190-288 e L. Grossi Bianchi-E. Poleggi, *Una città portuale* cit., pp. 100-104.

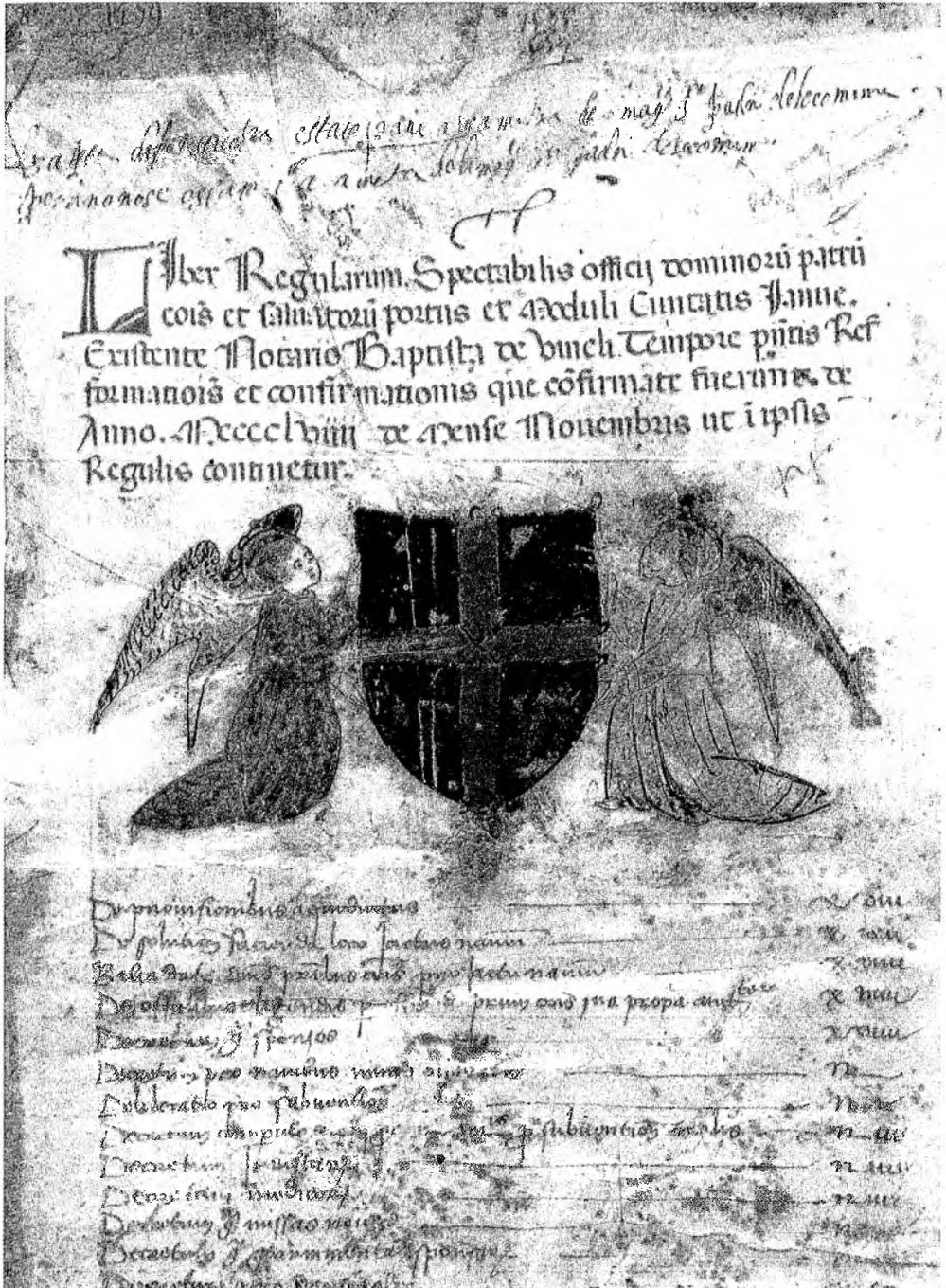
<sup>4</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 29 e sgg., p. 101 e sgg., p. 189 e sgg. I ponti prendono il nome o dalle vie e piazze immediatamente contigue (es. di Piazzalunga), o dalle famiglie i cui possessi si trovano nelle immediate vicinanze (es. dei Cattanei, dei Chiavari), o dalla merce 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).



Tav. 1 - *La Lanterna dal Cartolare del 1371 dei Salvatore Portus et Moduli* (Archivio di Stato di Genova, Antico Comune)

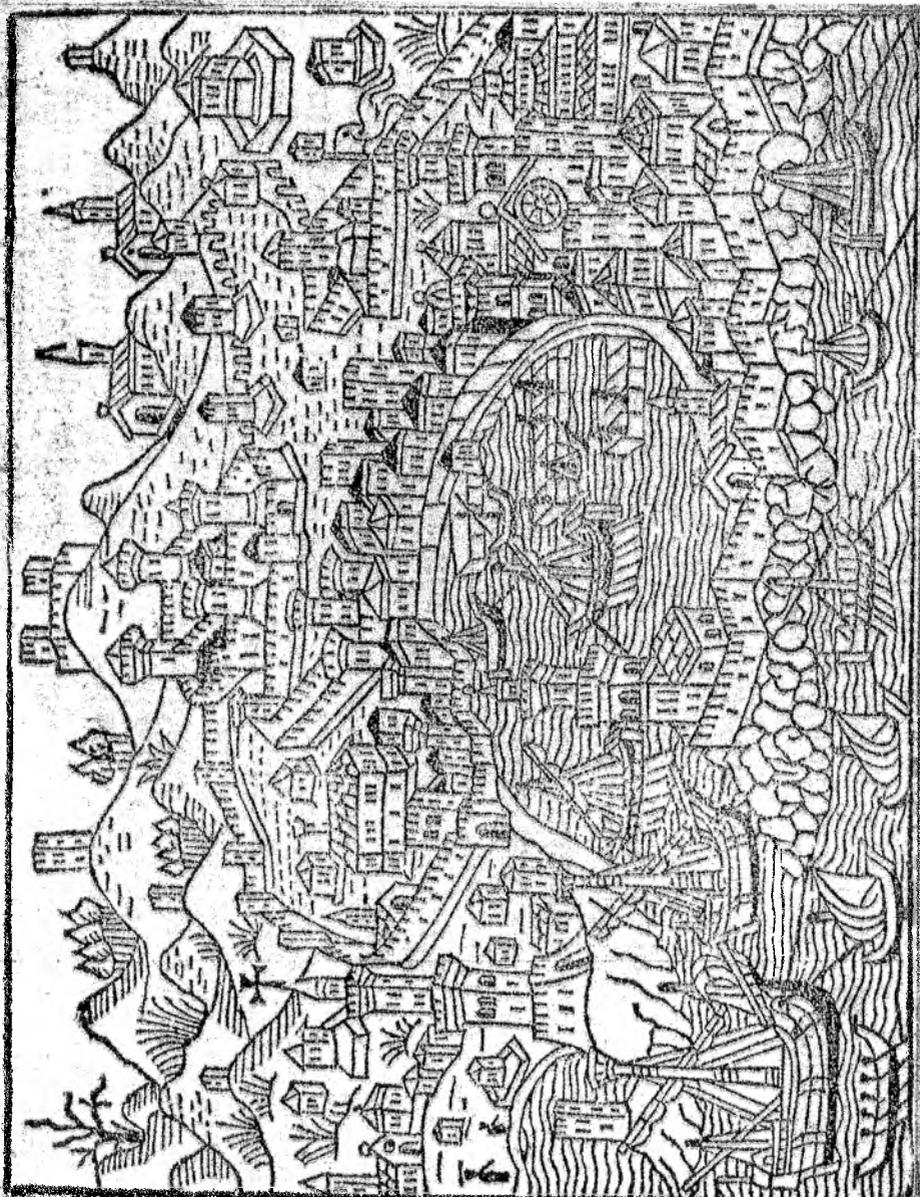


Tav. 2 - *Le Torri della Darsena dal Cartolare dei Salvatore Portus et Moduli, Darsina, 1402-1405*  
(Archivio di Stato di Genova, Antico Comune)  
Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2014



Tav. 3 - Frontespizio del ms. *Regulae Patrum Communis*, 1459 (Archivio Storico del Comune di Genova)  
 Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2014

**GENVA VRBS MARITIMA.**



Tav. 4 - *Genova Urbs Maritima* (da J.Ph. Bergomensis, *Novissimae historiarum omnium ripercussiones*, Venezia 1503)

cesi fuochi, sia per la segnalazione delle navi in arrivo, sia per indicare, durante la notte, l'ingresso del porto<sup>5</sup>. 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 faro<sup>6</sup>.

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)<sup>7</sup>, la fondazione verso ponente, presso la Porta dei Vacca, di una piccola Darsena con torri (1283-85) per ormeggiare le navi in acque tranquille, e di un Arsenale per la costruzione e la riparazione delle galere, si può dire che « la macchina portuale assume natura finita di vera e propria infrastruttura artificiale »<sup>8</sup>.

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 esborso i lavori di restauro del molo e di aggiunta di scogliera del periodo 1326-28<sup>9</sup>, 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 e ricordata con enfasi dall'Annalista Stella<sup>10</sup>.

## 2.2. *Gli investimenti nel consolidamento delle strutture portuali (1340-1440): fondali, moli e fari.*

Avvenimenti bellici, conflitti politici e calamità naturali rovesciano nel XIV secolo il trend che aveva reso possibile la rivoluzione com-

---

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 303 e sgg.; M. Lungonelli, *La Lanterna*, in *Il porto cit.*, pp. 74-82.

<sup>6</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova cit.*, p. 357 e sgg.

<sup>7</sup> Detto anche "piccolo porto" è in pratica la goletta tra il Molo Vecchio e il Ponte dei Cattanei.

<sup>8</sup> L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città portuale cit.*, p. 100.

<sup>9</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova cit.*, p. 196.

<sup>10</sup> G. e G. Stellae *Annales Genuenses cit.*, *ad annum*.

merciale qualche secolo prima. Il fenomeno è europeo e mediterraneo in particolare<sup>11</sup> e di esso l'attività dello scalo genovese — come si è già detto — non può non risentire: le accresciute difficoltà, però, se minano una posizione di monopolio, non ne annullano completamente la prosperità.

Nonostante le traumatiche vicende di metà secolo, quali i disordini politici e la peste nera, il governo cittadino riesce a completare una nuova e più ampia cerchia di mura ed un complesso sistema difensivo, mentre le fondazioni religiose e gli insediamenti nobiliari continuano ad espandersi: la struttura urbana rimane comunque sempre fortemente orientata verso le attività della *ripa maris*<sup>12</sup>.

Così la Magistratura preposta all'amministrazione dello scalo opera alacremente per il consolidamento delle infrastrutture portuali: tale attività palesa esigenze di migliorie ma contemporaneamente non cela la speranza che i lavori portuali siano funzionali ad un predominio definitivo e stabile nei commerci con il vicino Oriente.

Non è un caso che i momenti di maggiore impegno finanziario a favore delle strutture portuali, sulla base della documentazione disponibile, coincidano con gli anni in cui il movimento del porto, cui abbiamo già accennato<sup>13</sup>, ha andamenti particolarmente favorevoli: nel 1374, così come nel 1383, infatti, si provvede con efficacia e risolutezza al Molo ed in parte ai fondali, oltre che a rinnovare e riparare i natanti (pontoni, *scaffe* e *plate* o chiatte) utilizzati per questo tipo di lavori; se nel 1342 è la Lanterna di Capo di Faro a richiedere un'attenzione particolare ed un non indifferente impegno di fondi, è del 1391-94 il tentativo di migliorare l'efficienza dei due fanali. La scelta di un rifacimento solo parziale non risulta però felice: poco più di dieci anni dopo (1405) la sorgente di luce di Capo di Faro deve essere completamente rimessa a nuovo con una spesa cinque volte superiore a quella sostenuta alla me-

---

<sup>11</sup> R.S. Lopez, *Il commercio dell'Europa medievale: il Sud*, in *Storia economica Cambridge*, II, *Commercio e industria nel Medioevo*, Torino 1982, p. 382 e sgg.; più di recente G. Felloni, *Struttura e movimenti dell'economia genovese* cit., pp. 164-65, 175.

<sup>12</sup> L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città portuale* cit., pp. 166-67 e 211 e sgg.

<sup>13</sup> Vedi *supra*, parag. 1.3.

tà del Trecento; migliori i risultati invece per il più piccolo faro del Molo, che non richiederà fino alla seconda metà del Quattrocento che lavori di ordinaria manutenzione.

I primi decenni del secolo successivo risentono sempre più della stagnazione dei traffici all'interno del bacino del Mediterraneo: la gestione portuale degli anni 1405 - 1440 sembra confermare il periodo di transizione, denunciando nel complesso una politica di spese contenute, senza grossi interventi migliorativi.

I *Salvatores* adempiono cioè in questo scorcio di secolo ai loro compiti istituzionali di manutenzione e di conservazione delle attrezzature dello scalo, per le quali i danni causati dal mare e dall'usura, oltre che da calamità accidentali, richiedono spesso lavori di ripristino anche costosi (è così, ad esempio, per il tetto dell'Arsenale, nel 1408 e nel 1412); in una sola occasione, nel 1412, effettuano un investimento in qualcosa di "nuovo", finanziando — come vedremo — 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.

Già queste prime indicazioni mettono in evidenza con chiarezza come, tra le varie categorie di costi dello scalo, occupino una posizione di preminenza tre settori, nei confronti dei quali gli interventi sono praticamente continui ed assumono spesso una notevole rilevanza finanziaria: il mantenimento di una certa profondità delle acque, necessaria per il pescaggio delle navi (la cui portata va progressivamente aumentando), mediante la pulizia delle golette ed in generale dei fondali di tutto il bacino del porto; la cura della funzionalità del Molo e dei vari pontili di attracco e la loro protezione dal mare; il funzionamento dei due fari e la conservazione ed il miglioramento delle strutture murarie dei fari.

Il mantenimento o la ricostituzione di una certa profondità nei fondali del bacino portuale è una preoccupazione costante dei Padri del Comune<sup>14</sup> e richiede con continuità l'impiego di una quota non indifferente delle risorse finanziarie della magistratura.

---

<sup>14</sup> Questa preoccupazione dei Padri del Comune emerge con chiarezza dalla

Causa principale del ricorrente interramento dello specchio acqueo è l'enorme quantità di terreno e di detriti che convogliano i rivi e le chiaviche che sboccano nel mare, oltre al danno causato 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 la 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 gli strumenti di escavazione, sia i *pontoni* o le *bitte*, cioè i mezzi galleggianti su cui operare.

Quando i lavori superano la semplice manutenzione per diventare delle vere e proprie migliorie (specialmente riferite alle Darsene e alle golette), si chiudono gli specchi d'acqua con palizzate (*palificate*) e si provvede a prosciugare lo spazio acqueo con grossi cucchiai (*cicogne*)<sup>15</sup> ed a scavare il fondo.

Come si è detto, fra Tre e Quattrocento l'attenzione dei Padri del Comune in questo settore è sempre vigile: tranne che nel decennio tra il 1370 e l'80 — in cui gli sforzi si concentrano sui moli e sul rinnovo dei natanti che vengono usati nei lavori portuali — in ogni esercizio viene effettuata la manutenzione dei fondali, anche se varia il grado dell'intervento.

La documentazione disponibile per il periodo 1340-1440 (venti esercizi che vanno da marzo a marzo, come tutta la contabilità della Repubblica anteriore alla metà del Quattrocento)<sup>16</sup> permette sia di rilevare l'impiego di manodopera per estrarre lo *zetum* (sabbia e pietre) a *plata*, cioè caricando la chiatte o *plata*, con riferimento alla quale la mercede è sovente pattuita, indipendentemente dal numero degli addetti; sia

---

vasta normativa in proposito, reperibile nello *Statuto dei Padri del Comune della Repubblica genovese*, a cura di C. Desimoni, Genova 1886.

<sup>15</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 387 e sgg. Vari documenti attestano la ricerca infruttuosa di congegni tecnicamente più avanzati. *Ibidem*, p. 402 e sgg.

<sup>16</sup> Cfr. M. Buongiorno, *Il bilancio di uno Stato medievale: Genova 1340-1529*, Genova 1973, p. 17 e sgg.

di osservare il logorio dei mezzi di lavoro e di trasporto che necessitano di continua manutenzione e di riparazioni spesso costose, ma anche di periodiche sostituzioni.

Tra il 1340 ed il 1365 il costo di ogni carico di materiale estratto (con una media di duecento carichi ogni esercizio) subisce una notevole lievitazione: il passaggio da soldi 18 a soldi 40, vista la stabilità delle altre retribuzioni del periodo, induce a supporre un mutamento nelle dimensioni della zattera<sup>17</sup>. Negli esercizi successivi — ma in parte già nel 1340 — il lavoro viene invece quasi sempre retribuito a giornata<sup>18</sup> e l'esborso sostenuto dai Padri del Comune evidenzia in modo chiaro il risvolto occupazionale offerto alle maestranze cittadine di un nucleo urbano la cui consistenza, nel XIV secolo, oscilla mediamente intorno ai 50.000 abitanti, se si esclude la pur non breve parentesi della peste<sup>19</sup>.

Agli addetti ai lavori portuali erano poi di norma garantiti, oltre alla retribuzione, *cibo et potu*<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> Nel 1340-41 vengono estratte 236 *platate* a sol. 18 ciascuna; nel 1342-43 il numero sale a 279, ma la retribuzione è invariata; circa 100 a sol. 28 sono estratte nel 1350-51; 155 nel 1351-52, a sol. 23 e mezzo; circa 200 nel 1363-64, in parte a sol. 34 ed in parte a sol. 40; 75 nel 1365-66, quasi tutte a sol. 40; nel 1429-30 sono invece retribuite sol. 22 e den. 5. L'unità in cui vengono espressi i valori monetari da ora in avanti, sia nel testo, sia nelle tabelle, è la moneta di conto in uso a Genova: la lira divisa in 20 soldi, ciascuno dei quali è composto da 12 denari. A questo proposito non verrà più data alcuna indicazione in nota. Sulla lira genovese e sul suo potere di acquisto si veda G. Felloni, *Profilo economico delle monete genovesi dal 1139 al 1814*, in G. Pesce - G. Felloni, *Le monete genovesi. Storia, arte ed economia delle monete di Genova dal 1139 al 1814*, Genova 1975, pp. 201 e sgg., 219 e sgg., 293 e sgg. All'interno del periodo oggetto di questo studio, l'A. individua (p. 304) due decenni di « svalutazione intensa » (1405 - 1425) ed alcune « fasi di deprezzamento rallentato o di stabilità quasi assoluta » (1320-1404; 1460-80; 1528-60).

<sup>18</sup> Le giornate sono normalmente retribuite sol. 5 ciascuna dal 1340 al 1430 e sol. 6 nei due esercizi successivi; atipici gli esercizi 1391-92 (sol. 4½) e 1412-13 (sol. 4 den. 3).

<sup>19</sup> Cfr. G. Felloni, *Struttura e movimenti dell'economia genovese* cit., pp. 158 e 169-71: la città contava 54.000 abitanti prima della peste; 33.000 subito dopo (1358-60) ma già 49.000 nel 1370-71.

<sup>20</sup> Nella contabilità il vitto è computato come spesa supplementare sostenuta dai Padri del Comune ed imputata ai lavori in ragione di sol. 2 a giornata per persona.

Nel prospetto seguente sono evidenziate, per ogni esercizio considerato, il numero delle giornate di lavoro impiegate per la pulizia dei fondali; nei casi in cui il dato non era rilevabile dalla contabilità si è adottato il parametro — chiaramente indicato nel mastro del 1408-09 e valido almeno dal 1363-64 — che ad ogni carico della *plata* corrispondesse il lavoro di 10 uomini per una giornata<sup>21</sup>:

Esercizio *	n° di giornate	Esercizio *	n° di giornate
1340-41	1897	1383-84	1582
1342-43	930	1391-92	139
1350-51	500	1394-95	538
1351-52	775	1405-06	370
1363-64	2000	1406-07	1467
1365-66	750	1408-09	2150 + 906 <sup>22</sup>
1371-72	—	1412-13	526
1374-75	—	1429-30	1067
1379-80	—	1438-39	755
1380-81	1650	1439-40	267

\* da marzo a marzo, tranne il 1429-30 che va da ottobre a ottobre.

Gli esborsi relativi sono riportati nella prima colonna della Tabella n. 1 nella quale sono sintetizzate le voci di spesa che, tra il 1340 e il 1440, caratterizzano la gestione del porto da parte dei Padri del Comune.

Oltre alla manodopera, la pulizia dei fondali richiede l'uso continuo dei mezzi galleggianti, cui si è già accennato, i quali sono sottoposti

<sup>21</sup> Per gli esercizi precedenti e per il 1429-30 si è tenuto presente il numero dei carichi giornalieri necessario ad un gruppo di dieci uomini per avere una retribuzione *pro capite* di sol. 5. I dati ottenuti trasformando le *platae* in giornate sono in corsivo.

<sup>22</sup> Il secondo numero indica le giornate di lavoro effettuate da giugno a febbraio con la scaffa a favore delle Darsene e a spese dei Padri del Comune. Sulle Darsene vedi *infra*, parag. 2.3.

ad una costante usura, poiché — come vedremo — risultando ampiamente utilizzati anche per il trasporto dei grossi blocchi di pietra (*lapides*) usati per rinforzare la scogliera di protezione del Molo.

Le riparazioni richieste dai natanti (tra le quali si segnala per frequenza la calafatura) emergono in modo macroscopico tra i costi con il 1365, cioè in concomitanza del grosso intervento sui fondali delle Darsene da parte del Comune, con il coinvolgimento dei *Salvatores* e delle apparecchiature tecniche da questi gestite.

Ammaestrata dall'esperienza, la Magistratura è indotta a pianificare negli anni settanta un graduale rinnovo dei mezzi: un pontone nuovo nel 1371, con un investimento di oltre tremila lire<sup>23</sup>; una *scaffa* e due *plate* commissionate ai maestri d'ascia nel 1374<sup>24</sup>.

Le necessità ricorrenti degli scafi non sembrano tuttavia subire un ridimensionamento negli anni successivi, nonostante i recenti rinnovi, raggiungendo il livello più alto nel 1384, come è documentato nella tabella più oltre riportata, relativa ad un complesso di mezzi che nel 1379 risulta così composto: 1 pontone, 1 *scaffa*, 4 *plate* ed una barca. Non molto diversa è la consistenza documentata da un inventario redatto nel mastro del 1395 e relativo ai beni che spettano all'ufficio dei *Salvatores*: 1 pontone con la sua barca, 1 *scaffa* e 5 *plate*, di cui una *cum sua barca*; ad esse si aggiunge (ma potrebbe trattarsi anche di una sostituzione), nel 1412, una *scaffa* del costo di 1060 lire. Si tratta dell'unico investimento effettuato allo scopo di migliorare questo tipo di attrezza-

---

<sup>23</sup> Alle spese per l'approntamento del nuovo pontone è dedicato un apposito conto con scritture minuziose che evidenziano, oltre al costo dello scafo (lire 3285.3.9 di Genova), quello per la nuova barca di cui è attrezzato (lire 110 più circa 9 soldi per ciascuno dei 30 remi di cui è dotata), le spese per il varo (lire 57.2.9) e per il sartame (lire 187.11.3 di canapa, cui vanno aggiunte lire 72.10 pagate al filatore che la lavora): poco più del 15% del costo (lire 542.11.4) è finanziato dal Comune.

<sup>24</sup> In questa occasione vengono venduti, in verità con un risultato non brillante, un vecchio pontone (per lire 141) ed una vecchia chiatta (per lire 70). I Padri del Comune realizzano in questo stesso esercizio anche lire 165 dalla vendita di tre vecchie galere. Così nel 1405-06 dalla vendita di due vecchie chiatte si ottengono 40 lire e un po' più di 31 lire da una vecchia gomena. Sui maestri d'ascia e sui calafati, si veda L. Gatti, *Costruzioni navali in Liguria fra XV e XVI secolo*, in *Studi di Storia navale*, Firenze 1975, pp. 28-33.

ture che risulta dalla contabilità della prima metà del Quattrocento, periodo che si segnala anche per la netta contrazione delle spese di manutenzione dei mezzi galleggianti, conseguente al loro minor uso.

Nella tabella successiva si è cercato di evidenziare, relativamente ai 20 esercizi presi in considerazione, l'andamento dei costi di manutenzione e riparazione e di rinnovo dei natanti. Per l'incidenza complessiva del settore all'interno della generale gestione dello scalo, si rimanda alla Tabella n. 1: il peso significativo di questa voce di spesa si manifesta con maggiore evidenza in esercizi, come il 1371-72 ed il 1374-75 in cui rinnovi e manutenzione straordinaria si sommano. Se in questa particolare circostanza rispettivamente il 74 ed il 35% dei costi sostenuti riguardano i natanti, anche in altri momenti l'uscita non è trascurabile: il 44% nel 1351-52; il 42% nel 1383-85; il 36% nel 1412-13.

Andamento dei costi di riparazione e di rinnovo dei mezzi galleggianti		
Esercizio	Costi di riparazione	Costi di rinnovo
1340-41	—	—
1342-43	—	—
1350-51	356.12. 6	—
1351-52	1130.10.11	—
1363-64	505.16. 1	—
1365-66	1067.05.10	—
1371-72	1330. 7. 1	3285. 3. 9 *
1374-75	747.11. 7	1330. 9. 5
1379-80	974.11. 6	—
1380-81	589.11. 6	—
1383-84	1262.13. 3	—
1391-92	296. 9.11	—
1394-95	19. 6. —	—
1406-07	—	—
1408-09	20. 5. —	—
1412-13	—	1060. —. —
1429-30	98.14. —	—
1438-39	89.13. 8	—
1439-40	—	—

\* lire 542.11. 4 rappresentano il contributo del Comune.

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: si provvede pertanto alla protezione ed alla funzionalità del Molo e dei vari ponti.

Per il Molo non si può parlare, in questo lungo periodo, di grossi lavori di miglioramento: non viene allungato ma solo rinforzato, o meglio ripristinato, durante quasi tutti gli esercizi, cercando di ovviare ai ripetuti danni di marosi e tempeste; così la scogliera è costantemente mantenuta in efficienza ma sembra particolarmente rinnovata e aumentata solo nel 1374. Ci si impegna, invece, nel 1374, nel 1394 e all'inizio del Quattrocento, per il restauro della loggia detta dei Greci, posto di segnalazione sul molo stesso, e per il rifacimento delle scalinate che permettono di svolgere più facilmente il carico e lo scarico delle merci<sup>25</sup>.

I dati riportati alla Tabella n. 1 sotto la voce "moli - migliorie", che comprendono i regolari rinforzi alla barriera di massi, hanno pertanto, tranne che in qualche caso, una natura in realtà più simile alla manutenzione straordinaria che alla vera e propria innovazione.

Non molto diversa è la situazione dei sei ponti, tutti oggetto, in verità, di frequenti restauri, talora anche costosi. Si tratta però di attracchi ancora completamente in legno e, pertanto, assi e legname vario, ferri e chiodi, ma specialmente numerose giornate di maestri d'ascia sono contabilizzate a loro carico. In particolare nel 1340, nel 1350 e 1351 e dalla fine del Trecento in poi si rilevano lavori generali su tutti i moli il cui costo è nel complesso contenuto; in altri momenti l'intervento, più esteso e dispendioso, riguarda un singolo approdo. È il caso del ponte dei Cattanei (o *Borgognorum*) nel 1340 e nel 1379 e di quello dei Calvi nel 1365 e nel 1379: quest'ultimo è addirittura *re-facto de novo*, ma sempre in legno; l'anno successivo, in concomitanza con una grossa manutenzione generale (paragonabile solo a quella effettuata nel 1351-52), viene quasi completamente rifatto il ponte del Pedaggio; nel 1383 è il ponte dei legni o della Mercanzia ad essere re-

---

<sup>25</sup> Si veda anche F. Podestà, *Il porto* cit., p. 196 e sgg. Per la loggia vengono spese lire 401.13.3 nel 1394-95 e lire 120.1 nel 1406-07; per le scalinate lire 100.0.10 nel 1374-75 e lire 94.8.2 nel 1408-09.

staurato; tra il 1384 ed il 1440 si opera nuovamente su quelli dei Cattanei, del Pedaggio e dei Calvi, ma con minore ampiezza:

<i>Ponte dei Cattanei</i>	1340-41	lire	302. 5. 1
	1379-80	»	402.18. 3
	1383-84	»	200.12. -
<i>Ponte dei Calvi</i>	1365-66	lire	384.13. 6
	1379-80	»	396. 2. 5
	1439-40	»	368.10.11
<i>Ponte del Pedaggio</i>	1380-81	lire	1307.15. 1
	1438-39	»	102. 8. 9
<i>Ponte della Mercanzia</i>	1383-84	lire	307. 5. 7

Fino ai primi decenni del Quattrocento i ponti rimangono in legno. Tuttavia, se per il ponte dei Cattanei non si hanno notizie precise, è invece accertato che tra il 1430 ed il 1432 vengono rifatti in pietra il ponte del Pedaggio (prolungato poi nel 1443), quello degli Spinola e quello dei legni o della Mercanzia: quest'ultimo, tra il 1444 ed il 1445 è anche allungato di 120 goe (m. 89,280)<sup>26</sup>. La mancanza di documentazione contabile per il decennio 1440-50 ci impedisce di avere per queste trasformazioni gli elementi di costo, reperibili invece nei registri della seconda metà del secolo per ponte Calvi<sup>27</sup>.

Dal punto di vista della continuità dell'impegno di spesa è però la scogliera del Molo principale che emerge, durante tutto il Trecento, per le sue necessità: si tratta, infatti, di rinforzi costanti con decine di carichi di grossi massi di pietra "piccata" (cioè scalpellata da artigiani specializzati), trasportati dalle cave per mezzo dei pontoni e delle chiatte, approfittando della buona stagione, fino al mare dove per la loro sistemazione è richiesto l'intervento dei maestri muratori<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> F. Podestà, *Il porto* cit., pp. 109-10.

<sup>27</sup> Vedi *infra*, par. 3.1. Anche per il rifacimento in pietra dell'ultimo ponte, quello del vino o dei Chiavari, vi è una lacuna contabile.

<sup>28</sup> Il Podestà (*Il porto* cit., p. 200) annota che nel 1471 questi massi sono indicati come di « peso ... non inferiore a 25 cantara ... », cioè a circa 12 quintali. Sulle singole specializzazioni artigiane si veda L. Gatti, *Un catalogo di mestieri, in Maestri e garzoni nella società genovese fra XV e XVI secolo*, II, Qua-

È quindi assai variegata la natura della manodopera interessata: si va da chi lavora alla cava (soldi 7 alla giornata), a chi incide la pietra (soldi 8.4 o soldi 4.10, secondo la qualifica di maestro o lavorante), a chi collabora al carico ed al trasporto, ai maestri muratori (soldi 5 o 6 alla giornata, ma anche in questo lavoro collaborano spesso famuli e garzoni). Il costo del carico e del trasporto è in rapporto con il mezzo galleggiante usato: per il carico di una *plata*, soldi 29 nel 1340 e nel 1342, che salgono però a soldi 50-60 nel periodo successivo; per ogni *pontonata*, a cui collaborano una ventina di uomini, lire 3.16, ma con punte di lire 6.5 e di lire 11 alla fine del secolo; soldi 4 e soldi 16 per il rispettivo trasporto<sup>29</sup>.

Il numero dei carichi — non sempre rilevabile a causa della sinteticità delle scritture che rimandano a "liste" di dettaglio — è spesso notevole. Nel complesso si può comunque indicare, per ogni esercizio interessato a questo tipo di intervento, una media di duecento *platate* di pietre (per la cui preparazione occorrono da 1600 e 1800 giornate di lavoro alle cave), che vengono aggiunte alla scogliera con circa seicento giornate di lavoro dei maestri muratori: queste ultime salgono a più di ottocento nel 1374-75, quando l'intervento riguarda cinquecento carichi di massi, effettuati con la *plata* e con il pontone (quindi più di quattromila giornate di lavoro alle cave).

Rimane così evidenziata, anche in questo settore, l'importanza, non solo economica, per l'intera comunità cittadina, del porto visto non esclusivamente nella sua più propria funzione di emporio commerciale, ma come serbatoio di manodopera per lavori pilotati o decisi, in caso di necessità, anche per motivazioni sociali.

Nel seguente prospetto è riportato l'andamento degli esborsi effettuati dai Padri del Comune per lavori di rinforzo della scogliera del Molo nei venti esercizi presi in considerazione tra il 1340 ed il 1440:

---

derni del Centro di studi sulla storia della tecnica del C.N.R., n. 4, Genova 1980, pp. 51-52, 81-82, 99-100 e 101-102.

<sup>29</sup> Con qualche approssimazione si può ritenere che il carico di una *plata* (*platata*) sia un po' meno di un terzo di quello di un pontone (*pontonata*): per il primo occorre il lavoro di 1 giornata di otto o nove uomini; per il secondo quello di tre giornate di dieci uomini.

Esercizio	Esborso per il rinforzo della scogliera	Esercizio	Esborso per il rinforzo della scogliera
1340-41	462.17. —	1383-84	125. 0. 6
1342-43	358.17. 9	1391-92	381.13. —
1350-51	398. 4. 7	1394-95	—
1351-52	270. 6. 6	1405-06	—
1363-64	245. 8. 3	1406-07	—
1365-66	353.16. 5	1408-09	—
1371-72	300. 5. 9	1412-13	—
1374-75	1679.14. 4	1429-30	—
1379-80	320. 7.10	1438-39	—
1380-81	385.16. 3	1439-40	—

Lo sforzo dei *Salvatores* sembra esaurirsi in questo settore con l'avvento del XV secolo, in concomitanza del maggiore accentuarsi della crisi dei traffici: le conseguenze di simile atteggiamento saranno evidenti nella seconda metà del Quattrocento quando la Magistratura sarà costretta a concentrare i propri interventi in misura massiccia su questa pristino delle strutture murarie dei fari.

Di notevole rilievo per l'efficienza del porto è poi la funzionalità dei due fari, a proposito dei quali occorre però distinguere il tipo di opere. Si hanno infatti gli interventi finalizzati al funzionamento ed al miglioramento dei fanali e quelli per la conservazione e l'eventuale ripristino delle strutture murarie dei fari.

Il costo di funzionamento delle sorgenti di luce è commisurato al consumo di olio. Durante il Trecento quest'ultimo non sempre è imputato con chiarezza ai fari, in quanto è acquistato all'ingrosso dai Padri del Comune e destinato sia al porto, sia alle lampade della Chiesa di San Lorenzo<sup>30</sup>. In seguito la quantità d'olio periodicamente inviata ai

---

<sup>30</sup> Si è ipotizzato in questi casi — sulla base dei dati medi disponibili — che la metà dell'olio acquistato dai Padri del Comune servisse per San Lorenzo; della metà destinata ai fari, un terzo è stato imputato a quello del molo ed i due terzi restanti alla Lanterna di Capo di Faro.

*turrexani*, cioè ai custodi delle due torri, ed il cui costo varia in funzione del prezzo di mercato cui il combustibile viene acquistato<sup>31</sup>, può essere quantificata in 8 barili e ½ all'anno per il faro del Molo, che diventano 12 (cioè uno al mese) verso la metà del Quattrocento<sup>32</sup>; in 1 barile al mese per la Lanterna di Capo di Faro, portato in seguito ad uno e ½.

Nella Tab. n. 1 sono indicati i costi sostenuti per i due fari. Tra quelli di funzionamento, abbastanza equilibrati nella loro casistica secolare, risultano atipici i dati degli esercizi 1394-95 per il faro del Molo e del 1406-07 per la Lanterna, durante i quali i due fanali rimangono a lungo inattivi per i complessi lavori di rinnovo cui sono sottoposti.

Stoppini per l'accensione<sup>33</sup>, candele di sego, ma anche *coffini* (o zerbini), cioè recipienti di ferro in cui si brucia la *brisca* per le segnalazioni, *antenne* e *vele* sempre per le segnalazioni, completano l'attrezzatura tecnica delle torri, e specialmente della "Lanterna". È facile tuttavia che, sia la struttura in vetro e metallo dei fanali a olio, sia quella in legno e muratura delle due torri, necessitino di opere di miglioramento o di consolidamento.

I primi, come si è già detto, sostituiscono, nel 1326, i tradizionali fuochi accesi durante la notte; sulla *lanterna magna*<sup>34</sup> collocata in quell'occasione su ciascuna torre non si hanno notizie particolari, ma già nel 1342 quella di Capo di Faro è quasi completamente rinnovata, con lavori che iniziano nel mese di agosto e si concludono solo nel marzo dell'anno successivo ed un impegno finanziario di oltre cinquecento lire, pari al 32% dei costi portuali dell'esercizio.

L'operazione è complessa e ristruttura il fanale in un assetto che,

---

<sup>31</sup> Nel periodo secolare considerato il prezzo di costo dell'olio varia, con una ampia gamma di valori intermedi (la cui evoluzione non è però strettamente cronologica), da lire 4 a lire 5.8.8 al barile.

<sup>32</sup> Un barile da olio è pari a litri 66,29.

<sup>33</sup> Nei primi decenni del Quattrocento, ad esempio, vengono consumati per il faro della Lanterna 5 lire di stoppini ogni tre mesi.

<sup>34</sup> G. e G. Stellae *Annales Genuenses* cit., p. 110; si veda anche F. Podestà, *Il porto* cit., p. 322 e sgg. e M. Lungonelli, *La Lanterna*, in *Il porto di Genova* cit., p. 75 e sgg.

escludendo alcuni interventi di livello contenuto (1350, 1383, 1391), rimane invariato fino all'inizio del Quattrocento.

Nel 1342 i Padri del Comune assumono alle loro dirette dipendenze, salariandoli per alcuni mesi, sette artigiani con specializzazioni diverse, che provvedono ad assemblare più di 14 quintali di vetri (il cui costo supera il 50% della spesa complessiva), utilizzando due quintali e mezzo di colla, ed a porre in opera una fonte di luce dotata di 52 lucerne, con il contributo di più di duecento giornate di lavoro del maestro stagnaio<sup>35</sup>.

Come avremo modo di vedere, anche nel secolo successivo, il vetro è indubbiamente il materiale più ricorrente nelle riparazioni ed è anche tra i più costosi: viene fatto venire da Masone o, più spesso, da Altare, e le speciali caratteristiche di cui deve essere dotato obbligano il maestro stagnaio a recarsi più volte di persona nel Savonese.

Anche nel 1394-95, quando è rifatto il faro del Molo, vengono usati quasi 9 quintali di vetro, il cui costo raggiunge il 60% dell'esborso complessivamente necessario per l'operazione. Quest'ultimo, detto anche Lanterna, non richiede più lavori di rilievo fino al 1460.

La Lanterna vera e propria, invece, nel 1405-06 impegna in pratica il 90% di quanto i Padri del Comune spendono nell'esercizio per il porto: tranne una ridotta manutenzione dei fondali, in quell'anno non si opera alcun investimento. Ciononostante, anche per la particolare esiguità delle rendite portuali dell'esercizio, per coprire la spesa di quasi 2800 lire, è necessario un prestito specifico da parte del Comune *causa faciendi et construendi lanternam turris Capitis Farii*.

Nel 1405 i vetri — sebbene per la loro pulizia e manutenzione si siano consumati nei decenni precedenti centinaia di uova (di cui viene utilizzato l'albume)<sup>36</sup> — sono ancora una volta sostituiti con 913 pezzi nuovi, del peso di più di 15 quintali e del costo di quasi 450 lire

---

<sup>35</sup> I materiali, la manodopera ed i costi dei lavori effettuati ai due fari del porto, dal 1340 alla ricostruzione della Lanterna nel 1543-47, sono oggetto particolare di uno studio che ho in corso.

<sup>36</sup> Spese a questo scopo sono registrate nel 1340-41, nel 1342-43, nel 1350-51; nel 1391-92 sono acquistate 750 uova a soldi 5 al centinaio; il sistema continua anche nel periodo successivo: nel 1408-09; nel 1429-30 (ne vengono acquistate 200).

(16% del costo totale dei lavori). Molto maggiore è questa volta la quantità di piombo utilizzata (circa 229 cantari, pari a quasi 110 quintali), con un costo di lire 1151.15 che, insieme alle 475 lire ricevute dallo stagnaio, rappresenta il 59% del totale: già nel 1350, del resto, più di due quintali di piombo risultano utilizzati per una riparazione nel complesso assai contenuta.

Il *capello sive copertura* della Lanterna è invece quasi completamente in legno ed è sormontato da un nuovo globo munito di un'asta con un pesce ed una croce di rame, fatti appositamente dorare<sup>37</sup>.

Nonostante la complessità del rinnovamento del 1405, la manutenzione ordinaria continua ad essere necessaria durante tutta la prima metà del Quattrocento e con essa la sostituzione dei pezzi eventualmente deteriorati.

Indubbiamente molto meno soggette a logorio sono le strutture murarie: per la torre sul molo, di costruzione relativamente recente, dopo il 1342 non sono evidenziate particolari necessità né dalla contabilità, né dalla storiografia, fino all'inizio del Cinquecento. La torre della Lanterna di Capo di Faro — la cui costruzione è fatta risalire al XII secolo — dopo il 1342 richiede una manutenzione più accurata (specialmente nel 1391-92 e nei primi decenni del Quattrocento), ma questa non incide in modo macroscopico sull'andamento generale dei costi degli esercizi presi in considerazione; così non sono ricordate dalla storiografia particolari calamità che riguardino questa torre fino al 1481, quando viene colpita da un fulmine<sup>38</sup>.

Costo non indifferente ma necessario alla funzionalità dello scalo è poi quello rappresentato dalla retribuzione della manodopera salariata addetta al porto.

Alle dipendenze dirette dell'Ufficio dei Padri del Comune è prima di tutto un certo numero di persone dotate di specializzazioni tecniche, anche se la loro presenza non risulta sempre costante nel tempo. Le

---

<sup>37</sup> Il costo di questi oggetti è di lire 96.4.3, coperte in parte con le 27 lire ottenute dalla vendita del rame di quelli già esistenti e divenuti inservibili; lire 26 sono spese per l'oro e di 10 lire è il compenso per l'artigiano che effettua il lavoro.

<sup>38</sup> M. Lungonelli, *La Lanterna* cit., p. 78.

prime indicazioni individuano nel 1351 i soli custodi dei due fari, ma già nel 1363 risultano retribuiti con salario annuale due *patroni* per le *plate* ed uno per il pontone: la loro presenza è confermata pure negli esercizi successivi, in cui compaiono saltuariamente anche dei custodi per i natanti sopra ricordati ed un *magister ascie*. All'inizio del Quattrocento si segnala poi la presenza di due *marangoni*, cioè di personale specializzato nella pulizia dei fondali.

Il costo della manodopera tecnica non risulta incidere in maniera pesante sulla gestione portuale di questo periodo, specialmente se paragonata al rilevante esborso a cui i salari dei propri dipendenti amministrativi (che controllano la riscossione dei proventi e tengono aggiornata la contabilità) obbligano i Padri del Comune, precisi nel computare anche i propri emolumenti<sup>39</sup>. Escludendo il personale tecnico impiegato per l'acquedotto, si è pertanto ritenuto opportuno imputare alla gestione del porto non solo i salari dei suoi addetti, ma anche una quota di quelli amministrativi, commisurandola alla posizione occupata dagli interventi a favore dello scalo all'interno della gestione finanziaria di tutta l'attività della Magistratura.

I dati relativi ai due diversi costi di manodopera sono riportati in colonne distinte nella Tab. n. 1 ed evidenziano il netto prevalere dei salari generali (imputati per questo periodo, nella misura del 50%) su quelli specifici, rispetto ai quali, durante alcuni esercizi, l'incidenza è più che tripla.

### 2.3. *La parziale autonomia di gestione delle Darsene e dell'Arsenale.*

All'interno del quadro di interventi già delineato occorre però inserire, fino al 1440, in una posizione particolare, i lavori richiesti dalle strutture murarie e dai fondali delle Darsene. Lo specchio acqueo, in realtà, anche se parte integrante del porto, non è alle dipendenze dei Padri del Comune che a partire da quella data<sup>40</sup>: è sotto la supervisio-

---

<sup>39</sup> Vedi *infra*, parag. 5.1.

<sup>40</sup> In quell'anno essa viene loro affidata ufficialmente, con il compito di provvedere a migliorarne le pessime condizioni ed un'ampia facoltà di spesa (A.S.C.G.,

Tab. n. 1 COSTI  
(20 esercizi del periodo 1340 - 1440)

Esercizio	Fondali	Pontoni	Moli		Darsene		Lanterna		Fari		Molo		Salari		Totale
			manut.	migliorie	Arsenale	funzion.	lavori	funzion.	lavori	funzion.	lavori	tecnici	ammin.		
1340-41	221. 0. 2	—	100. — —	765. 3. 1	61. 3. 8	28. 5. 5	3. 9. 9	8.18. 2	9. 0.10	—	142. — —	1339. 0.11			
1342-43	247. — —	—	146.14. 5	338.17. 9	—	59. 3.10	538. 9. 4	29.12. —	50. 7. 2	—	260. — —	1690. 4. 6			
1350-51	393. 7.10	356.12. 6	157. 6. 6	398. 4. 7	—	65. 2. 3	147. 0.10	22.16. 4	19. 4. 3	—	282. — —	1841.15. 1			
1351-52	217. 1.10	1130.10.11	462.12. 9	270. 6. 6	—	51. 2. 1	—	13. 8. —	—	48. — —	353. — —	2351. 2. 1			
1363-64	368.12. —	505.16. 1	86.18.11	245. 8. 3	846.13. 8	67.16. 2	—	21.11. 1	—	96.10. —	368. — —	2607. 6. 2			
1365-66	140.17. 9	1067. 5.10	135.13. 8	738. 9.11	1417. 1. 7	69.10.11	—	22. 6. 4	—	80.10. —	427. — —	4108.16. —			
1371-72	—	4172.19. 6	1. 6. —	300. 5. 9	628.17. —	73.11. 6	—	36.15. 9	—	147.12. —	422. — —	5683. 7. 6			
1374-75	—	2078. 1. —	100. 0.10	1679.14. 4	1403. 9.11	56.10. 6	—	28. 5. 3	—	99. 4. 2	423. — —	5868. 6. —			
1379-80	—	974.11. 6	1. 7. —	1120.15. 6	10.14. —	37.19. 6	—	18.19. 9	—	?	?	2164. 7. 3			
1380-81	412. 9. —	589.11. 6	438.12. 4	1693.11. 4	8.16. 4	59. 7. 3	—	36.16.10	—	141.10. —	385. — —	3765.14. 7			
1383-84	395.10.11	1262.13. 3	169. 1. 9	507.17. 7	44. 3.10	40.13. 5	36. 3. 7	20. 6. 8	—	141.10. —	353. — —	2971. 1. —			
1391-92	31. 7. 6	296. 9.11	175. 9. 5	381.13. —	327. 7. 6	64.18. —	229.14.10	40. 8.10	20.10. —	—	519. — —	2087. 0. 1			
1394-95	134. 8. 6	19. 6. —	25.19. 7	401.14. 3	56. 4. 4	56.14. 4	—	—	517. 8. 4	—	224. — —	1435.15. 4			
1405-06	92. 5. —	—	—	—	6.18. —	28.14. —	2762.10. 2	40.13. —	—	30. — —	97. — —	3038. 0. 2			
1406-07	366.12. 6	—	120. 1. —	—	13.15. —	73. 2. —	11. 5. —	36.11. —	11. 5. —	?	?	632.11. 6			
1408-09	537.10. —	20. 5. —	212. 0. 3	—	1198. 4. 9	102.10. 4	16. 3. 4	45. 8. 6	—	—	416. — —	2548. 2. 2			
1412-13	131. 7. 6	1060. — —	80.11. 3	—	901. 9. —	71.13. —	16.11. —	42.16. —	—	190. — —	455. — —	2949. 7. 9			
1429-30	791. 4.10	98.14. —	10. — —	—	—	90. 2. 4	3.11. —	53.14. 3	13.15. 1	274.10. —	130. — —	1465.11. 6			
1438-39	226. 7. 1	89.13. 8	131.15. 3	—	129. 0. 7	115. 9. 6	22. — —	57. 7. 2	21. 5. —	31.10. —	373. — —	1197. 8. 3			
1439-40	472.11. 4	—	493. 9. 7	—	41.10. —	96. 7. 4	—	77. — —	—	—	412. — —	1592.18. 3			

Lavori nelle Darsene, finanziati dal Comune:  
 { 1364.65, lire 12.000  
 { 1402.05, lire 12.500  
 { 1416 , lire 14.000

Maggiore costo sostenuto dal Comune per il pontone: 1371-72, lire 542.11.4

ne della Magistratura portuale però, ed è a sue spese, che vengono eseguiti gli interventi necessari; solo i più importanti risultano finanziati con stanziamenti specifici dal Comune.

Come si avrà modo di vedere, questi ultimi riguardano, a scadenza quasi secolare (1364, 1416, 1545) e con grossi sforzi di finanza straordinaria, prevalentemente l'espurgo dei fondali, soggetti ad un continuo e progressivo insabbiamento sia a causa delle correnti marine, sia per l'accumulo dei detriti trasportati dai rivi cittadini<sup>41</sup>.

Si tratta di tre bacini separati da piccoli moli: la Darsena delle barche o del vino, cioè l'approdo del commercio di cabotaggio; la Darsena delle galere, rifugio delle navi mercantili e da guerra; l'Arsenale o Darsinale, luogo di costruzione delle galere e di deposito del loro armamento.

La Darsena delle galere e quella del vino, risalenti al XIII secolo, sono costruite, secondo gli Annalisti, utilizzando diecimila marchi d'argento del bottino di guerra ottenuto contro i Pisani alla Meloria<sup>42</sup>; nel corso del Trecento vengono ulteriormente migliorate, anche se durante i conflitti tra i Guelfi ed i Ghibellini della città le torri e le mura sono spesso oggetto di contesa e subiscono gravi danni<sup>43</sup>.

In questo secolo sono i *Salvatores* che si danno carico degli interventi necessari, nel caso in cui essi riguardino il ripristino o la migliore funzionalità dei moli e della scogliera di protezione, ma solo raramente si tratta di un reale mutamento dell'infrastruttura; quando i lavori e le necessità di spesa prevedono un impegno di più vasto respiro, tra il 1340 ed il 1440, viene creato uno speciale ufficio, con amministrazione separata, dotato di autonomia finanziaria e sotto il controllo del Do-

---

fondo Padri del Comune, *Decreti*, 1440). La cura, l'amministrazione e la custodia della Darsena sono riconfermate ai Padri del Comune nel 1445. *Ibidem*, *Pratiche Diverse*, 1439 - 1598, c. 28.

<sup>41</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 245 e sgg.

<sup>42</sup> G. e G. Stellae *Annales Genuenses* cit., p. 92 e sgg.

<sup>43</sup> J. Auria, *Annales Ianuenses*, in « Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori », a cura di L.T. Belgrano e C. Imperiale, F.I.S.I., Roma 1890 - 1929, V, p. 36; F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 247-67.

ge stesso (questa procedura è seguita nel 1364 e nel 1416 per operare sui fondali e nel 1402-05 per il rifacimento delle strutture murarie).

Tra i salari che i Padri del Comune pagano è inoltre presente con notevole costanza quello del custode della Darsena delle galere e, più occasionalmente, l'esborso per il custode dell'Arsenale.

Anche questo terzo bacino, l'Arsenale, ha nei confronti della magistratura portuale una posizione formalmente ambigua fino al 1488.

Si tratta, materialmente, più che altro di una serie di pilastri, protetti da una scogliera, che sorreggono archi e navate coperte da *abayimi*<sup>44</sup>, dove si trovano gli scali in cui le galere vengono costruite, riparate e armate<sup>45</sup>. Tra il 1340 ed il 1440 necessita di una serie numerosa di lavori, effettuati a spese dei Padri del Comune, a cui però è ufficialmente affidato, in stato di completa inefficienza, solo verso la fine del secolo XV<sup>46</sup>.

Nella Tab. n. 1 sono riportati gli esborsi per i lavori compiuti a favore dei tre bacini dalla Magistratura portuale nel corso degli esercizi considerati, fino alla metà del Quattrocento: in taluni momenti quasi irrilevanti, in altri molto più cospicui. Si segnalano, a questo proposito, il rifacimento del tetto dell'Arsenale nel 1363-64; la costruzione di un molo e la pulizia dei fondali nel 1365-66; l'approfondimento degli stessi nel 1371-72 e nel 1374-75; nuovi tetti per l'Arsenale nel 1408-09

---

<sup>44</sup> Con questo nome sono indicate le lastre di pietra di Lavagna usate per i tetti (non solo dell'Arsenale, ma anche, ad esempio, della Lanterna di Capo di Faro) ed abbastanza a buon mercato: nel 1408 vengono pagate un po' meno di 10 denari ciascuna.

<sup>45</sup> Sull'Arsenale, v. F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 266 e sgg.; E. Pandiani, *L'Arsenale e i galeotti*, in *Il porto di Genova* cit., pp. 102-106; e da ultimo, E. Poleggi, *L'Arsenale della Repubblica di Genova (1594-1797)*, in *Arsenali e città nell'Occidente Europeo*, a cura di E. Concina, Roma 1987, p. 83 e sgg. L'Arsenale di Genova non ebbe mai per la Repubblica un'importanza prettamente militare, poiché lo Stato di servì sempre per la guerra sul mare di flotte improvvisate grazie alla potenza armatoriale privata. Così l'attività cantieristica si svolgeva in larga misura nelle Riviere e solo occasionalmente all'interno dell'Arsenale che funzionava, però, come luogo di riparo e di ripristino. Si veda *ibidem*, p. 85.

<sup>46</sup> A.S.C.G., *fondo* Padri del Comune, *Atti 1481-89*; F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 271.

(in seguito ad un incendio) e nel 1412-13, oltre alla riparazione di numerosi pilastri corrosi dal mare<sup>47</sup>.

Anche se non incidono contabilmente sulla gestione dei Padri del Comune, non si possono però ignorare i grossi lavori di cui Darsena e Arsenale sono anche oggetto a scadenze diverse e per i quali — come si è detto — vengono impiegati fondi reperiti ricorrendo o al mercato finanziario o a provvedimenti di fiscalità straordinaria<sup>48</sup>.

Nel marzo del 1364 viene formata dal Doge Gabriele Adorno e dagli Anziani una commissione di dieci uomini *super facto peccunie inveniende in reparacionem portus civitatis Ianue et maxime in spazando cavam Darsinate porte Vacharum*, il cui sforzo riesce a procurare quasi diecimila lire genovesi da impiegare nei lavori; se tremila rappresentano un prestito di un gruppo di banchieri cittadini, ben 6.857 lire e 5 soldi sono reperiti dai *Collectores Avarie Darsenate* e rappresentano quindi il risultato di un inasprimento fiscale.

Dal 4 luglio al 25 settembre, lavorando di giorno e di notte *cum rotis et cigonis*, viene attuata l'*agotacio sive evachuacio aque*, cioè viene estratta l'acqua dal bacino della Darsena intorno al quale sono state in precedenza costruite in legno e *ferramentis* dai maestri d'ascia due palizzate a tenuta stagna. Quasi cinquemila giornate risultano retribuite<sup>49</sup> per questo lavoro, mentre più o meno contemporaneamente (dal 20

---

<sup>47</sup> Lavori ai tetti dell'Arsenale sono segnalati da F. Podestà (*ibidem*, p. 268) anche nel 1403, ma di quest'anno manca la contabilità.

<sup>48</sup> La documentazione contabile relativa a questi lavori è in A.S.G., *Antico Comune, Darsina* (Massaria; Introitus et exitus e Expensae), regg. nn. 208, 210, 211, 213. Altri registri dello stesso fondo riguardano invece l'approvvigionamento e la gestione dei magazzini da cui i patroni ricevevano le attrezzature marittime e belliche (regg. nn. 206, 207, 209, 212, 214). Si veda V. Polonio, *L'Amministrazione* cit., pp. 43-44 e 161-164; G.G. Musso, *Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e il Quattrocento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, II, «Miscellanea Storica Ligure», n.s., III, vol. I, 1971, pp. 7-77.

<sup>49</sup> La retribuzione è di s. 5 alla giornata; per il lavoro notturno, vengono dati da 2 a 3 denari in più. Il sistema delle palificate o "passonate" è descritto con molti particolari da J. Furttenbach, *Newes Itinerarium Italiae*, Jena 1627, pp. 209-10; si veda inoltre G. Faina, *Metodi genovesi di costruzione e conservazione dei*

aprile alla fine di settembre) si svolge l'opera dei *cavatori*, che per abbassare i fondali impiegano un numero di giornate più che doppio del precedente<sup>50</sup>.

Costo non evitabile è l'acquisto di due *plate* nuove, complete di attrezzatura, che dal 22 agosto al 30 ottobre compiono, insieme ad altri mezzi, più di quattromila viaggi *pro exportando zeto*; poiché il fondo deve essere ben pulito, si utilizzano in totale più di 90 dozzine di *coffe seu corbini*. Con calce, sabbia e giornate di muratori si provvede poi a ripristinare i muri ed a rinforzare il molo e la scogliera di protezione dello specchio acqueo. I costi sostenuti per questi lavori possono quindi così essere sintetizzati<sup>51</sup>:

legname, ferri e manodopera per le due palizzate	1740. 7. 8
manodopera per vuotare l'acqua	1289. 7. 3
manodopera per scavare	2012.18. 2
due nuovi mezzi di trasporto e riparazioni a quelli esistenti	681.13. -
trasporto del materiale estratto dai fondali	3228. 2. -
cibo per la manodopera	326.10. 5
salari per i sorveglianti e gli amministratori	504. 8. 2
materiale e manodopera per i muri	344.12. 6
materiale e manodopera per il molo	61.13.10
rinforzo della scogliera	191. 6. 2
materiale vario	70.10. 8
	<hr/>
TOTALE	lire 10451. 9.10

Contemporaneamente, però, da febbraio a dicembre, vengono eseguiti lavori di pulizia anche ai fondali della *Darseneta* presso San Marco, cioè in quella zona poi comunemente detta Mandraccio<sup>52</sup>, corrispondente alla goletta del ponte dei Cattanei, *usque ad logiam moduli*, sempre ricorrendo al sistema delle *palificate* e dello svuotamento, per com-

---

*porti nel '600*, in *Les grandes escales*, Recueils de la Société Jean Bodin, t. XXIII, deuxième partie (Les temps modernes), pp. 283-298.

<sup>50</sup> I cavatori sono retribuiti s. 4 a giornata.

<sup>51</sup> A.S.G., *Antico Comune, Darsina*, cit., reg. 210.

<sup>52</sup> A.S.G., *Antico Comune, Salvatorea* cit., reg. n. 205. Sulle vicende di questo specchio acqueo si veda F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 98, 229-30, 249.

plessive lire 1278. 3. 2 che comprendono alcune riparazioni al molo stesso.

Si può quindi considerare lo sforzo finanziario pari, se non superiore, alla somma reperita dai commissari.

Solo nel secolo successivo, e in particolare nel 1416, per volontà e sotto la responsabilità dello stesso *sublimis . . . dux noster* Tommaso di Campofregoso, vengono compiuti nuovi lavori di scavo nella Darsena paragonabili per impegno di manodopera (600-800 persone che lavorano per molti giorni) e di costo a quelli del 1364. Essi sono ricordati dall'annalista Stella con una dettagliata e ammirata descrizione del procedimento tecnico impiegato (una grande ruota che con venti braccia favorisce lo svuotamento dell'acqua)<sup>53</sup>, ma anche con un certa insistenza per l'impegno di spesa: 14.000 lire genovesi di una *Compera Darsinae*. Per finanziare i lavori viene cioè emesso un prestito pubblico (forzoso) tra i cittadini<sup>54</sup>: come vedremo, a metà del secolo successivo (1545-47) i fondali della Darsena sono nuovamente oggetto di un investimento di livello ben superiore, i cui fondi vengono in parte reperiti con lo stesso sistema.

Sono tuttavia le opere murarie eseguite tra il 1402 ed il 1405 che danno alla Darsena una più funzionale struttura, migliori mezzi di difesa e l'immagine architettonica tramandata dalle rappresentazioni iconografiche. Sotto la direzione e il controllo di due *Officiales* appositamente nominati e retribuiti per occuparsi *laborerii et fortalicionis Darsine*, vengono costruite due nuove torri dotate di merli, una delle quali vicina all'imboccatura, ed un valido apparato di mura con i necessari camminamenti<sup>55</sup>, ma si rinnovano anche ponti e porte.

---

<sup>53</sup> G. e G. Stellae *Annales genuenses* cit., pp. 334-36; F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 251 e sgg. Vengono costruiti anche due robusti muri: uno dal ponte della Darsena alla porta dei Vacca; l'altro dalla torre esistente alle vecchie mura: *ibidem*, p. 336.

<sup>54</sup> D. Gioffrè, *Il debito pubblico genovese. Inventario delle compere anteriori a San Giorgio o non consolidate nel Banco (secc. XIV-XIX)*, Milano 1967, p. 313.

<sup>55</sup> A.S.G., *Antico Comune, Darsina* cit., regg. 208, 211 e 213. La Darsena era fin dal Trecento provvista di una torre sulla quale era una campanella acquistata per lire 35 dai Padri del Comune nell'esercizio 1391-92 *quod pulsatur pro*

Dal Comune viene predisposto un finanziamento di 12.500 lire genovesi: metà della somma è pagata ai due maestri antelami che iniziano a lavorare nel gennaio del 1402 e ricevono il saldo del loro compenso nel marzo del 1406 *pro canellis mille quadrigentis viginti duabus murorum turrium darcine*<sup>56</sup>, ma anche stagnari, fabbri ferrai e maestri d'ascia svolgono numerose giornate di lavoro. Ingenti i costi dei materiali (sabbia, calce, mattoni, piombo, ferro, legname, ma anche lastre di pietra di Lavagna e di marmo), con un'incidenza sul costo complessivo che supera il 40%. Con modifiche parziali, opere di ripristino o di consolidamento e, forse, un maggior interesse per il bacino dell'Arsenale, l'"immagine" della Darsena che risulta da questi lavori rimane immutata per secoli.

#### 2.4. *Il progressivo dilatarsi dei prelievi sui vettori e dei diritti portuali.*

A fronte del composito panorama di costi sintetizzato nella Tab. n. 1 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.

Queste rendite, ridotte come numero e come ammontare fino alla metà del Trecento, si accentuano progressivamente dopo il 1360 per dilatarsi ulteriormente all'inizio del secolo successivo, senza tuttavia raggiungere mai un gettito consono alle effettive necessità dello scalo.

Alcune tasse e *gabelle* sono riscosse dall'Ufficio; altre appaltate secondo il tradizionale sistema genovese<sup>57</sup>. La più antica, presente già nel 1340, è la "gabella dei fanali": viene pagata da ogni nave in proporzione alla consistenza numerica dell'equipaggio che, entrando in porto, utilizza il servizio offerto dai due fari. Sebbene la tariffa sia *ad personam*, fra Tre e Quattrocento la gabella risulta appaltata, anche se per un valore alquanto irregolare.

---

*custodia navigiorum*. Su questi lavori v. anche F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 250-51.

<sup>56</sup> La retribuzione per ogni *canella* (quasi 3 metri) di muro è di lire 4.9.

<sup>57</sup> H. Sieveking, *Studio sulle finanze genovesi* cit., p. 109 e sgg.

Fino agli anni sessanta ad essa si accompagna solo un altro prelievo, sempre appaltato: la "gabella dello schifato" (o rivagulo)<sup>58</sup>. Riguarda le navi più piccole, come contropartita della possibilità di ormeggiarsi in porto: per le navi più grosse si parla infatti di "anchoraggio"<sup>59</sup>. Ambedue venivano riscossi secondo dettagliate norme e tariffe indicate nella *vendicio* della gabella stessa, che prevedeva, per le navi di maggiori dimensioni, la possibilità alternativa di effettuare gratuitamente dieci trasporti di *zetum* fuori dal porto per conto dei Padri del Comune. L'andamento dei valori di questo appalto denota una maggiore omogeneità, forse per la forte e più costante presenza delle imbarcazioni di piccolo cabotaggio<sup>60</sup>, anche se è positivamente influenzato dalla ripresa dei traffici di fine Trecento e di metà Quattrocento.

Con l'esercizio 1363-64 il gruppo delle rendite diventa più composto e si connota in maniera quasi definitiva: due nuovi prelievi si aggiungono ai precedenti (la *Gabella grani* e l'*Exitus navium*); contemporaneamente si concretizza sempre di più il tributo dello *Iactus navium* (cioè l'ancoraggio), anche se il pagamento è ancora facoltativo o meglio alternativo alla *corvée*; un'importanza sempre maggiore assumono poi le somme che i Padri del Comune riscuotono per le riparazioni effettuate alle navi nell'Arsenale e per il ricovero nella Darsena nei periodi di condizioni atmosferiche negative<sup>61</sup>: quasi una contropartita per i lavori di manutenzione ordinaria dei due bacini a carico della Magistratura.

---

<sup>58</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., cap. LXI, pp. 93-100; E. Grendi, *La Repubblica aristocratica* cit., p. 310 e sgg.

<sup>59</sup> Con questo nome risultano indicati, in epoca successiva, i due tributi non più differenziati. L'ancoraggio è un tipo di prelievo assai comune negli approdi del Mediterraneo e spesso destinato al finanziamento delle infrastrutture dei porti. Si veda E.G. Raventos, *Sources Barcelonaises pour l'histoire de la marine et de l'économie maritime*, in *Les sources* cit., p. 289 e sgg. I registri genovesi forniscono serie continue di dati importanti per la storia dei traffici solo a partire dal 1537. Si veda E. Grendi, *La Repubblica aristocratica* cit., p. 310 e sgg.

<sup>60</sup> Sull'importanza di questo tipo di traffico v. J. Heers, *Types de navires et spécialisation des trafics en Méditerranée à la fin du Moyen Age*, in *Le navire et l'économie maritime* cit., *Travaux du Deuxième Colloque* cit., pp. 107-118.

<sup>61</sup> ... *navigia que reparaverunt seu actaverunt in Darsenata nova Communis* ...

Queste nuove entrate risultanti dalla contabilità non hanno tuttavia né la stessa durata, né la stessa importanza.

La *Gabella grani*<sup>62</sup> ha una certa continuità negli esercizi trecenteschi, ma è destinata lentamente a scomparire nel corso del Quattrocento. Essa è riscossa in natura da qualunque nave genovese che, carica di grano, entri in porto: la misura è di mezza mina di grano se il carico è compreso tra le cinquanta e le cento mine, e di una mina se è superiore, quando la nave sia di una coperta; se la nave è di due coperte, il prelievo è invece fissato in due mine<sup>63</sup>. Il grano doveva essere venduto e il ricavato impiegato *in operibus dicti portus et moduli*<sup>64</sup>.

Più continua e regolare l'entrata collegata con l'*Exitus navium*<sup>65</sup>, cioè la tassa che grava sulle navi in uscita dal porto, secondo una ta-

<sup>62</sup> È anche definita nei conti *Introytus navigiorum qui defferunt granum o Granum habitum ab illis Ianuensibus qui detulerunt Ianue granum ...*

<sup>63</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., cap. XVII, pp. 21-22 e cap. LXVIII, pp. 120-122. Una mina di grano corrisponde a Kg. 90,985.

<sup>64</sup> Se alcuni registri, peraltro ad intervalli occasionali, offrono rilevazioni analitiche sul numero delle navi, sulla provenienza e sul carico, altri, più spesso, riportano sinteticamente la quantità di grano complessiva ricevuta dalla Magistratura e/o soltanto l'introito ricavato dall'esito della stessa:

Esercizio	n° navi	n° mine riscosse	Esercizio	n° navi	n° mine riscosse
1363-64	33	43	1394-95	40	40
1365-66	45	43,5	1405-06		?
1371-72		86	1406-07		50
1374-75		60	1408-09		?
1379-80		51	1412-13		?
1380-81	67	70	1429-30		74
1383-84		?	1438-39		?
1391-92	49	55	1439-40		?

Il numero delle navi è in linea con l'andamento generale dei traffici; le registrazioni diventano però sempre meno precise con l'avvicinarsi del momento in cui la tassa viene abolita.

<sup>65</sup> Denominato anche *Egressus navigiorum de portu ...*, con la generica indicazione, per i primi esercizi, *pro soldis 10 usque in seldos viginti*.

riffa che solo dal 1391 può essere indicata con precisione:

{	lire 1	per le navi di una coperta
	lire 1.10	per le navi di due coperte
	lire 2.10	per le navi di tre coperte;

ma semplificata a partire dal 1405 in

{	lire 1.10	per le navi di una coperta
	lire 3	per le altre.

Come si è già avuto modo di dire<sup>66</sup>, le registrazioni relative all'*Exitus* offrono l'indicazione quantitativa del naviglio uscito dal porto nei singoli esercizi, oltre ad evidenziare il netto prevalere delle imbarcazioni ad una coperta sulle altre fino ai primi decenni del Cinquecento, quando il rapporto si rovescia in relazione all'aumento delle dimensioni dei vettori in tutta l'area mediterranea. Non è possibile però trarre alcuna indicazione dalle scritture sintetiche che in taluni esercizi riuniscono addirittura in un unico conto<sup>67</sup> l'*Exitus*, lo *Iactus* (o meglio, i pagamenti *pro iactu quod non fecit*, peraltro assai poco numerosi in questo periodo)<sup>68</sup> e talora anche le riparazioni che lo scafo ha avuto, oltre al costo del suo "sverno" in Darsena (si veda la Tab. n. 2, esercizi 1379-80 e 1383-84).

L'*Introytus siverni Darsine* viene pagato da un notevole numero di navi<sup>69</sup>, per quanto è possibile accertare fino al 1394-95, esercizio in

---

<sup>66</sup> Vedi *supra*, parag. 1.3.

<sup>67</sup> Il conto è riferito in questi casi all'*Exitus navilorum et zetum non levandum per eos* ...

<sup>68</sup> Una media di sei-sette navi opta occasionalmente per la tassa in questo periodo, in esercizi (come il 1424-30 ed il 1439-40) che ne vedono uscire dal porto il triplo o il quadruplo. Particolare l'esercizio 1365-66, durante il quale su 48 navi uscite dal porto ben 37 preferiscono il pagamento alla *corvée*.

<sup>69</sup> Le registrazioni non contengono il dettaglio delle riparazioni, la cui tipologia e tariffa è ridecretata dai Padri del Comune nell'aprile del 1468 (A.S.C.G., *fondo* Padri del Comune, *Atti*, n° 58), ma solo qualche riferimento alla calafatura. Le navi che svernano in Darsena sono 26 nel 1374-75; 22 nel 1380-81; 26 nel 1391-92; 24 nel 1412-13. Di norma rimangono al riparo gli ultimi mesi dell'anno

cui per la prima volta risulta appaltato: nel 1371-72 e nel 1374-75 costituisce ben il 66% ed il 54% del complesso delle entrate portuali. È però di difficile previsione — per la particolare occasionalità delle esigenze degli utenti — oltre a non più risultare dopo il 1413: sembra quasi appartenere più che altro al periodo dei grandi lavori in questi bacini<sup>70</sup> che — lo ricordiamo ancora — sono ufficialmente affidati ai Padri del Comune solo verso la metà del XV secolo.

Per concludere il quadro delle rendite tecnicamente collegate alla gestione portuale, occorre ancora segnalare, a partire dalla prima metà del Quattrocento (si veda la Tab. n. 2) la presenza di altre due gabelle, che vengono appaltate e delle quali si conoscono quindi i valori realizzati dalla "vendita". Si tratta della gabella che concede il diritto di pescare nel porto (è in pratica una tassa di concessione) e della gabella sul sartame. La prima prevede la possibilità di ottenere a pagamento l'apposita licenza per superare il divieto di pescare con qualsiasi strumento nello specchio acqueo compreso in linea retta tra il Molo e la chiesa di San Tommaso, con previsione di una multa da dieci a quaranta soldi per i contravventori. L'introito della tassa è destinato *operibus portus et moduli*<sup>71</sup>.

La seconda colpisce 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 deve essere controllata anche la buona qualità<sup>72</sup>.

Gli appalti, tra il 1405 ed il 1440 risultano omogenei e costanti ed apportano alle finanze portuali un contributo di rilievo, anche se non tra i più importanti del periodo. I dati relativi sono alla Tab. n. 2, con la sintesi delle rendite pertinenti al porto nei venti esercizi presi in con-

---

per riprendere il mare all'inizio del successivo; nel 1374-75, 2 riprendono a navigare in gennaio, 7 in febbraio e 7 in marzo; nel 1391-92, 8 escono dalla Darsena in gennaio e 18 in febbraio.

<sup>70</sup> Così, ad esempio, nel 1409 viene appaltato in anticipo per 1000 lire l'introito dell'anno successivo onde recuperare i fondi per rifare una buona parte del tetto dell'Arsenale.

<sup>71</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., cap. XI, pp. 17-18.

<sup>72</sup> *Ibidem*, cap. LXV, pp. 115-16 e cap. LXXIV, pp. 131-32. Un cantaro corrisponde a Kg. 47,65.

Tab. 2. RENDITE SPETTANTI AL PORTO  
(20 esercizi del periodo 1340-1440)

Esercizio	Gabella Fanalium	Exitus Navium	Iactus Navium	Gabella Grano	Gabella Pesca Porto	Gabella Sartiane	Gabella Schiffati	Introitus Darsinae	Varie	Totale
1340-41	220. --	--	--	--	--	--	320. --	--	--	540. --
1342-43	345. --	--	--	--	--	--	400. --	--	--	745. --
1350-51	70. --	--	--	--	--	--	120. 5.10	--	--	190. 5.10
1351-52	39. 4. --	--	--	--	--	--	114. 7. 4	--	--	153.11. 4
1363-64	205. --	22.10. --	7.10. --	43.10. 7	--	--	190. --	--	849. 9. 6	1318. 0. 1
1365-66	200. --	49.17. --	139. 8. --	54. 7. 6	--	--	200. --	409. --	12.10. --	1065. 2. 6
1371-72	285. --	121. 8. --	--	93.15. --	--	--	180. --	1395. --	49. 6. --	2124. 9. -- (§)
1374-75	180. --	87. 3. 6	25.10. --	96. 2. 6	--	--	140. --	1064.15. --	383.10. --	1977. 2. --
1379-80	131. --	386. 2. -- (*)	--	98.15. --	--	--	135. --	(°)	5. --	755.17. --
1380-81	80. --	124. 8. --	--	142.12. --	--	--	145. --	399. 1. --	36.15. --	927.16. --
1383-84	137.11. --	1114. 6. 6 (*)	--	--	--	--	183.15. --	(°)	39.15. --	1475. 7. 6
1391-92	162.15. --	108. --	--	77. --	--	--	220.10. --	635.17. --	58.10. --	1262.12. --
1394-95	150. --	44. 5. --	--	51.16. --	--	--	145. --	750. --	--	1141. 1. --
1405-06	105. --	109.10. --	--	--	74. --	--	210. --	465. --	143.13. 6	1107. 3. 6
1406-07	131. --	--	--	50. --	74. --	--	220. --	--	84. --	559. --
1408-09	242.11. --	187. --	--	--	75. 6. 8	--	153.15. --	460. --	55.10. --	1174. 2. 8
1412-13	200. --	77.10. --	--	--	81. --	--	165. --	260.15. 6	204.16. --	969. 1. --
1429-30	52.11. 1	71.11. --	9.10. --	151.17. 3	78. --	75. --	141.13. 4	--	232. 6. --	812. 8. 8
1438-39	87.10. --	71.15. --	--	--	55. --	55. --	380. --	--	49. 2. --	698. 7. --
1439-40	80. --	57. --	43. --	--	75. --	60. --	307. 3. 4	--	14. 3. 4	636. 6. 8

(\*) Il dato è comprensivo anche dell'Introitus darsinae.

(°) L'introito è computato con l'Exitus e lo Iactus.

(§) Finanziamento ricevuto dal Comune per il pontone: lire 542.11. 4.

siderazione tra il 1340 ed il 1440. Alle voci esaminate è stata aggiunta una colonna con la denominazione "varie" che raggruppa entrate occasionali e di natura diversa, molto elevate in taluni esercizi, decisamente trascurabili in altri. Le poste più alte (si vedano ad esempio, gli esercizi 1363-64, 1374-75 e 1429-30) comprendono la vendita di attrezzature obsolete<sup>73</sup> e il particolare introito che spetta ai Padri del Comune *pro scario moduli, et sunt quas solvere ... debent ... magistri assie pro factura navis ... et vario eiusdem ibidem constructe ...*<sup>74</sup>.

## 2.5. *Il costante disavanzo evidenziato dai rendiconti del porto e l'interdipendenza finanziaria con la città.*

Il confronto fra i totali delle spese e delle rendite riportati nelle Tab. n. 1 e n. 2, ed effettuato alla pagina seguente, non offre — relativamente agli esercizi per i quali è stato possibile compilare un rendiconto finanziario — un quadro positivo del bilancio dell'Ente Porto scorporato dalla più ampia gestione dell'attività della Magistratura dei Padri del Comune nel suo complesso.

Nei venti esercizi il disavanzo è costante, e talora anche notevole, e mostra quindi l'incapacità dello scalo in questo periodo a provvedere in modo autonomo alle proprie necessità finanziarie, talora anche solo correnti.

Lo squilibrio fra Entrate e Uscite ha un livello discontinuo: talora poco appariscente (nel 1406-07, in cui il bilancio è molto contenuto, è scoperto meno del 12% delle uscite), denuncia una situazione finanziariamente pesante negli esercizi in cui gli impegni di spesa hanno superato le necessità correnti. Il deficit è del 66% nel 1374-75 e del 63% nel 1371-72 quando si provvede al rinnovo dei pontoni e delle scaffe

---

<sup>73</sup> Si tratta di vecchie scaffe e pontoni; di ancore e di scafi recuperati in porto, ma specialmente, negli esercizi sopra indicati, «sunt in rebus venditis de Darsenate et de aliis rebus Officii», come sartame, timoni e corazze non più utilizzabili; sono stati computati anche gli affitti di alcuni Magazzini vicini alle Darsene.

<sup>74</sup> La tariffa varia da 3 lire a 7 lire e mezzo.

ed a migliorare profondamente la scogliera del molo; sempre ai lavori per quest'ultima è da imputare lo squilibrio del 75% nel 1380-81, mentre l'intervento nelle Darsene incide sulla situazione del 1365-66.

Esercizio	Uscite	Entrate	Disavanzo
1340-41	1339. 0.11	540. - -	799. 0.11
1342-43	1690. 4. 6	745. - -	945. 4. 6
1350-51	1841.15. 1	190. 5.10	1651. 9. 3
1351-52	2551. 2. 1	153.11. 4	2397.10. 9
1363-64	2607. 6. 2	1318. 0. 1	1289. 6. 1
1365-66	4108.16. -	1065. 2. 6	3043.13. 6
1371-72	5683. 7. 6	2124. 9. -	3558.18. 6
1374-75	5868. 6. -	1977. 2. -	3891. 4. -
1379-80	2164. 7. 3	755.17. -	1408.10. 3
1380-81	3765.14. 7	927.16. -	2838. 8. 7
1383-84	2971. 1. -	1475. 7. 6	1495.13. 6
1391-92	2087. 0. 1	1262.12. -	824. 8. 1
1394-95	1435.15. 4	1141. 1. -	294.14. 4
1405-06	3058. 0. 2	1107. 3. 6	1950.16. 8
1406-07	632.11. 6	559. - -	73.11. 6
1408-09	2548. 2. 2	1174. 2. 8	1373.19. 6
1412-13	2949. 7. 9	969.16. -	1979.11. 9
1429-30	1465.11. 6	812. 8. 8	653. 2.10
1438-39	1197. 8. 3	698. 7. -	499. 1. 3
1439-40	1592.18. 3	636. 6. 8	956.11. 7

Le rendite particolarmente esigue condizionano in modo evidente certi esercizi, specialmente ai due estremi cronologici del periodo considerato: fino alla metà del Trecento è indubbiamente in atto un lento processo di riorganizzazione finanziaria e amministrativa (tra il 1350 ed il 1352 si assiste ad un crollo delle due uniche gabelle riscosse); nei primi decenni del XV secolo il problema sembra riproporsi (in media più del 50% delle spese non ha copertura) e sarà affrontato dopo la metà del secolo stesso.

L'andamento non permette valutazioni di carattere generale: evidenza comunque una realtà che può certo dipendere dalle condizioni non floride del commercio genovese, ma sulla cui eventuale cronicità solo l'analisi dei dati relativi ai decenni successivi può dare delle conferme.

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 — come vedremo meglio più avanti<sup>75</sup> — 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 — e su cui si ritornerà più in dettaglio<sup>76</sup> — forniti dagli affitti dei beni mobili di cui l'Ufficio ha la disponibilità e dagli interessi dei "luoghi" di San Giorgio, quasi tutti provenienti da lasciti, cui vanno aggiunte una percentuale fissa percepita dalle successioni (la *Gabella deceni legatorum*) ed il gettito annuale della *Gabella postribuli Montis Albani*.

A disposizione dei Padri del Comune è però anche un importante contributo fisso, quasi una sovvenzione da parte dello Stato per complessive lire 1666 sol. 13 den. 4 annuali. Definita *asignatione, annua provisione o eo quod Protectores . . . Compere annuatim dare debent dicto Officio*, appare nella contabilità per secoli, e sempre per lo stesso preciso importo. Sulla sua natura e origine è solo possibile formulare un'ipotesi in base alle scritture del più antico mastro superstite dei Padri del Comune, quello relativo al 1340-41: in esso l'accredito è collegato alla gabella della *ripa grossa*<sup>77</sup> in precedenza riscossa dalla Magistratura<sup>78</sup> e successivamente assegnata alle "Compere". Una sorta di

---

<sup>75</sup> Vedi *infra*, parag. 5.1.

<sup>76</sup> Vedi *infra*, parag. 5.2.

<sup>77</sup> Si tratta di una tassa percepita su qualsiasi transazione di beni mobili effettuata tra Genovesi, sul territorio della Repubblica o per mare fino a tre miglia dalla costa. Ceduta alle Compere, è aumentata nel 1340 a favore delle Compere del Capitolo. Cfr. H. Sieveking, *Studio sulle finanze* cit., parte I, pp. 82-83, 128, 134, 171; D. Giofrè, *Il debito pubblico* cit., pp. 37-38; più in dettaglio sulla gabella: *Liber Institutionum Cabellarum veterum*, a cura di D. Giofrè, Milano 1967, p. 86 e sgg.

<sup>78</sup> Sul mastro del 1340-41, accanto alla somma è indicato come causale . . . *ri-*

contributo forfettario<sup>79</sup>, quindi, sostitutivo di una entrata fiscale collegata al commercio e in quanto tale — riteniamo — assimilabile ai diritti portuali. Questa rendita, da sola, è sufficiente a coprire, anche con una certa larghezza, il disavanzo del 65% degli esercizi portuali considerati ed a rendere insignificante quello di un ulteriore 10%, dimezzando peraltro il passivo dei rimanenti.

Un bilancio in deficit, comunque, 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.

Pur volendo isolare, infatti, lo scalo nella sua autonomia gestionale non si può dimenticare il collegamento porto - città: strutturale, urbanistico, ma soprattutto economico<sup>80</sup>. L'attività portuale influenza la

---

*pa grossa que exigitur per Officium Salvatorum ...* Si veda anche H. Sieveking, *Studio sulle finanze cit.*, parte I, pp. 136-37.

<sup>79</sup> La somma è accreditata ai Padri del Comune da tre fonti diverse, ognuna per un terzo (lire 555.11.1). Si tratta dei *Consules Compere Salis*, dei *Consules Officii assignationis mutuorum* e dei *Consules Compere Pacis*, ciascuno *pro tercia parte eisdem assignata per introitus Ripe grosse ...* In seguito al consolidamento delle Compere del 1394, dall'esercizio 1412-13 troviamo la cifra versata per due terzi dai *Consules Comperarum salis et pacis* e per un terzo dai *Consules Comperarum veterum Capituli*; dopo il consolidamento del 1448 la somma complessiva è versata dall'*Officium dominorum Gubernatorum Comperarum Capituli*. Sono le Compere che hanno una partecipazione nella *ripa grossa*. Cfr. D. Gioffrè, *Il debito pubblico cit.*, pp. 82-83.

<sup>80</sup> In quest'ottica devono essere considerati i primi interventi della Casa di San Giorgio a favore del porto, che diventeranno assai più frequenti e rilevanti nei periodi successivi: nel 1414 viene concesso ai Padri del Comune un terzo delle multe riscosse per le frodi delle tasse portuali, da destinarsi alla manutenzione dei fondali ed al rinforzo della scogliera; nel 1428 vengono loro attribuiti, sempre con la stessa destinazione, 10 "luoghi" di S. Giorgio con gli interessi, ma la Casa di San Giorgio si fa cedere dai Padri del Comune tre magazzini ed una stalla; nel 1444 San Giorgio ricostruisce a proprie spese una serie di magazzini all'interno della cinta portuale, già utilizzati per l'amministrazione del monopolio del sale e distrutti da un incendio (con un esborso di lire 3000), ma gliene viene lasciata la disponibilità gratuita. Cfr. H. Sieveking, *Studio sulle finanze cit.*, parte I, pp. 44-45. La costruzione dei magazzini all'interno della cinta portuale da parte delle Magistrature annonarie è della seconda metà del Cinquecento, così come l'istituzione

città da un punto di vista demografico (ricordiamo le colonie dei mercanti stranieri); ne accentua lo sviluppo urbano e ne moltiplica ed arricchisce i consumi; ne richiede i servizi e ne diversifica le attività: affari bancari, assicurativi, finanziari trovano nel porto un importante elemento propulsore. Occasioni di impiego di manodopera ed aumento dei gettiti fiscali completano il quadro di integrazione tra l'ente portuale e lo Stato che, nel caso genovese, risulta accentuata giuridicamente ed amministrativamente nella composita competenza dei Padri del Comune che finiscono per operare, al loro interno, uno scambio di risorse. Quello genovese è un porto che, forse più di altri, ha bisogno della città: non è infatti né un punto di riferimento militare (ad esempio per la guerra di corsa), né uno scalo tecnico; non è qualificato, come Venezia, né dalla presenza di importanti cantieri navali né da quella di una forte marina militare. Ma alla città offre una serie rilevante di opportunità e giustifica perciò la cura che la comunità intera pone per la sua efficienza.

### III

## La svolta della politica portuale dei Padri del Comune nella seconda metà del Quattrocento

### 3.1. *Moli e scogliera fulcro degli interventi 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 se-

---

delle Magistrature stesse. Si veda G. Giacchero, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Genova 1979, p. 97 e sgg.; G. Doria, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in questo stesso volume.

rie di integrazioni nelle strutture dello scalo e non più soltanto a mantenerle in efficienza o a consolidarle<sup>1</sup>. Occorre tenere presente, inoltre, che, nel quadro del tormentato panorama politico del Quattrocento genovese, la seconda metà del secolo offre maggiori elementi di stabilità<sup>2</sup>.

Centro degli interventi sono, già tra il 1450 ed il 1465, gli ultimi due ponti ancora in legno (ponte Calvi e ponte dei Chiavari) oltre a ponte Spinola, in parte rovinato: tutti e tre vengono completamente rifatti in pietra, mentre, contemporaneamente, dopo la lunga parentesi della prima metà del secolo, si riprende ad arricchire e rinforzare la scogliera di protezione del Molo "vecchio". Di esso nel 1461, 1473, 1484/86, 1492/93 e 1502/04 si realizzano anche successivi prolungamenti.

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

Oltre all'ordinaria manutenzione, che caratterizza in pratica tutti gli esercizi, gli investimenti per trasformare gli obsoleti attracchi in attrezzature adatte alle navi progressivamente di maggiori dimensioni, che arrivano in porto, sono così evidenziati dalla contabilità che, in taluni casi, chiarisce l'origine dei fondi impiegati:

	Anno	Esborso	Provenienza dei fondi	
<i>Ponte Spinola</i>	1454-55	4876.13. -	S. Giorgio	5000
	1456	2037.11. 8	Padri del Comune	
<i>Ponte Calvi</i>	1455-56	392.12. 1	Padri del Comune	
	1460	2626. 6. 6	Padri del Comune	

<sup>1</sup> Uno sguardo d'insieme sul porto in questo periodo in A. Brusa, *Natura e funzioni del porto di Genova nell'età di Colombo*, in *Studi Colombiani*, III, Genova 1952, pp. 485-500.

<sup>2</sup> Si veda, da ultimo, su questa vasta problematica, V. Piergiovanni, *Il siste-*

Se per l'intervento finanziato a Ponte Spinola da San Giorgio nel 1454-55 non si hanno dettagli<sup>3</sup>, i lavori dell'anno successivo consistono principalmente nella costruzione muraria del molo stesso, per ben 766 metri cubi, *computato muro masicio*: l'esborso a favore dei maestri antelami, retribuiti *ad opera*, è di 1287 lire (63% del costo); i materiali (calce, sabbia, mattoni) incidono per un altro 31%, mentre la parte rimanente di costo riguarda la necessità di recintare con una palizzata in legno e di svuotare lo specchio acqueo circostante onde poter lavorare all'asciutto<sup>4</sup>.

Ponte Calvi, che nel 1451 è ancora restaurato in legno, tra il 1459 ed il 1460, viene rifatto in pietra, con una lunghezza di 40 goe (30 metri): anche in questo caso è necessaria la costruzione di quasi 800 metri cubi di muro, con un costo di 1157 lire, seguendo il tradizionale sistema che prevede la pulitura e preparazione del fondo per posarvi le fondamenta. Nella circostanza vengono murati anche dieci anelloni in ferro, per legarvi le cime da ormeggio delle imbarcazioni<sup>5</sup>.

Nel 1465 è il turno del Ponte del vino o dei Chiavari: largo otto palmi nelle fondamenta (circa 2 metri), si restringe poi gradatamente fino a sei, con un'altezza di diciotto (4 metri e mezzo), ma la perdita della contabilità impedisce di avere precisi elementi di costo<sup>6</sup>.

Mentre procede l'esecuzione di questi lavori, la Magistratura inizia ad occuparsi anche del Molo, molto trascurato, come si è detto, nei decenni precedenti, 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

---

*ma europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento*, in « *Materiali per una storia della cultura giuridica* », XIII (1983), pp. 3-46.

<sup>3</sup> È disponibile solo il dato complessivo, riportato nel mastro del 1456.

<sup>4</sup> Si veda anche F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 118.

<sup>5</sup> La retribuzione dei maestri antelami (38% del costo complessivo dei lavori) è di lire 4.7 per cannella di muro (una cannella = quasi 3 metri); ancora una volta i materiali, ma specialmente la calce, che è fatta venire da Cogoletto e da Sestri, incidono di circa il 23%. Sui lavori v. anche *ibidem*, p. 123.

<sup>6</sup> Su questo ponte, si veda *ibidem*, pp. 104-108.

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* ...) <sup>7</sup>.

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 soldi 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 soldi 10 ogni abitante delle Riviere di età compresa fra i 17 ed i 70 anni;  
viene istituita un'addizionale di soldi 3 su ogni lira di *focatico* <sup>8</sup>.

La raccolta di fondi sembra aver dato buoni risultati se nel 1470 troviamo operanti, con continuità, 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 <sup>9</sup>. 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 <sup>10</sup>: per il trasporto dei massi ancora una

---

<sup>7</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., pp. 39-42, *Deliberacio reparacionis molis*.

<sup>8</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 197-199.

<sup>9</sup> Sui rapporti, non sempre pacifici, tra l'Anastasio e i Padri del Comune, si veda *ibidem*, p. 199 e sgg.; la sua retribuzione è di 5 ducati al mese (lire 50.7), ma in talune occasioni la Magistratura si trova a dover sostenere dei costi supplementari *in laboreris et novis operibus excogitatis a Magistro Anastasio Alexandreno* ...

<sup>10</sup> Per taluni anni è possibile determinare che, sul costo di consolidamento della scogliera, i lavori eseguiti alle cave dalla manodopera incidono per il 60-

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 ogni volta), di trasporto ed in misura solo marginale per l'acquisto di materiali di supporto (legname, 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: gli interventi, infatti, non solo proseguono nell'anno successivo, sotto la guida dello stesso Anastasio, ma vengono ripresi nel periodo 1484-87, nel 1492-93 e nel 1497-99, per continuare anche nei primi anni del Cinquecento<sup>11</sup>.

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*): di eccezionale rilievo è lo sforzo tecnico e finanziario effettuato nel 1492, che da solo, supera di gran lunga ogni bilancio annuale del porto di tutto il Quattrocento<sup>12</sup>; più allineati con la media i costi sostenuti nel 1497-98, quando 20 palmi (circa 5 metri) di molo devono essere rifatti perché danneggiati dai marosi<sup>13</sup>, e nel 1502, in cui il massiccio viene allungato della stessa misura, ma anche ripristinato: i primi anni del

---

70%: ... *pro magistro ... fodendi et laborandi lapides picatas in Sturla sive Albario pro fabrica ... molis noviter facienda.*

<sup>11</sup> Nel 1471 sono contabilizzate 1277 giornate a favore degli uomini *qui laboraverunt ... super pontonis officii*, ma occorre tener presente che in altri casi la scrittura contabile è più sintetica, limitandosi ad indicare che l'esborso è stato effettuato ... *ad iornatam, diversis preciiis, prout distincte apparet in uno libello ...* Nel 1487, uno degli anni in cui la contabilità è più dettagliata, il numero delle giornate di lavoro, quasi tutte effettuate alle cave, supera le duemila.

<sup>12</sup> In quell'anno il molo non solo viene restaurato dai danni subiti a causa di una forte tempesta di mare (con un esborso pari a circa metà della cifra complessiva indicata), ma viene anche allungato di 34 palmi: a ricordo dell'avvenimento è posta una lapide in capo al molo stesso. F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 204-05.

<sup>13</sup> ... *refectio palmorum viginti in circa molis ... ruinatorum propter validam fortunam ... secutam ...*

XVI secolo sono infatti funestati da una serie di mareggiate e di tempeste <sup>14</sup>.

Il rapporto tra il costo delle prestazioni dei singoli, rimasto in pratica invariato rispetto al secolo precedente <sup>15</sup>, ed il complesso degli investimenti effettuati fa risaltare con molta evidenza quali potessero essere i benefici della loro redistribuzione sulla comunità, tenuto conto anche del fatto che alla manodopera è sempre fornito il vitto:

Anno	Investimenti nel Molo "vecchio"		Totale
	Scogliera	Prolungamento	
1470	880.15.10	—	880.15.10
1471	3281. 2.10	—	3281. 2.10
1486	—	4288.11. 4	4288.11. 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
1497	—	3277.12. 2	3277.12. 2
1498	3299. 9. 4	2572.14. 4	5872. 3. 8
1502	2910. 0. 6	4038. 8. 3	6948. 8. 9
1504	1041.13. —	5703.13. 4	6745. 6. 4

Non si hanno particolari dettagli sulle fonti di finanziamento; al di là dell'incertezza sulla provenienza dei fondi utilizzati negli anni 1470-

<sup>14</sup> In questo periodo rifacimenti e prolungamenti si accavallano quasi con continuità. Si veda F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 206-09, preciso anche nella citazione dei vari e dannosi eventi naturali.

<sup>15</sup> Una *pontonata* (che richiede in media 15 uomini) è pagata lire 3 sol. 18 (ad ogni uomo supplementare sol. 5 oppure sol. 6); una giornata di lavoro alla cava, sol. 5; una giornata di *magister antelamus*, da sol. 8 a sol. 10; una *barcata* di sabbia, sol. 25 o sol. 30; il *patrono* del pontone ha un salario annuale di 96 lire; l'*aiutante* del patrono di 72 lire; il *magister axie* che sovrintende alla cava di 96 lire.

71, 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 centanario* con i loro proventi<sup>16</sup>; nel 1502 ricevono dall'Ufficio di San Giorgio 1250 lire con la stessa motivazione. Assai poco per riuscire a fare fronte a degli esborsi che, anche se formalmente di carattere straordinario, finiscono per essere necessari con continuità; negli anni in cui vengono sostenuti, inoltre, il loro ammontare assorbe in media assai più della metà dei costi di esercizio dello scalo, con punte dell'86% e del 90% nel 1498 e nel 1502, quando il Molo viene restaurato e allungato.

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 delle Darsene — ormai sotto la giurisdizione della Magistratura — sono costanti durante tutta la seconda metà del Quattrocento e troveranno un riscontro positivo solo nei grossi lavori intrapresi all'inizio del secolo successivo. È del resto comprensibile che la situazione vada progressivamente peggiorando poiché l'unico sforzo coordinato 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, nel 1460, nello stesso 1471 e nel 1487, il costoso, ma non procrastinabile recupero di una serie di navi affondate in porto (si veda la Tabella n. 3, relativa ai costi degli undici esercizi presi in considerazione nel periodo 1451 - 1504, conforme ai criteri seguiti per il periodo tre-quattrocentesco).

---

<sup>16</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., pp. 61-67, *Deliberacio pro subvencione molis* e *Decretum Comperule medii pro centanario veteris pro subvencione molis*; pp. 81-83, *Comprobatio contributionis proventuum locorum Comperule medii pro centanario*.

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 dei fondali.

A spese dei Padri del Comune la goletta viene chiusa con una palizzata e svuotata per meglio eseguire i lavori che durano da metà maggio alla fine di settembre<sup>17</sup>: si tratta, ancora una volta, di un'opera con un eccezionale risvolto occupazionale, che comporta la retribuzione di oltre cinquemila giornate di lavoro (a soldi 5 ciascuna) a favore di gruppi di uomini impiegati contemporaneamente in numero di alcune centinaia.

Non sono da sottovalutare, inoltre, i costi — dovuti all'usura — sostenuti anche in questo cinquantennio, per la manutenzione e la riparazione di strumenti, come i pontoni, che vengono utilizzati per i lavori di miglioria, sia nel settore dei moli, sia in quello dei fondali.

La loro rilevanza induce i Padri del Comune, nel 1504, a stanziare  
lire 2945 sol. 3 den. 9

per un nuovo pontone, dopo un lungo periodo in cui per il rinnovo di questi mezzi non è documentato alcun provvedimento (si veda la Tab. n. 3), al punto che in quello stesso anno, per ultimare alcuni lavori intrapresi, si rende necessario ricorrere al rinforzo di un pontone fatto giungere da Camogli.

Di minore impegno, invece, rispetto al Tre - Quattrocento, i lavori richiesti dagli specchi acquei delle Darsene, o per lo meno quelli che vi vengono eseguiti: la costruzione di magazzini ed il rifacimento di alcuni muri (1460); contenuti interventi di espurgo; il ripristino parziale di vari tetti (1491-93). Costante è però, secondo altra documentazione<sup>18</sup>, tra il 1454 ed il 1508, il susseguirsi di lamentele concernenti il cattivo stato di queste strutture, l'impellente necessità di lavori e la cronica

---

<sup>17</sup> *Ratio expensarum factarum per Officium in nitidando et extrahendo zelum de medio pontis pedaggi et nobilium de Spinulis, computata clauzura legnaminum et agotatura aque ...* Più dell'80% della spesa è da imputarsi alla manodopera; legname, zappe, badili, ceste, riparazioni ai mezzi di trasporto assorbono la parte rimanente.

<sup>18</sup> A.S.C.G., fondo Padri del Comune, cit., *Atti*, anni 1477-80, 1481-89 e 1500-03.

manca di fondi. Lo stato di degrado dell'Arsenale, in particolare, è oggetto di attenzione, tra il 1499 ed il 1504, da parte dello stesso governatore francese Filippo di Clèves, assai sensibile alla potenziale importanza di una struttura efficiente<sup>19</sup>.

Proprio in quegli anni però i Padri del Comune, di fronte alla crescente difficoltà di affrontare da soli il disfacimento progressivo di pilastri e tettoie, cedono l'Arsenale ai privati, dietro corresponsione di un canone annuo<sup>20</sup>; provvedono essi stessi però, nel 1504, ad alcune limitate riparazioni ai Magazzini del sale, situati dentro l'Arsenale ma ormai da molti decenni ceduti in uso alla Casa di San Giorgio<sup>21</sup>.

Il regolare funzionamento dei due fari di cui è dotato il porto è attestato, fino alla fine del XV secolo, dai costi sostenuti per il combustibile, riportati alla Tab. n. 3 e riguardanti quantità in linea con i consumi del periodo tre-quattrocentesco.

L'elemento in crisi durante questi decenni è la struttura esterna dei due fanali, in vetro e piombo, più volte riparata se non completamente rifatta: nel 1455-56, nel 1460, nel 1471, nel 1497, quasi come conseguenza del periodo di relativa stabilità seguito ai grossi lavori dell'inizio del Quattrocento.

Nel 1455-56 l'intervento è circoscritto e riguarda solo la Lanterna di Capo Faro, ma richiede comunque la costruzione di un'impalcatura e di un ponte, con un costo aggiuntivo per legnami e cordami. Il 1460 vede invece affidato a Benedetto Agnese *opus et fabrica fanarii turris Capitis Farii* per un importo rilevante, di quasi mille lire; ad esso si devono inoltre aggiungere i lavori effettuati al Lanternino del Molo.

In ambedue i casi è ancora una volta il vetro che si segnala per

---

<sup>19</sup> Su questo periodo si veda più in dettaglio F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 270-74.

<sup>20</sup> Vedi *infra*, par. 3.2 e *Statuto dei Padri del Comune* cit., cap. CII, *Assignatio facta dominis Patribus Communis per magnificum Senatum de reddito Darsenalis, 1503 die 15 Decembris*.

<sup>21</sup> Sulle particolari condizioni di questa utilizzazione si veda H. Sieveking, *Studio sulle finanze* cit., parte II, pp. 44-45.

la sua presenza quantitativa, oltre che per il costo: il 42% dell'esborso complessivo riguarda questo materiale, il cui peso arriva a quasi dieci quintali<sup>22</sup>. Ciononostante, dieci anni dopo, nel 1471, i vetri del fanale della Lanterna di Capo di Faro devono essere nuovamente sostituiti, anche se non completamente: solo quaranta lastre sono infatti ordinate al maestro vetraio di Altare, con la precisazione che devono essere *fulgentes, integras et planas*<sup>23</sup>.

I lavori durano da metà giugno alla fine di dicembre, proprio per alcune complicazioni causate dal vetraio, che fornisce un prodotto non corrispondente ai requisiti<sup>24</sup>; alla fine esso viene usato lo stesso e, utilizzando pece e 53 libbre (quasi 17 chili) di piombo *ad iungendum clapas vitri*, oltre a 173 libbre di vernice, il fanale viene terminato.

Sempre ai vetri è necessario ancora provvedere nel 1497, come si annota nel mastro dell'anno successivo, mentre tra l'84 e l'85 la storiografia ricorda un breve periodo di inattività del faro la cui torre è occupata dai nemici, dopo essere stata anche colpita da un fulmine nel 1481: in queste circostanze fuochi accesi presso la Cava in Carignano provvedono alle segnalazioni necessarie alle navi<sup>25</sup>.

Il complesso delle spese sostenute negli esercizi esaminati tra gli anni 1451 e 1504 non evidenzia elementi di particolare diversità tipologiche rispetto al periodo precedente. I dati sono presentati nella Tab. n. 3, nella quale si è nuovamente cercato di tenere separati, in alcune

---

<sup>22</sup> Per la sola Lanterna di Capo di Faro vengono usate 634 lastre di vetro del peso medio di quasi un chilo e mezzo ciascuna.

<sup>23</sup> La registrazione del 9 aprile prevede, infatti, la commessa a favore di *Antonius Blancardus de Altare, faber vitrarius, cum quo pactum est et sic se obligavit ac promisit ut faciat clapas quadraginta vitri boni, bene constructas, fulgentes, integras et planas, ponderis librarum quattuor in quinque singula, ad mensuram sibi datam a Dominico Bonfilio, stagnario, ad rationem soldorum duorum et denariorum sex pro libra ... intra Kalendas maii proxime venientii ...*

<sup>24</sup> Il 17 dicembre il vetraio consegna libbre *viginti quatuor vitri ab eo fabricati in clapis* ma gli viene ridotto il compenso a sol. 1 den. 4 alla libbra ... *quod quia non respondit qualitate et bonitate ab eo promissa ...*

<sup>25</sup> M. Lungonelli, *La Lanterna* cit., p. 78.

voci, i costi di corrente 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 due 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 città<sup>26</sup>. Sono regolarmente retribuiti dalla Magistratura, invece, un maestro falegname, un patrono per un pontone con un aiutante e un *durator*, cioè un operaio specializzato nel recupero delle navi sommerse<sup>27</sup>.

La componente del personale non è comunque un costo indifferente per la gestione dello scalo: una incidenza media del 18,50%, peraltro fortemente variabile in funzione della poca omogeneità dei rendiconti complessivi dei costi, influenzati da una politica di gestione che imputa a singoli esercizi anche investimenti in beni e strutture durevoli. Così esborsi relativi a salari approssimativamente coincidenti possono costituire quasi il 45% dei costi di gestione nel 1458, esercizio che si segnala (come il 1451) per un'amministrazione di mera sopravvivenza, ma non rappresentano che il 9,3% e il 5,7% delle uscite nel 1471 e nel 1502, quando lo sforzo dei Padri del Comune nei confronti delle infrastrutture è attuato con ampiezza di mezzi.

Tra il 1451 e il 1504 la Magistratura portuale è impegnata in notevoli opere di miglioramento in vari settori dello scalo: i bilanci portuali degli esercizi considerati, tuttavia, non sembrano assumere dimensioni finanziarie macroscopiche, anche se dilatati rispetto ai decenni precedenti. I costi annuali del porto corrispondono negli anni settanta del Quattrocento 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 amministra-

---

<sup>26</sup> Cfr. M. Buongiorno, *Il bilancio di uno stato medievale* cit., pp. 22, 264, 330, 359 e sgg.

<sup>27</sup> Si veda più ampiamente, su questa figura, F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 393 e sgg.

Tab. n. 3 COSTI  
(11 esercizi del periodo 1451 - 1504)

Anno	Fondali	Pontoni		Moli		Darsene		Lanterna		Fari		Molo		Salari		Totale
		manut.	migliorie	Arsenale	funzion.	lavori	funzion.	lavori	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. 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	241.15.3	—	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.—	—	—	67. 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*	68.15.—	13. 7.—	—	149. 2. 5	6948. 8. 9	—	48. 4.—	—	—	45. 2.6	—	—	97.14.4	345.—	—	7715.14. 2
1504*	357.10. 4	2945. 3. 9	—	448. 2. 5	6745. 6. 4	22. 7.5	79.—	—	—	83.12.—	—	—	61.—	310.—	—	11053. 2. 3

\* Si è utilizzato un libro giornale.

zione civile<sup>28</sup>; per passare alla sfera del privato si può aggiungere ancora che nel 1459 la pur cospicua dote della figlia di un mercante genovese di medio livello (tremila lire) si avvicina di molto ai costi di alcuni dei più onerosi esercizi<sup>29</sup>, mentre verso la fine del secolo il capitale dei privati genovesi investito nell'industria serica, il cui sviluppo sembra compensare l'involuzione dei traffici, tocca facilmente le ottodiecimila lire per ogni singola "volta" o bottega<sup>30</sup>.

### 3.2. *L'insufficienza delle rendite portuali.*

Sebbene da un punto di vista sostanziale i mutamenti rispetto alla prima metà del Quattrocento siano marginali, occorre sottolineare una operazione quasi di razionalizzazione che nel 1487 — oltre ad investire la struttura della contabilità — sembra riordinare il carico fiscale che colpisce gli utenti del porto e migliorare, anche se non di molto, il gettito delle rendite dello scalo.

Queste possono essere distinte in due gruppi, diversificati dal sistema di esazione: le tre gabelle che vengono appaltate, già presenti nel periodo precedente (lo *schifato*, la gabella sul sartiame e il diritto collegato alla licenza di poter pescare nel porto), che rimangono sostanzialmente invariate nelle loro caratteristiche, e le quattro percepite direttamente dai Padri del Comune. Di esse fa parte ora la *gabella fanadium*, dal 1451 non più appaltata, che dal 1487 risulta inoltre riscossa con più rigore (si veda la Tab. n. 4): da denari 13 *pro capite* si passa, poi, sempre dal 1487, a denari 18 per ogni membro dell'equipaggio<sup>31</sup>. Aumen-

---

<sup>28</sup> Cfr. M. Buongiorno, *Il bilancio di uno stato medievale* cit., pp. 314 e sgg., 338 e sgg.

<sup>29</sup> J. Heers, *Le livre de comptes de Giovanni Piccamiglio, homme d'affaires génois (1456-1459)*, Paris 1959, pp. 30, 44.

<sup>30</sup> J. Heers, *Gênes* cit., p. 250; P. Massa, *La "fabbrica" dei velluti genovesi. Da Genova a Zoagli*, Milano 1981; Idem, *Conseguenze socio-economiche dei mutamenti di struttura nella tessitura serica ligure (secoli XVI-XIX)*, in *Studi in memoria di M. Abrate*, Torino 1986, pp. 601-620.

<sup>31</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., cap. XVII, p. 23 e cap. LXVIII, p.

ta leggermente, in questo stesso periodo, anche la tariffa dell'*exitus navium*, che si stabilizza in lire 1.15 per le navi di una sola coperta ed in lire 3.5 per quelle che ne hanno due<sup>32</sup>.

L'andamento dei due tributi permette di avere un quadro se non esauriente, almeno indicativo, del movimento delle navi che frequentano lo scalo genovese<sup>33</sup>; contemporaneamente, l'*exitus navium*, con le sue quote differenziate, evidenzia in modo chiaro il lento passaggio verso navi di maggiori dimensioni. Se, infatti, nel 1451, su 41 navi uscite dal porto, 29 pagano ancora la tariffa inferiore<sup>34</sup>, e nel 1456 si manifesta un sostanziale equilibrio (17 e 16 rispettivamente), a partire dal 1458 le navi a due coperte predominano nettamente:

Anno	Navi ad una coperta	Navi a due coperte
1458	—	17
1460	—	7
1471	4	11
1487	—	37
1493	6	21
1498	7	29

Un'importante modifica riguarda, dal 1487, lo *iactus navium* o ancoraggio: mentre in precedenza, come si è visto, il patrono aveva la fa-

120. Dal 1471 le registrazioni sono molto più ricche di dati sulle caratteristiche delle navi. Si veda E. Grendi, *La Repubblica aristocratica* cit., p. 310 e sgg.

<sup>32</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., cap. XVIII, pp. 22-23, *Quod patroni teneantur in exitu et introitu navis solvere, et facere iactum ut infra*, e cap. LXXVIII, pp. 120-122.

<sup>33</sup> Vedi *supra*, parag. 1.3.

<sup>34</sup> Quella relativa al 1451 non è che l'ultima indicazione appartenente ad un periodo che vede prevalere nel traffico del porto le navi ad una coperta su quelle a due: 72 di un tipo e 23 dell'altro nel 1391-92; 32 e 9 nel 1394-95; 44 e 15 nel 1405-06; 72 e 22 nel 1408-09; 23 e 14 nel 1412-13. La tendenza inizia lentamente a rovesciarsi nel 1429-30: 8 navi ad una coperta e 15 a due; 13 e 16 nel 1438-39; 3 e 16 nel 1439-40.

Tab. n. 4 RENDITE SPETTANTI AL PORFIO  
(11 esercizi del periodo 1451-1504)

Anno	Gabella Fanalium	Exitus Navium	Iactus Navium	Gabella Grano	Gabella Pesca Porto	Gabella Sartiane	Gabella Schifati	Molagium	Varie	Totale
1451	63.15.6	91.10-	—	8. --	48.9-	55.-	125.-	—	5. --	396.14. 6
1456	227. 8-	161. --	169.18-	553.13.-	55.-	105.-	115.-	—	—	1386.17. 1
1458	150. --	55. --	62. --	103.13.-	50.-	105.-	126.-	—	—	651.18. --
1460	10. --	22.15-	79. --	574.17.6	66.-	105.-	225.-	—	94. --	1083. 2. 6
1471	62. 7.6	42. 5-	65.15-	520.16.2	40.-	163.2.8	260.-	—	—	1154.16. 4
1487	181. 2-	117. --	570.18-	400. --	78.-	390.-	250.-	60.11.-	4. 0.9	2051.11. 9
1491*	183. 6.8	117. 5-	444. 6.4	400. --	67.-	550.-	325.-	47. 0.8	48. 2.6	2182. 1. 2
1493	103. 6.6	78.15-	284. 7.6	400. --	70.-	430.-	245.-	69. 2.6	53.15-	1754. 6. 6
1498	178.18.1	104.15-	536. 1-	400. --	53.-	375.-	250.-	105.14-	89.10-	2092.18. 1
1502*	55. 6.-	161. 2.6	490. --	400. --	84.-	325.-	320.-	160.12.1	90.11.3	2086.11.10**
1504*	143. 9.6	109. --	402. 9-	400. --	101.-	325.-	320.-	47.15-	607.10-	2456. 3. 6

\* Si è utilizzato un libro giornale.

\*\* Finanziamento della Casa di San Giorgio, per il Molo: lire 1250.

coltà di scegliere se collaborare a liberare il porto dandosi carico di asportare un certo quantitativo di *zetum* o soggiacere al tributo<sup>35</sup>, lo *iactus* è trasformato da quell'anno in una vera e propria tassa obbligatoria e proporzionale al tonnellaggio della nave, nella misura di 20 soldi per ogni migliaio di cantari di portata<sup>36</sup>. Da questo momento l'ancoraggio assume una importanza sempre maggiore tra le entrate portuali, sia per la sua rilevanza finanziaria (si veda la Tab. n. 4), sia come indicatore dell'andamento del traffico portuale insieme alla Gabella dello *schifato*<sup>37</sup>.

Sempre nel 1487 viene poi abolita la *Gabella grani*<sup>38</sup>, ma i Padri del Comune ottengono, come contropartita, una rendita di 400 lire da parte della Casa di San Giorgio (*pro subvencione annuali*), secondo un procedimento analogo a quello seguito nel Trecento per la *Ripa grossa*; viene inoltre loro concessa l'istituzione di una nuova tassa, il *molagium*: 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 Genova<sup>39</sup>. In pratica una specie di contributo *una tantum* per la manutenzione dei moli, il cui gettito raggiunge talora livelli non trascu-

---

<sup>35</sup> Anche nella seconda metà del Quattrocento, come nel periodo precedente, i patroni delle navi sembrano preferire, finché possibile, la *corvée* al pagamento del tributo: nessuna nave risulta tassata nel 1451; 14 navi su 33 nel 1456; 4 navi su 17 nel 1458; circa lo stesso numero nel 1460 e nel 1471.

<sup>36</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., capp. XLI e XLII, pp. 51-53, *De solutione facienda loco iactus navium, 1482 die 6 maii*, e *Bailia data Patribus Communis circa iactum navium, 1485 die 4 aprilis*. I tentativi di frode provocano numerosi provvedimenti negli anni successivi. *Ibidem*, cap. XCIII, pp. 158-159, *De solutione fienda per patronos navium antequam recedant de portu, 1501 die 17 martii*; cap. CLVIII, pp. 251-252, *Exclaratio que sunt illa vasa que solvere debent anchoragium, 1548*.

<sup>37</sup> Vedi *supra*, parag. 1.3. Per questo periodo l'indicazione normativa che prescrive alle navi il pagamento alternativo di uno dei due tributi è alquanto complessa; dalle scritture contabili risultano pagare l'ancoraggio le navi di portata uguale o superiore ai 1000 cantari. Più chiare le disposizioni a partire dalla metà del Cinquecento in cui il limite di separazione è fissato in 1500 cantari di portata. *Statuto dei Padri del Comune* cit., pp. 251-252.

<sup>38</sup> Vedi *supra*, parag. 3.4.

<sup>39</sup> Cfr. E. Grendi, *La Repubblica aristocratica* cit., p. 312.

rabili, e che nello stesso tempo fornisce elementi aggiuntivi atti a meglio qualificare il traffico portuale<sup>40</sup>.

Se da un lato esiste quindi un gruppo di rendite in qualche modo collegate ai traffici ed al porto (gabella dello *schifato*, sul grano, sul sartiame, sulla pesca nelle acque del bacino portuale), dall'altro si collocano i tre prelievi che colpiscono direttamente i vettori, che diventano quattro se la nave approda a Genova per la prima volta: alla fine del Quattrocento la loro incidenza è in media del 7%, prendendo come base la portata delle navi espressa in cantari e tenendo conto del molagio; essa scende al 2,5-3% se lo si esclude<sup>41</sup>, pur permanendo una certa variabilità in funzione sia della composizione numerica degli equipaggi<sup>42</sup>, sia della poca flessibilità della tariffa di uscita.

Le entrate realizzate durante gli undici esercizi considerati sono sintetizzate nella Tabella n. 4 in cui, come nella Tab. n. 2, relativa agli esercizi del periodo 1340-1440, compare anche una voce "varie" nella quale sono state contabilizzate risorse occasionali sempre pertinenti

---

<sup>40</sup> Vedi *supra*, parag. 1.3.

<sup>41</sup> Nel 1498 la nave di 1500 cantari appartenente a Giovanni Ravano di Nervi, che parte in dicembre per la Sicilia, paga lire 1.17.6 di molagio; lire 1.15 per l'uscita e lire 1 di getto; al rientro lire 1.10 per i fari, in funzione dei propri venti uomini di equipaggio, con un esborso complessivo di lire 6.2.6 La nave di Vincenzo Fieschi (di 15.000 cantari), che in gennaio parte per la Catalogna, paga complessivamente lire 43 (cioè lire 18.15 per il molagio, lire 3.5 per uscire dal porto, lire 15 di getto e lire 6 di fanale perché ha 90 uomini di equipaggio); quando, qualche mese dopo, riparte per la Spagna e rientra, il tributo è ridotto a lire 24.5. In realtà i vettori pagano anche un tributo ai custodi della Dogana (lire 1.5 per quasi tutte le imbarcazioni, tranne quelle molto piccole che pagano la metà): registrato nei mastri dei Padri del Comune rappresenta per l'Amministrazione solo una partita di giro.

<sup>42</sup> Le navi più grosse risultano rispettare la normativa degli Statuti di Gazarla del 1441: 6 uomini ogni mille cantari di portata per le imbarcazioni superiori agli 8.000 cantari e 7 uomini ogni mille per quelle comprese tra gli 8.000 ed i 3.000; sembra invece ritenuta eccessivamente riduttiva la disposizione che prevede un uomo ogni cento cantari di portata per gli equipaggi delle navi più piccole, tra 3.000 e 1.500 cantari. Si veda sugli equipaggi J.M. Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, t. VI, Paris 1845, p. 458 e sgg.; M. Calegari, *Navi e barche a Genova tra il XV ed il XVI secolo*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, I, «Miscellanea Storica Ligure», n.s., II, vol. I, 1970, pp. 39-41.

allo scalo. Così 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, come si è detto, ad un "custode".

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, al punto da richiedere interventi esterni per coprire più della metà degli esborsi necessari:

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 *	3336.11.10	7715.14. —	4379. 2. 2
1504 *	2456. 3. 6	11053. 2. 3	8596.18. 9

\* si sono utilizzati i libri giornale.

Ancora una volta però 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)<sup>43</sup> consente sia di sanare la situazione di un buon numero di esercizi (cinque su undici), sia di ridurre gli squilibri causati in larga misura dal perdurare dei lavori straordinari. Non è infatti solo suggestiva l'ipotesi di ritenere questo introito dei Padri del

<sup>43</sup> Dal 1454, essendo avvenuto il consolidamento anche delle Compere del Capitolo, è la Casa di San Giorgio che effettua il pagamento *pro assignatione seu annua obventionem quam dictum Officium debet ...* oppure *pro annua assignatione que de more annuatim fit a dicto officio ...* Si veda anche *Statuto dei Padri del Comune* cit., pp. 236, 238.

Comune una risorsa del porto: da un lato, infatti, potrebbe essere giustificato 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 al commercio che fa capo allo scalo ed alla utilizzazione delle sue infrastrutture, ma che risulterebbero danneggiati da un aggravio eccessivo della tassazione dei vettori; dall'altro occorre tenere presente l'origine della rendita, nata in pratica come indennizzo di un perduto tributo sui traffici<sup>44</sup>.

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 1466-69, 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 crogiuolo 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 e il 1469 istituiscono alcune prestazioni d'opera obbligatorie a favore del porto ed a carico non solo dei cittadini genovesi, ma anche dei rivieraschi<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> Vedi *supra*, parag. 2.6.

<sup>45</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 196 e sgg.

## IV

### Le grandi opere della prima metà del Cinquecento

#### 4.1. *L'impegno finanziario per i fondali e per la ricostruzione della Lanterna di Capo di Faro (1508-48).*

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 Grendi — quella curva positiva del movimento 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<sup>1</sup>.

Confermata, come vedremo, dall'andamento visibilmente crescente di tre 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 1507-08 e tra il 1516 ed il 1519<sup>2</sup>, dopo un lungo periodo di inerzia nella seconda metà del Quattrocento,

---

<sup>1</sup> E. Grendi, *La Repubblica aristocratica* cit., pp. 319, 335, 347-348, 363. Vedi anche *supra*, parag. 1.3.

<sup>2</sup> Si veda anche F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 83, 234 e sgg., 254 e sgg.: nel 1512 i fondali del Mandraccio sono portati a 19 palmi (m. 4,7).

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 1544<sup>3</sup>, 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 delle Darsene.

La prima fase dei lavori, attuati con dispendio di mezzi finanziari, riguarda due golette vicine: quella tra i ponti Spinola e del Pedaggio e la successiva, tra quest'ultimo e quello dei legni, davanti al palazzo delle Compere di San Giorgio; nel decennio 1539 - 1548, invece, l'azione è più generale e continua: se nel 1539 si lavora da febbraio a dicembre sempre nella goletta tra i ponti Spinola e del Pedaggio, negli anni successivi si ripuliscono e ripristinano i gaggioli intorno a Ponte Calvi; si interviene nelle altre golette; si liberano i fondali di tutto il porto dalle navi sommerse e, per adeguare gli stessi alle necessità degli scafi, si impiegano forze e fondi in un'energica azione *pro extrahendo lapides ex fundo portus*:

1507	7314. 4.11	}	8935.14. 6
1508	1621. 9. 7		
1516			2603.15. 1
1539			12165.16. 7
1543	1147.10. 6	}	7343.13. 3
1544	208. 1. 6		
1545	1087. 3. -		
1546	638. 8. 5		
1547	2798.16. -		
1548	1463.13.10		

I lavori effettuati nelle Darsene, già nel 1516 e nel 1519<sup>4</sup>, ma specialmente a partire dal 1545, sono di grande impegno, richiedono

<sup>3</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., p. 244, *Contra illos qui dant carenam in presenti portu.*

<sup>4</sup> I lavori del 1516 riguardano in particolare i fondali della Darsena del vino, di cui vengono ripristinate anche le torri e le mura, ma devono essere interrotti per mancanza di fondi: i Padri del Comune chiedono un finanziamento

lo stanziamento di fondi specifici e ricordano, per ampiezza e onerosità, quelli eseguiti nel 1364 e nel 1416.

Della loro gestione è anche tenuta una contabilità speciale, un *Cartularium Darsinae* andato perduto. Nei libri generali è riportata però la sintesi dell'enorme sforzo finanziario sostenuto nella seconda metà del 1545 ed all'inizio del 1546, quasi cinquantamila lire, per abbassare i fondali dei bacini fino a 13 palmi (m. 3,225)<sup>5</sup>:

1516	1274. 4. -
1519	3283.17.10
1544	1166.13. 6
1545	48619.17. -
1547	167. 6. 9

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 *purgazione* dei bacini il provento di una 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 proventi<sup>6</sup>.

---

straordinario di 3500 lire per poterli continuare (A.S.C.G., *fondo* Padri del Comune cit., *Atti*, 1512-17). Nel 1519 è il fondale della Darsena delle galere che è portato a 12 palmi (m. 3 circa) (cfr. F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 254, 262): la profondità, tuttavia, non garantisce sicurezza a tutte le navi che necessitano ormai di 4-5,5 metri. Si vedano L. Heinsius, *Dimensions* cit., p. 17 e sgg.; F.C. Lane, *Le navi di Venezia* cit., p. 284 e sgg. Questi livelli saranno raggiunti nel porto di Genova solo nel secolo successivo.

<sup>5</sup> Nel libro mastro del 1545 i lavori in Darsena non appaiono se non per un marginale intervento di lire 687.18.6; nel libro-giornale del 1546 è invece riportato il totale del *Cartularium Darsinae*. Sui lavori si veda anche F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 262. La documentazione contabile di appoggio dei lavori (liste di manodopera, mandati, atti amministrativi, etc.), in A.S.C.G., *fondo* Padri del Comune, *Atti*, n. 18, 1545, *Espurgazione della Darsena* e n. 19, 1545-48, è oggetto di uno studio di G. Rebora, in questo stesso volume.

<sup>6</sup> A.S.C.G., ms. 420, *Leges, constitutiones et decreta pro Illustrissimo Magi-*

È ben singolare, in questa circostanza, l'apporto dell'Ammiraglio Andrea Doria *pro expeditione et evacuatione Darsinae*: non solo una somma in denaro (1800 lire), ma in più la disponibilità a far lavorare gratuitamente, per circa 4.000 "giornate", gli schiavi delle sue galere<sup>7</sup>.

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 4732. 0. 6); nel 1530 (lire 10435.16. 7)<sup>8</sup>; tra il 1547 ed il 1550: 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 il 13,8%; il rimanente 11,38% è dato dalla pece, dalla stoppa e dal sartiame<sup>9</sup>. Per il restauro dei mezzi esistenti vengono inoltre spese:

lire 625. 6. 9	nel 1533
lire 483. 2. 0	nel 1537
lire 660. 1. 8	nel 1539
lire 4061.10. 3	nel 1541
lire 846. 6. 1	nel 1544

Gli esborsi concernono con frequenza notevole le opere di calafatura delle imbarcazioni; nel 1541 si provvede invece a tirare un pontone a terra ed a rifare la carena.

---

*stratu D.D. Patrum Communis*, 26 giugno 1545, cc. 364 v. - 366 r.; *fondo Padri del Comune*, filza 372, 20 giugno 1545.

<sup>7</sup> A.S.G., *Archivio Segreto*, Politicorum, filza 1650, fasc. 4, 28 dicembre 1545; Antonio Doria versa per lo stesso scopo cinquecento lire.

<sup>8</sup> Le sintetiche registrazioni del mastro rimandano ad un *Cartularium Fabrice Pontoni* andato perduto.

<sup>9</sup> A.S.C.G., *fondo Padri del Comune* cit., reg. 747, *Cartulario per la fabbrica del pontone*, 1547: i lavori durano dal 20 agosto 1547 al 30 dicembre 1550.

Anche se oberati da costi di dragaggio dei fondali e di ricostituzione del gruppo di pontoni, il cui prezzo medio è ormai quasi triplicato rispetto alle tremila lire pagate nel 1371, i Padri del Comune non possono evitare di provvedere anche al Molo: prolungato probabilmente di nuovo all'inizio del secolo, indicato nel 1535 dal Giustiniani come esteso per 1800 palmi (m. 450 circa)<sup>10</sup>, 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 1531<sup>11</sup>, con conseguenze e danni rilevanti, se, ancora nel 1533, occorrono lire 3891. 4.11 per ripristinare la scogliera. Altre aggiunte di scogliera sono effettuate<sup>12</sup>:

nel 1539	per lire 1318. 7. –
nel 1541	per lire 1463. 4. –
nel 1544	per lire 2347.14. 6

Le opere sono finanziate dai Padri del Comune a cui non sono certo sufficienti le entrate portuali, sebbene progressivamente in aumento. Occorre segnalare però, in questi decenni, la maggiore presenza di lasciti a favore dell'Opera del Porto e del Molo, normalmente in "luoghi" di San Giorgio: i titoli, con i loro proventi, entrano a far parte del patrimonio della Magistratura, peraltro cospicuo — come vedremo<sup>13</sup> — 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".

Di minore entità sono gli interventi richiesti, in questo stesso periodo, dagli altri moli, anch'essi sovente danneggiati dalle calamità na-

---

<sup>10</sup> A. Giustiniani, *Castigatissimi annali* cit., c. XIII v.

<sup>11</sup> Cfr. la descrizione di questa calamità in F. Casoni, *Annali di Genova* cit., IV, p. 40; sui lavori conseguentemente necessari anche F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 209 e sgg.

<sup>12</sup> Le sintetiche registrazioni *pro diversis pontonatis lapidum* rimandano a liste e note consegnate ai Padri del Comune, di norma relative a lavori settimanali.

<sup>13</sup> Vedi *infra*, par. 5.2. Per i lasciti di questo periodo, v. F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 210 e sgg.

turali: le più importanti migliorie riguardano il ponte del Pedaggio, di cui vengono rifatte le fondamenta<sup>14</sup>. Così l'Arsenale, ormai amministrato dai privati, denuncia le carenze già riscontrate in passato senza che, per mancanza di fondi, si provveda in modo esauriente ai continui danni causati dai marosi e dalla salsedine.

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 Francesi<sup>15</sup>.

Per due decenni chi entra in porto deve far conto sulla sola Lanterna del Molo<sup>16</sup>, tanto che il Giustiniani, nel 1535, descrivendo la città nei suoi *Annali*, 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 ...»<sup>17</sup>.

Nel 1543 si decide finalmente di ricostruirla, utilizzando un finanziamento *ad hoc* ottenuto dalla Casa di San Giorgio<sup>18</sup>: 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 necessita, invece, di 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

---

<sup>14</sup> Si veda F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 112.

<sup>15</sup> Cfr. T.O. De Negri, *Storia di Genova*, Milano 1968, p. 574 e sgg.

<sup>16</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 324 e sgg., 348 e sgg.

<sup>17</sup> A. Giustiniani, *Castigatissimi annali* cit., c. Xv.

<sup>18</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., p. 349.

anche ai vari podestà delle Riviere e segnatamente di Noli, Albenga, Rapallo, Levanto e Portovenere<sup>19</sup>.

I costi di rifacimento della Lanterna incidono quindi su un numero di esercizi che supera di gran lunga i sedici mesi tra il 1543 e il 1544, entro i quali è peraltro concentrata buona parte dei lavori. Già nel 1538, infatti, deve essere costruito un muro di sostegno per evitare un peggioramento dello stato delle strutture murarie; nel 1545 il fanale richiede ulteriori interventi; nel 1546-47, anche se la sorgente di luce funziona, come dimostra l'ormai regolare consumo di olio, quasi duemila lire sono ancora impiegate in miglioramenti<sup>20</sup>:

1538	lire	100.13. –
1543-44	lire	16432.19.11
1545	lire	454. 7. 9
1546-47	lire	1754.11. 3

Complessivamente vengono spese lire 19741.11.11, circa il 40 % del costo dei lavori compiuti nelle Darsene negli stessi anni.

Durante tutto questo periodo la Lanternetta del Molo continua a funzionare regolarmente (si vedano i costi per combustibile e accessori alla Tab. n. 5), anche se denuncia la necessità di una manutenzione più frequente. Nel 1527, nel 1533 e nel 1537 i Padri del Comune sono obbligati a provvedervi, sia con il parziale rifacimento del fanale, sia con lavori in muratura alle scale ed alla volta superiore della torre: l'intervento più complesso è del 1537, con una spesa di 474. 8. 2 lire<sup>21</sup>, ma nel 1541 è necessario un ulteriore esborso di lire 312. 2. 1 *pro parvo fanale moduli* e per tremilatrecento mattoni necessari ai maestri muratori per terminare il loro compito.

Oltre agli interventi finanziariamente più rilevanti, su cui ci si è soffermati, esiste una ordinaria amministrazione con spese correnti di

---

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 336 e *Libro giornale*, 1544.

<sup>20</sup> Di quest'ultimo esborso è riportato solo il totale nel mastro del 1548, tra le *Expense fabrice et instauracionis turris capitis Farii nec non fanalis dicte turris*, degli esercizi precedenti. Il dettaglio dei lavori e delle varie componenti di costo è oggetto particolare, come si è già detto, di uno studio che ho in corso.

<sup>21</sup> Poco più di metà della somma (lire 254.12. 8) rappresenta l'intervento sul fanale; il resto (lire 219.15. 6) i lavori alla torre.

esercizio cui i Padri del Comune devono far fronte: non diversa da quella 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 n. 5 si offre un quadro degli esborsi richiesti dalla gestione del porto nei soli nove esercizi del periodo 1508 - 48 per i quali i dati sono risultati sufficientemente completi, secondo lo schema già seguito per i secoli XIV e XV <sup>22</sup>.

A proposito della manodopera si può notare che risulta ormai costantemente alle dipendenze dei Padri del Comune il piccolo gruppo di tecnici addetti al porto già individuato per la seconda metà del Quattrocento: un *patronus* ed un *sub-patronus* per il pontone, un marangone, un maestro falegname per la Cava, ai quali, in occasione di lavori straordinari, vengono concesse considerevoli regalie in aggiunta ai normali salari; 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, specialmente in rapporto al nuovo sviluppo dell'assetto urbano ed al sempre maggiore lavoro burocratico che ne deriva per la Magistratura.

A parte sono indicati gli interventi nelle Darsene e per la Lanterna di Capo di Faro, finanziati — con varie procedure — dalla Casa di San Giorgio.

I costi complessivi di gestione evidenziati dai rendiconti sono in realtà alquanto discontinui, poiché risentono, come nel periodo precedente, del mancato riparto degli investimenti straordinari in beni durevoli (nel 1516, 30 e 41) o in migliorie (nel 1539) di rilievo plurienn-

---

<sup>22</sup> Altri registri, specialmente libri giornale, hanno fornito dati che sono stati utilizzati nel testo con riferimento alle singole infrastrutture, in quanto non sufficienti per la ricostruzione completa della gestione annuale.

Tab. n. 5 COSTI  
(9 esercizi del periodo 1508-48)

Anno	Fondali	Pontoni	Moli		Darsene e Arsenali		Lanterna		Fari		Molo lavori	Salari tecnici	Totale
			manut.	migliorie	Arsenale	funzion.	lavori	funzion.	lavori				
1508	1621. 9. 7	8.10.-	—	—	97.10.9	87.4.-	—	—	60.12.-	—	—	118. 8.8	1994. 5. —
1516*	2603.15. 1	4732. 0.6	60. — —	—	1294. 8.7	—	—	—	?	—	—	131.11.4	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.-	—	—	—	—	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	57.15.4	—	—	7.12.-	—	—	—	62.18.-	—	—	225. — —	1656. 4. —
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 finanziati dalla Casa di San Giorgio :

1545-46 Escavazione dei bacini delle Darsene, lire 47931.18. 9

1543-47 Ricostruzione della Lanterna, lire 19741.11.11

\* Si è utilizzato un libro giornale.

\*\* Quota di costo, addebitata all'esercizio, del pontone in costruzione.

nale: alla metà del Cinquecento i Padri del Comune sembrano però correggere la loro tradizionale impostazione, addebitando all'esercizio del 1548 solo una quota parte del costo complessivo di un pontone. È inevitabile, inoltre, che il mancato funzionamento della Lanterna di Capo di Faro per quasi trent'anni condizioni l'andamento di costi di normale governo dello scalo come quelli dei fari: si può però osservare che, sempre con il 1548, gli esborsi in questo settore si normalizzano, evidenziando un rendiconto più lineare, anche in rapporto ad una tendenza evolutiva dei dati concernenti gli impieghi rilevati per il secolo XV.

#### 4.2. *Il cronico squilibrio gestionale.*

Durante la prima metà del XVI secolo lo scalo genovese continua a far conto sul gruppo di prelievi che l'amministrazione ha riorganizzato nel 1487, sia come tipologia, sia come livello d'imposizione<sup>23</sup>. A partire dal 1530, come si è già avuto modo di osservare, alcune voci presentano una netta tendenza all'aumento in funzione del maggior numero di navi, spesso di accresciute dimensioni, che frequenta il porto.

L'andamento del gettito complessivo dei vari tributi, riportato nella Tab. n. 6 per i nove anni, compresi tra il 1508 ed il 1548, di cui si è ricostruito il rendiconto di esercizio, trova un'ulteriore specificazione nella diversa tariffa di uscita, che distingue due classi di navi:

Anno	Navi ad una coperta	Navi a due coperte
1508	15	21
1530	70	54
1538	102	34
1539	90	55
1541	90	34
1543	147	47
1545	87	24
1548	105	85

<sup>23</sup> Nel luglio 1548 la nave di Nicola Pallavicini (di 11.000 cantari) paga, per partire per Napoli, lire 27.16 (lire 13.11 di molaggio; lire 11 di getto e lire 3.5 di uscita), più lire 5 di fanale al rientro (complessivamente un 6% di prelievo).

Tab. n. 6 RENDITE SPETTANTI AL PORTO  
(9 esercizi del periodo 1508-48)

Anno	Gabella Fanaium	Exitus Navium	Iactus Navium	Gabella Grano	Gabella Pesca Porto	Gabella Sartiane	Gabella Schifati	Molagium	Varie	Totale
1508	118.10.-	94.10.-	394. 4.-	400.-	90.-	225.-	360.-	73. 3.4	241.11.-	1951.18.4
1516*	?	47.10.-	171. 9.-	400.-	85.-	238.10.-	375.-	65.15.-	181. 6.-	1564.10.-
1530	270.13.-	271.12.1	571. 2.1	400.-	140.-	380.-	300.-	273. 6.-	789.17.1	3396.10.3
1538	292.10.6	289.10.-	521. 4.-	400.-	185.-	—	230.-	142. 4.6	49. --	2109. 9.-
1539	347.10.2	329. --	643. 8.-	400.-	185.-	—	270.-	203. 7.-	—	2379. 5.2
1541	319. 6.-	261.15.-	586. --	400.-	140.-	—	300.-	159. 0.1	—	2166. 1.1
1543	474. 5.-	400. --	839.11.-	400.-	226.-	—	285.-	212. 5.4	—	2837. 1.4
1545	295.11.6	229. --	512. 7.-	400.-	230.-	—	400.-	85.12.-	—	2152.10.6
1548	489.18.6	447.15.-	866.13.6	400.-	237.-	—	410.-	253. 9.3	—	3104.16.3

\* Si è utilizzato un libro giornale.

Influisce però in modo negativo sull'andamento globale la scomparsa della gabella sul sartame, ceduta alla Casa di San Giorgio nel 1533<sup>24</sup>, che dopo il 1487 aveva avuto un gettito abbastanza cospicuo. Così non vengono più contabilizzati, dopo il 1538, né il canone d'affitto dell'Arsenale (145 - 150 lire), né una serie di canoni di locazione, peraltro esigui nel loro ammontare, ma particolari in quanto concernenti spazi di pochi palmi sui vari ponti di attracco, ceduti ad esercenti piccole attività di commercio al minuto<sup>25</sup>.

I risultati di gestione evidenziati dal confronto di rendite e spese sono per questo periodo meno univoci, rispetto al XIV e XV secolo:

Anno	Entrate	Uscite	Avanzo o Disavanzo
1508 *	1951.18. 4	1994. 5. -	— 42. 6. 8
1516	1564.10. -	8821.15. 6	— 7257. 5. 6
1530	3396.10. 3	11001.19. 2	— 7605. 8.11
1538	2109. 9. -	449. 5.11	+ 1660. 3. 1
1539	2379. 5. 2	14582.12. 1	— 12203. 6. 9
1541	2166. 1. 1	6562.17. 6	— 4396.16. 5
1543	2837. 1. 4	1656. 4. -	+ 1180.17. 4
1545	2152.10. 6	2290. 3. 4	— 137.12.10
1548	3104.16. 3	3807. 5. -	— 702. 8. 9

\* si è utilizzato un libro giornale.

Sette esercizi su nove presentano uno squilibrio negativo; due 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 in-

---

Quando riparte, con destinazione Sardegna e Spagna, il molaglio non le viene più imputato, non diversamente da quanto è computato nel 1498 ad una nave della stessa portata.

<sup>24</sup> Sull'accordo tra Padri del Comune e San Giorgio, vedi *Statuto dei Padri del Comune* cit., cap. CXXXIII, pp. 211-215, *Contractus factus inter Commune et Officium Sancti Georgii de cabella staliarum et sartie*.

<sup>25</sup> Per gli anni precedenti sono contabilizzati nella colonna "varie": sotto questa voce è anche computato, nel 1530, il valore di realizzo di un vecchio pontone, particolarmente elevato.

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 - 48, 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 ormai agire positivamente, se non con una mera funzione di contenimento sul deficit finanziario, l'*annua assignatione* 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 periodo<sup>26</sup> 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<sup>27</sup>.

Tale dato di fatto, che è politico prima che economico - gestionale, consente di proporre qualche riflessione, sempre tenendo conto che la non continuità degli esercizi per i quali è stato possibile arrivare ad un rendiconto finanziario, nel periodo oggetto di questa parte del 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 internazio-

---

<sup>26</sup> Cfr. in questo stesso volume, il lavoro di G. Doria, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*.

<sup>27</sup> Già in questi decenni la Casa di San Giorgio sembra mostrarsi più sensibile alle esigenze della città e dello scalo. Cfr. H. Sieveking, *Studio sulle finanze cit.*, pp. 173-175.

nale, 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<sup>28</sup>, 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.

---

<sup>28</sup> Sui rapporti fra Stato genovese e Casa di San Giorgio v. da ultimo V. Piergiovanni, *Il sistema europeo* cit., pp. 44-46 e R. Savelli, *Tra Machiavelli e S. Giorgio. Cultura giuspolitica e dibattito istituzionale a Genova nel Cinque-Seicento*, in *Finanze e ragion di Stato in Italia e in Germania nella prima età moderna*, a cura di A. De Maddalena e H. Kellenbenz, Bologna 1984, p. 301 e sgg., ed i riferimenti bibliografici ivi citati.

## I Padri del Comune fra porto e città

### 5.1. I principali interventi dei Padri del Comune al di fuori dell'ambito portuale (secc. XIV - XVI).

Almeno fino alla metà del Quattrocento il porto e la sua amministrazione sono al centro degli interessi dei Padri del Comune: il piccolo drappello di "burocrati" alle dipendenze della Magistratura<sup>1</sup> registra gli introiti e le spese e provvede a sorvegliare i lavori portuali, ma svolge anche una serie di altri compiti.

Già in questo periodo è competenza dell'Ufficio vigilare su alcuni edifici pubblici, su torri, porte e strade urbane, sul funzionamento dell'acquedotto che da Trensasco in Val Bisagno porta l'acqua a tutta la città e al porto: lo testimonia la dettagliata normativa pervenutaci<sup>2</sup>.

Se dal punto di vista della complessità dell'impegno è indubbiamente il porto a richiedere la maggiore concentrazione di energie, amministrativamente e finanziariamente la metà almeno dell'attività burocratica e delle risorse di cui i Padri del Comune dispongono è incanalata verso i settori sopra ricordati, oppure dispersa in altre destinazioni, quali elemosine<sup>3</sup>, un gran numero di ceri per processioni, olio per lampade vo-

---

<sup>1</sup> All'inizio del Quattrocento dipendono dall'Ufficio uno scriba, un *sindicus*, un cavaliere, un nuncio, un servitore e un custode per il palazzo; dopo qualche tempo risultano stipendiati anche un banditore, un custode per i muli, un altro nuncio e un sub-scriba. A.S.C.G., *fondo* Padri del Comune, *Atti*, filza n. 1, 1412-1468.

<sup>2</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., pp. 3-259; V. Piergiovanni, *Dottrina e prassi* cit., in questo stesso volume.

<sup>3</sup> Ricordiamo la più cospicua e costante per tutto il periodo: lire 50 annuali al Monastero delle monache *Repenitarum de Mulcento*; questa somma viene detratta dai proventi del postribolo spettanti alla Magistratura (vedi *infra*, 5.2).

tive, mance ai dipendenti di alcuni uffici<sup>4</sup>, spese generali di varia natura<sup>5</sup>.

La maggior parte di questi esborsi viene sostenuta senza formalità e senza la necessità di una precisa documentazione di spesa: non richiede, pertanto, neppure contabilmente, conti specifici, ma è riunita — almeno dall'inizio del Quattrocento — in un unico conto (le *Expense diverse in dies faciende*), quando non è effettuata direttamente in contanti, come accade spesso (specialmente nel Trecento).

L'ammontare complessivo delle varie uscite così raggruppate non ha però un andamento regolare, poiché è dipendente dai criteri contabili adottati, non sempre costanti nel tempo: se aumenta il numero dei conti accesi a specifiche voci di spesa diminuisce infatti il rilievo di un conto così generale<sup>6</sup>.

Solo le spese più rappresentative e regolari come quelle, di varia natura, a favore della Chiesa di San Lorenzo hanno una autonomia contabile, così come gli interventi urbanistici di rilievo — effettuati spesso grazie a finanziamenti specifici — e, naturalmente, i costi dell'acquedotto, per il quale, come vedremo, viene retribuito anche apposito personale.

Tra Quattro e Cinquecento le incombenze amministrative extraportuali dei Padri del Comune aumentano nella loro varietà, in particolare modo in funzione dello sviluppo urbano e della maggiore richiesta di interventi edilizi: contemporaneamente si assiste al dilatarsi dell'appara-

---

<sup>4</sup> Oltre ai "diné" che vengono distribuiti con notevole larghezza in occasione delle festività (ad es. del Natale), ricordiamo alcuni regolari pagamenti ai masari del Doge; agli scribi dei *Visitatores Capituli*; agli scribi dell'ufficio *Maleficiorum*. Al Podestà viene inoltre inviato un barile di olio all'anno.

<sup>5</sup> Si provvede annualmente, ad esempio, all'acquisto dei registri e del materiale necessario per la tenuta delle scritture contabili oltre che alla rilegatura dei registri stessi; un'altra spesa ricorrente è rappresentata dai muli, per i quali occorre provvedere una stalla ed il fieno, in aggiunta al già menzionato custode.

<sup>6</sup> Così, da una media di trecento lire annuali nel XIV secolo si passa a più di seicento lire nel 1408; si scende a poco più di cento a metà del Quattrocento quando aumentano i conti specifici (così anche nel 1471); sono invece molto elevate questo tipo di uscite dal 1487 in poi (dalle settecento alle novecento lire annuali); nel 1548 superano le duemila lire, ma comprendono anche i salari.

to burocratico di cui l'Ufficio dispone<sup>7</sup> e del costo relativo. I salari amministrativi (tra i quali è compresa la remunerazione dei Padri del Comune stessi)<sup>8</sup> finiscono così per diventare la più cospicua voce di spesa extraportuale tra quelle correnti.

Alla diversità delle fattispecie che la Magistratura deve affrontare non corrisponde ancora però un pari impegno finanziario, ed il porto continua ad assorbire ben più della metà delle risorse disponibili, anche per la complessità degli interventi realizzati<sup>9</sup>.

Solo dopo la metà del XVI secolo il rinnovo urbanistico della città<sup>10</sup> ed il moltiplicarsi degli interventi diretti dei Padri del Comune fa sì che il porto, sia come impegno burocratico, sia come componente del bilancio dell'Ufficio, assuma un ruolo sempre più marginale<sup>11</sup>.

La struttura che, da sola, richiede, dopo il porto, la maggiore attenzione ed il maggiore impegno finanziario da parte dei Padri del Comune è senza dubbio l'acquedotto<sup>12</sup>.

I problemi più rilevanti sono rappresentati dall'insufficiente alimen-

---

<sup>7</sup> Prestano ormai la loro opera presso l'Ufficio dei Padri del Comune, oltre al personale tecnico: un notaio con il suo aiutante, un massaro, due banditori, tre nunci, due o tre cavalieri, un servitore che custodisce anche il palazzo, un custode dei muli.

<sup>8</sup> Per i Padri del Comune è prevista una retribuzione annuale di lire 125 ciascuno, rimasta in pratica invariata dal primo decennio del Quattrocento.

<sup>9</sup> Nel periodo 1340-1440 è stato imputato al porto il 50% dei salari amministrativi; negli anni 1451-1508 si è ampliato il carico al 65%; non si è più operato alcun aggravio per gli esercizi della prima metà del Cinquecento (vedi *supra*, tabelle nn. 1, 3 e 5). I valori imputati sono stati arrotondati.

<sup>10</sup> Per tutti si vedano E. Poggi, *Strada Nuova: una lottizzazione del Cinquecento a Genova*, Genova 1968; L. Grossi Bianchi - E. Poggi, *Una città portuale*, cit. p. 253 e sgg.

<sup>11</sup> Si veda G. Doria, *La gestione* cit., in questo stesso volume.

<sup>12</sup> Su questa infrastruttura, così importante per la città, si veda F. Podestà, *L'acquedotto di Genova 1071-1879*, Genova 1879; G. Banchemo, *Genova e le Riviere*, Genova 1907, p. 563 e sgg.; P. Stringa, *La strada dell'acqua. L'acquedotto storico di Genova, tecnica ed architettura*, Genova 1980; R. Mosele, *Cenni storici sull'acquedotto civico*, Genova 1983.

tazione fornita dalle sorgenti, dall'abusivismo nell'utilizzazione dell'acqua e dalla continua necessità di manutenzione delle condutture: ancora una volta si intrecciano lamentele e richieste di fondi. Anche se le opere di rinnovo, non molto frequenti nel periodo considerato<sup>13</sup>, ma che necessitano di fondi cospicui, sono affrontate con entrate straordinarie, le continue riparazioni per garantire il normale funzionamento hanno un peso finanziario non indifferente: più frequenti nel Quattrocento per il tratto fuori città, riguardano, con l'inizio del secolo successivo, in maggiore misura i condotti entro le mura, alcuni dei quali vecchi ormai di più di un secolo<sup>14</sup>. Occorre tenere presente, inoltre, il costo del personale addetto: fin dal Trecento è infatti salariato dai Padri del Comune uno stagnaio, a cui deve però essere fornito il materiale per le riparazioni più impegnative; dai primi decenni del Quattrocento vengono assunti tre custodi con compiti differenziati. Uno sorveglia le condutture fuori città, cioè da Trensasco fino alle mura, per circa lire 30 l'anno; il secondo vigila sul percorso cittadino (*a domo Montaldorum citra*) per 40 lire l'anno; il terzo, meno importante e retribuito 10 - 15 lire l'anno, è addetto alle condutture ed ai pubblici abbeveratoi situati presso la porta di San Tommaso.

La Chiesa di San Lorenzo rappresenta poi, fin dal Duecento, un impegno costante per i Padri del Comune, sia per alcune forniture che regolarmente le assegnano, sia per numerosi interventi di carattere straordinario.

Rientrano nel primo gruppo le candele ed i grossi ceri di cui la Chiesa è rifornita, con esborsi anche rilevanti; l'olio per amministrare i sacramenti e per le lampade, la cui quantità provvista annualmente è all'incirca pari a quella consumata dai due fari del porto. Nel secondo ri-

---

<sup>13</sup> Cfr. F. Podestà, *L'acquedotto* cit., pp. 19-30.

<sup>14</sup> I costi di manutenzione dell'acquedotto reperibili nei registri superstiti non hanno un andamento regolare, ma risentono della casualità degli interventi: nel periodo 1340 - 1440 la media è di poco più di trecento lire annue, ma con estremi di 950 lire nel 1340 e di meno di cento lire nel 1371; la media dei costi è circa la stessa anche fino alla metà del Cinquecento, periodo in cui convivono però esercizi come il 1458, in cui i costi di riparazione superano le mille lire, con altri, come il 1451 ed il 1487, in cui gli interventi sono così limitati da essere registrati, insieme ad altri, solo nelle *Expense diverse*.

cordiamo alcune sovvenzioni destinate al rinnovo dell'organo della Chiesa<sup>15</sup>; altre per la riparazione del tetto, di alcune cappelle<sup>16</sup>, delle campane e del campanile e, nel 1498, di alcuni monumenti del cimitero annesso; nel 1540-41 lavori in muratura ed il costoso rifacimento delle vetrate<sup>17</sup>.

Meno ripetitivi nel tempo, ma più impegnativi nel loro ammontare gli interventi straordinari in vari settori: taluni pesano infatti sulla gestione corrente (è il caso di alcune costose riparazioni alle galere del Comune alla metà del Trecento<sup>18</sup> e dei lavori di ampliamento di Piazza Banchi nel 1508); altre ricevono invece finanziamenti specifici e comportano quindi più che altro un aggravio del lavoro burocratico e di sorveglianza<sup>19</sup>.

Se si prescinde da porto e acquedotto, le due strutture unitarie amministrative dai Padri del Comune, sparsi e molteplici sembrano quindi essere i rivoli in cui vengono incanalate le loro risorse ed assai frammentari gli interventi attuati, almeno fino alla metà del Cinquecento.

Le lamentele sulla insufficienza dei fondi a disposizione, continue quanto disattese, sono la spia di una difficoltà di gestione che finisce per disperdere in interventi straordinari le risorse finalizzate agli scopi istituzionali della Magistratura.

La casualità dei dati reperibili nei registri superstiti impedisce di-

---

<sup>15</sup> Oltre 350 lire nel 1391-92; più di mille nel 1456; 400 lire nel 1492. Si veda anche *Statuto dei Padri del Comune* cit., pp. 90-91.

<sup>16</sup> Tra queste si segnala, nel 1502, il ripristino della Cappella di San Giovanni Battista e della attigua sacrestia, per complessive 1400 lire; in questa occasione, per l'onerosità dell'intervento, i fondi vengono forniti dalla Casa di San Giorgio.

<sup>17</sup> Il costo dell'opera è di quasi 3500 lire.

<sup>18</sup> Nel 1350-51 le spese di riparazione di queste galere raggiungono l'importo di lire 1641. 1. 9; altri esborsi sono necessari nel 1374-75.

<sup>19</sup> Nel 1439-40 l'Ufficio della Moneta finanzia per circa mille lire alcuni lavori alle mura, alla torre dell'Acquasola e in vari punti della città; tra il 1456 ed il 1458 si provvede alla rete fognaria con un nuovo finanziamento di oltre mille lire; tra il 1458 e il 1508 vengono costruiti nuovi macelli, con un impegno di spesa di quattromila lire; più di diecimila lire sono investite nel 1541-43 per lavori edilizi a Fossatello e a Ponticello e per la costruzione di una cisterna presso la chiesa di S. Agostino.

scorsi più precisi e la compilazione di un quadro più dettagliato senza il ricorso ad un'apposita indagine, estesa a fonti diverse, che esula dall'oggetto specifico di questo lavoro. Si è ritenuto tuttavia che fornire, come si è appena fatto, alcune indicazioni quantitative estese agli altri settori dell'attività dei Padri del Comune, potesse permettere di inquadrare meglio lo sforzo finanziario della Magistratura nei confronti del porto.

### 5.2. *Cenni sulle rendite extraportuali della Magistratura, indispensabili per due secoli al finanziamento dello scalo.*

Gli Statuti dei Padri del Comune offrono per la fine del XV secolo un quadro dettagliato dei cespiti finanziari su cui la Magistratura può fare conto, cioè dei *redditus, cabelle et obventiones que assignate sunt spectato Officio*<sup>20</sup>. Oltre alle già esaminate rendite collegate al porto ed ai prelievi sui vettori, l'elenco comprende alcune gabelle, la quota delle condanne pecuniarie comminate da altri tribunali e delle tasse di immatricolazione di talune Arti, i terratici e gli affitti riscossi da un gruppo di beni immobili ed i proventi dei "luoghi" di San Giorgio *scripta super nomine et columpnis ipsius Officii*<sup>21</sup>.

Ognuna di queste voci ha però un'importanza economica diversa; per alcune non è omogenea, inoltre, la durata nel tempo.

La *gabella deceni legatorum* è probabilmente la rendita più antica su cui l'Ufficio può fare conto: si ha notizia infatti che già tra il 1270 ed il 1286 i *Salvatores portus et moduli* riscuotevano per la propria attività un decimo dei legati destinati a scopi pii. In seguito il prelievo viene esteso a tutti i legati<sup>22</sup>.

Da un punto di vista contabile il gettito della tassa è documentato fin dal 1340: l'andamento (si veda la Tab. n. 7) chiarisce il per-

---

<sup>20</sup> *Statuto dei Padri del Comune* cit., pp. 120-128.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 123 e sgg.

<sup>22</sup> Si veda *Statuto dei Padri del Comune* cit., p. 44, cap. XXXIII, *De deceno legatorum*; pp. 110-115, cap. LXIII, *Vendicio deceni legatorum* e cap. LXIV, *Annulacio deceni legatorum* e p. 180; V. Polonio, *L'amministrazione* cit., pp. 40-43.

sistere della sua importanza nel tempo, specialmente dopo che la percezione viene unificata, concedendo, per città e Riviere, i diritti di riscossione ad un unico soggetto; le somme contabilizzate sono infatti i valori di appalto che i *gabelloti* versano ai Padri del Comune.

Un procedimento analogo si rileva anche per il secondo importante cespite di tipo fiscale che spetta all'Ufficio: l'*Introitus Casteleti*, cioè il tributo riscosso nel postribolo di Monte Albano, assegnato alla Magistratura dalla metà del Trecento<sup>23</sup>. Più cospicuo nei primi decenni di esazione, il gettito si contrae verso la metà del Quattrocento per ridursi progressivamente ad un livello sempre più modesto dopo l'inizio del XVI secolo (si veda la Tab. n. 7).

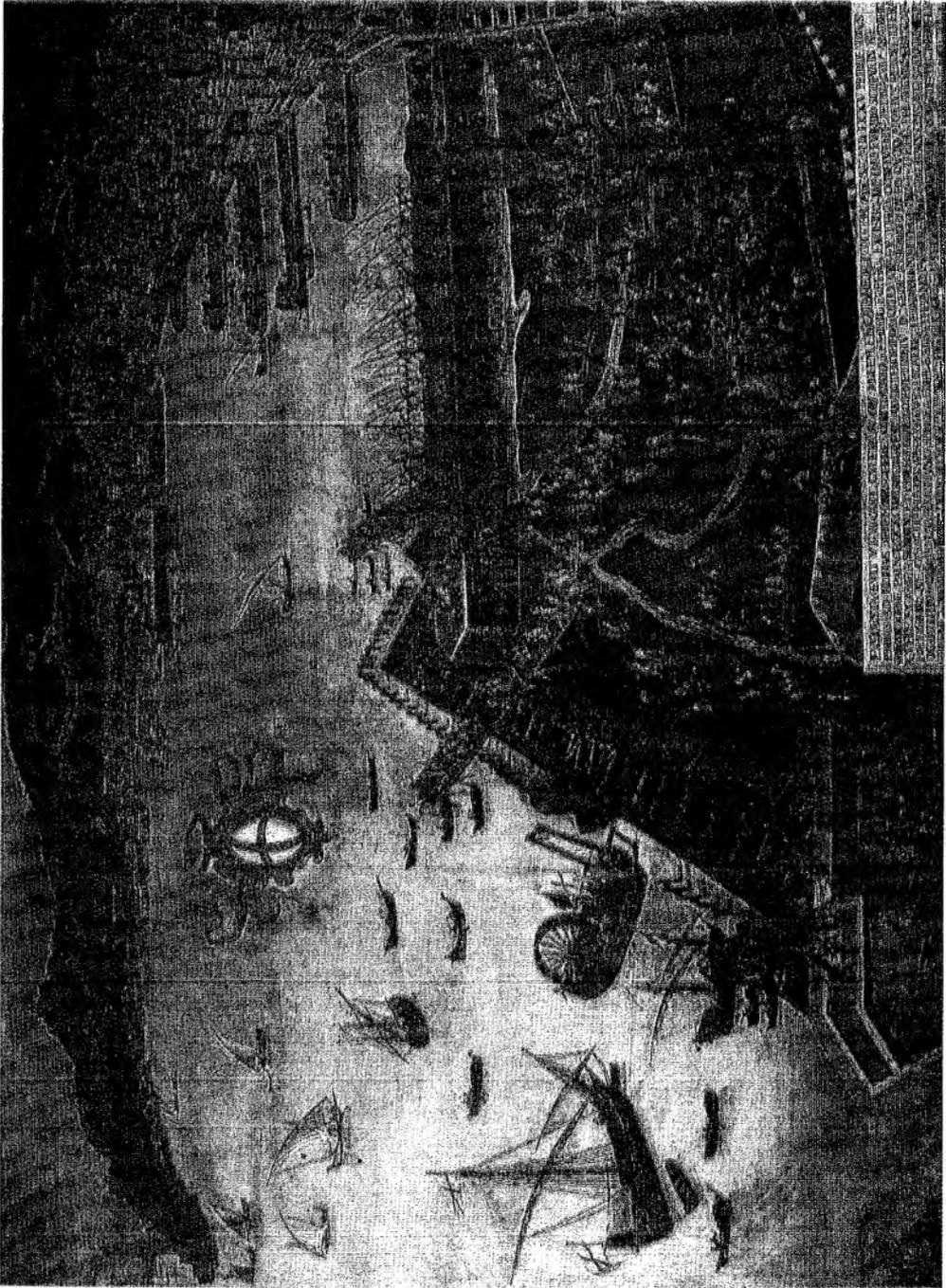
Complessivamente i due appalti rappresentano la maggiore entrata dei Padri del Comune: almeno fino agli anni settanta del Quattrocento, quando il *deceno* viene abolito e sostituito dal reddito di 36 "luoghi" di San Giorgio, secondo il sistema più volte incontrato, il loro apporto è di gran lunga eccedente quanto riscosso grazie alla più rilevante entrata portuale, lo *iactus navium*, e molto spesso supera anche il gettito congiunto di *iactus* e *ancoraggio*.

I consoli delle Arti dovrebbero poi versare con regolarità le previste quote di multe e immatricolazioni: più rilevanti nel Trecento, anche se sempre ottenute con molto ritardo, all'inizio del XVI secolo sono ormai quasi simboliche, ma si incrementano nei decenni successivi<sup>24</sup>.

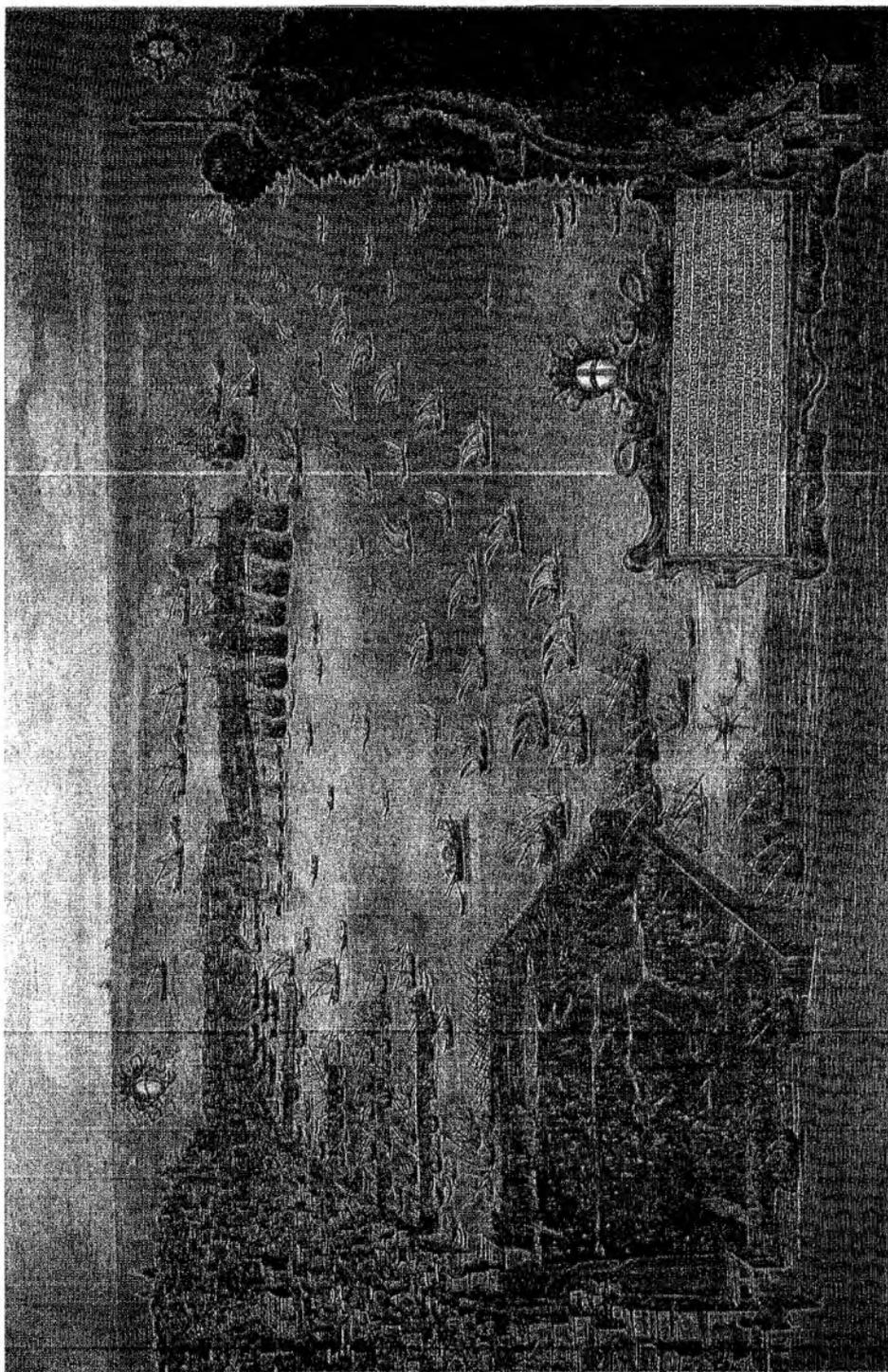
---

<sup>23</sup> *Regulae Communis Ianue anno MCCCLXIII, tempore ducatus domini Gabrielis Adurni conditae*, in *Leges genuenses*, a cura di C. Desimoni - L.T. Belgrano - V. Poggi, H.P.M., XVIII, Torino 1901, col. 336, *Quod introitus Castelleti in opere portus et moduli convertatur: ... omnem introitum totum questum de loco et receptaculo meretricum de cetero processurum, quantumcumque spurcum, detestabilem atque turpem, in piam ymno necessariam causam operis portus et moduli duximus convertendum*. Si veda anche *Statuto dei Padri del Comune* cit., pp. 27-35, cap. XXIV, *Capitula postribuli*. Sul postribolo v., da ultimo, G. Nathan Zazzu, *Prostituzione e moralità pubblica a Genova nel '400*, in « Studi genuensi », 1987, 5, pp. 45-67.

<sup>24</sup> Per tutto il XIV secolo le corporazioni versano ai Padri del Comune, in media, 100 - 150 lire all'anno; nel secolo successivo si alternano esercizi in cui si raggiungono a stento le 50 lire (1429-30; 1451; 1458; 1487; 1491; 1493; 1498; 1502; 1504; 1508) ad altri in cui l'entrata è decisamente superiore: lire 146. 8. 2 nel 1412-13; lire 107.14.10 nel 1460; lire 278.10. 6 nel 1471. Dopo un tracollo



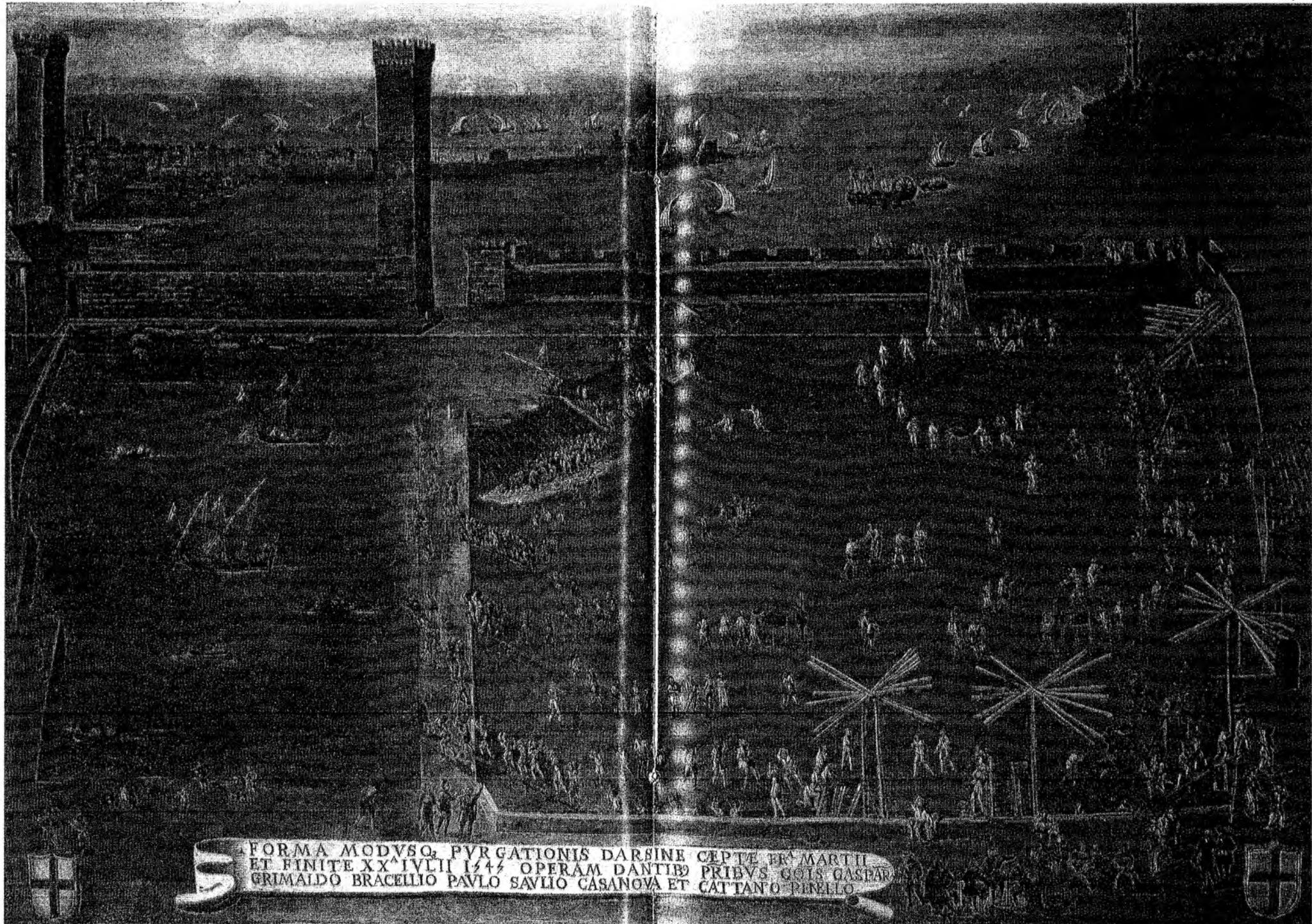
Tav. 5 - Dionisio Di Martino, *Escavazione del fondo marino del Mandraccio nel 1575* (Museo Navale di Genova - Pegli)

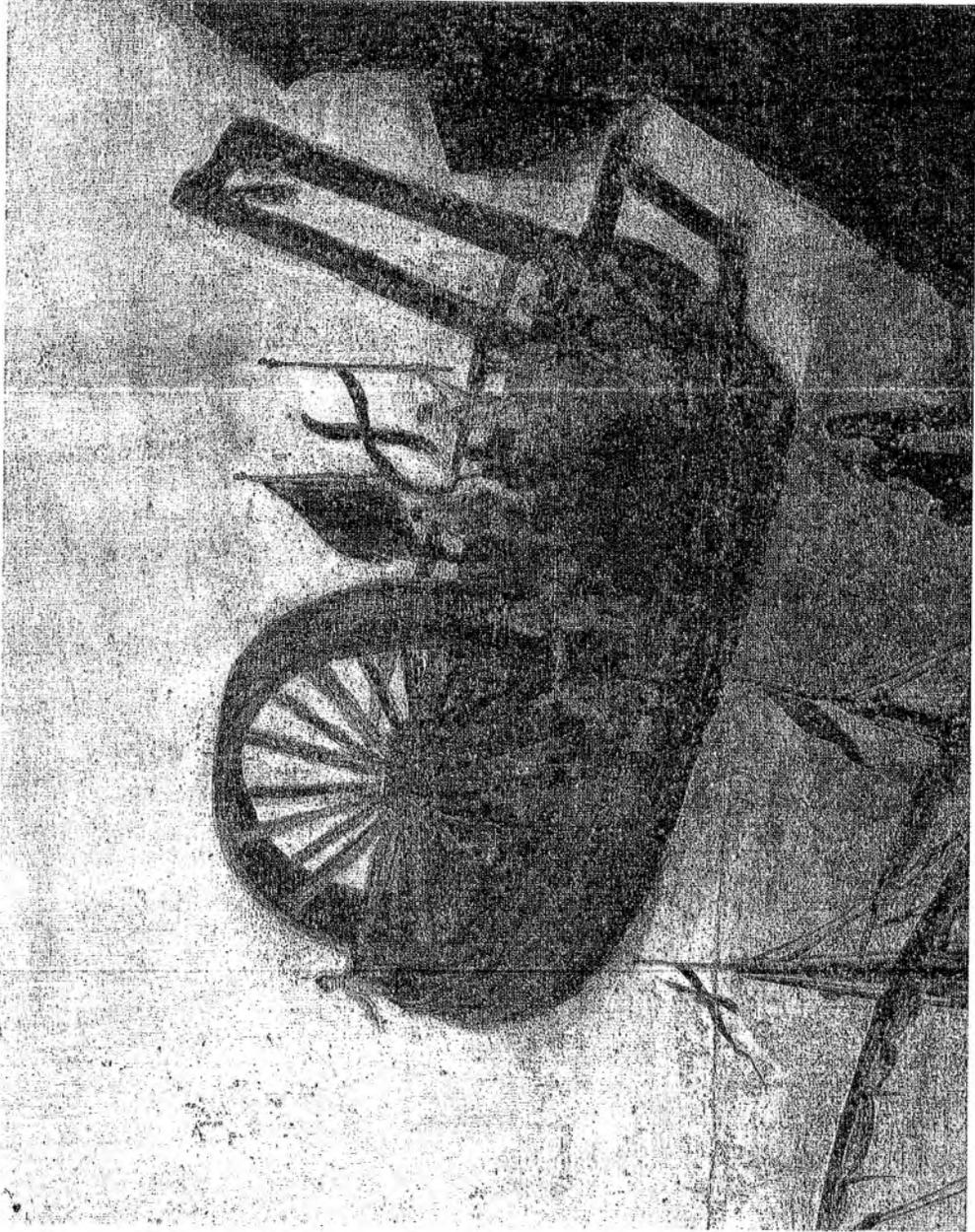


Tav. 6 - Cristoforo Grassi, Escavazione del fondo marino fra i ponti Spinola e Calvi nel 1597 (Musco Navale di Genova - Pegli)

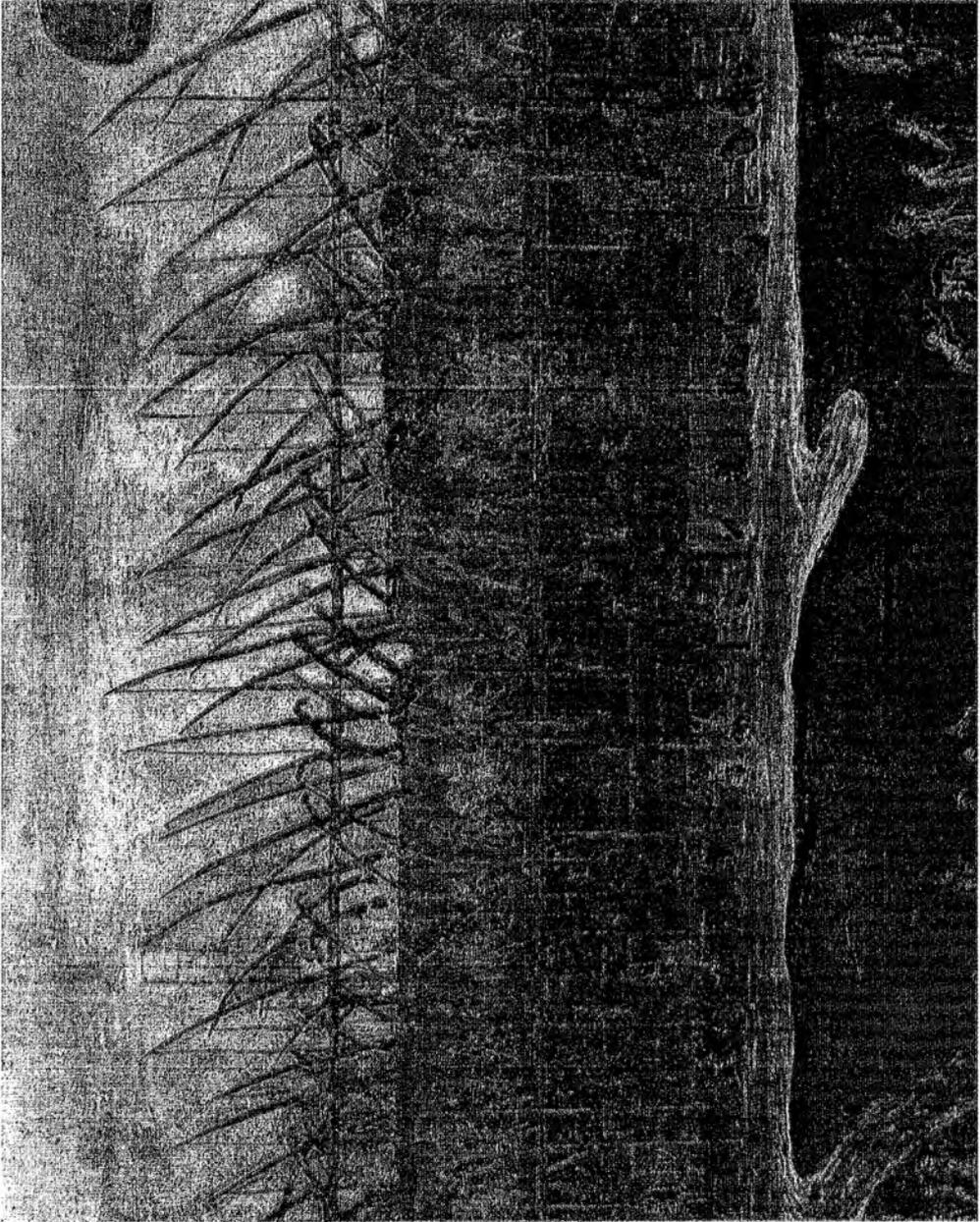


Tav. 7 - *La palizzata tra i due ponti*, particolare della Tav. 6

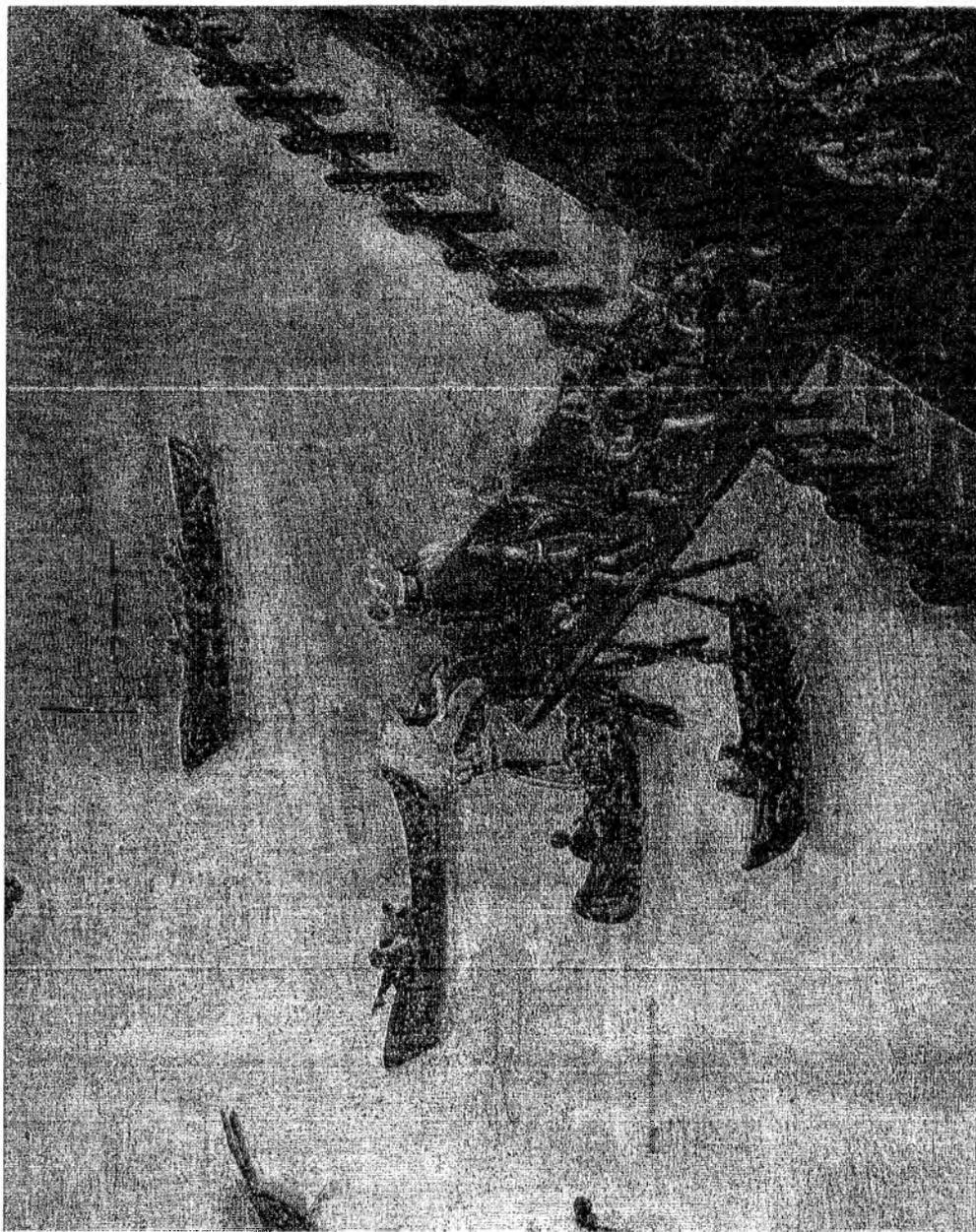




Tav. 10 - *Pontone*, particolare della Tav. 5



Tav. 11 - "Cicogne" usate per il prosciugamento, particolare della Tav. 5



Tav. 12 - *Il trasporto dello zetto*, particolare della Tav. 5

Nei due secoli presi in esame altre fonti di reddito, più occasionali e di minore rilievo economico, integrano per brevi periodi le entrate dei Padri del Comune<sup>25</sup>. Un'importanza sempre maggiore vanno però assumendo, contemporaneamente, due cespiti patrimoniali ed i redditi che essi procurano: si tratta dei beni immobili di cui l'Ufficio ha la disponibilità e dei "luoghi" di San Giorgio attribuiti ai Padri del Comune e dai quali essi percepiscono i frutti.

Una serie di magazzini, botteghe, case di abitazione in città ma anche terreni fuori le mura, forniscono un reddito crescente nel tempo più per il moltiplicarsi dei cespiti che per un regolare adeguamento dei canoni: dai pochi locali (quattordici) che nel 1340 producono un po' più di 35 lire, si passa a trentuno immobili all'inizio del Quattrocento (oltre 200 lire di affitti) e ad ottantacinque unità nel 1498, con un reddito di quasi quattrocento lire<sup>26</sup> (si veda la Tab. n. 7). In seguito allo scorporo effettuato, nei primi anni del XVI secolo, della parte di beni il cui affitto spetta al Capitolo della Chiesa di San Lorenzo<sup>27</sup>, l'entrata risulta notevolmente decurtata fino al 1530, quando i lavori pubblici effettuati

---

nei primi decenni del Cinquecento, alla metà del secolo le Arti forniscono dalle tre alle quattrocento lire all'anno. In questo contesto si segnala per la sua presenza, a partire dal 1487, anche se limitato ad una decina di lire, l'*Introitus iuristorum et medicorum pro adoctoratione*. Si veda anche *Statuto dei Padri del Comune* cit., pp. 19, 23, 67-70, 140-141, 146-147, 149-150, 188 e 195-196.

<sup>25</sup> Oltre alla vendita dei vari materiali di recupero, possiamo ricordare le quote delle multe inflitte da talune Magistrature, la gabella *ponderis calcine* (per un certo periodo) e, alla metà del Cinquecento, la gabella *platee clapee olei* e quella *measure granorum ex porta Sancti Stefani*, il cui gettito è però poco elevato. Cfr., oltre ai registri contabili, lo *Statuto dei Padri del Comune* cit., cap. XXIX, pp. 43, 120 e sgg.; H. Sieveking, *Studio sulle finanze* cit., pp. 136-137 e V. Polonio, *L'amministrazione* cit., p. 43.

<sup>26</sup> Sono stati attribuiti al settore portuale i redditi dei magazzini vicino alle Darsene e all'Arsenale e quelli dei brevi tratti dei ponti, oltre naturalmente, al canone ricavato dall'Arsenale stesso.

<sup>27</sup> Nel 1502 dal totale delle locazioni risulta estratta in un apposito conto la *Massa capellanarum Ecclesie Sancti Laurentii ... cui masse deputati sunt redditus percipiendi a revendentibus in scalis et locis contiguis dicte ecclesie ...*; si tratta di una trentina di affitti che in quell'anno forniscono circa centocinquanta lire: tra le cento e le centocinquanta lire oscilla comunque questo reddito anche nei decenni successivi.

Tab. n. 7 - I PRINCIPALI REDDITI EXTRAPORTUALI

Esercizio	<i>Introitus deceni legatorum</i>	<i>Introitus Montis Albani</i>	<i>Redditi da immobili</i>
1340-41	320. --		35. 1. --
1342-43	450. --		32. 7. --
1350-51	?		39. 9. 4
1351-52	718. 2. 9		34. -- --
1363-64	1000. --		?
1365-66	800. --	700. --	13. 7. 6
1371-72	610. --	745. --	33.17. 6
1374-75	825. --	750. --	85.10. --
1379-80	175. --	785. --	66. -- --
1380-81	560. --	715. --	39. 5. --
1383-84	610. --	740. --	41. 8. --
1391-92	275. --	?	111.18. 4
1394-95	350. --	810. --	123. 8. --
1405-06	235.16. 8	925. --	130. -- --
1406-07	513. 6. 8	925. --	175. 3. --
1408-09	513. 6. 4	950. --	227.13. --
1412-13	541.13. 4	1075. --	231.13. --
1429-30	380. --	427.15. 5	150.15. --
1438-39	325. --	525. --	135. 5. --
1439-40	325. --	341. 3. 4	146. 5. --
1451	310. --	466.13. 4	154.12. --
1456	431. --	450. --	175. 2. --
1458	431. --	500. --	137. 1. --
1460	431. --	500. --	23. -- --
1471	470. --	450. --	223. -- --
1487		450. --	275.12. --
1491 *		325. --	376. 0. 4
1493		385. --	323. 9. --
1498		200. --	391.13. 4
1502 *		325.10. --	272.14. 2
1504 *		200. --	281.16. --
1508		200. --	205. 4. 8
1516 *		260. --	?
1530		130. --	1170.12. 4
1538		250. --	2190.14. 5
1539		240. --	2371.00. 9
1541		150. --	2658. 9. 9
1543		120. --	2426.15. 5
1545		105. --	2160. 2. 3
1548		110. --	2089.14. 5

\* Si è utilizzato un libro giornale.

in alcune zone del centro urbano diversificano e dilatano i proventi del cespite<sup>28</sup>.

Al patrimonio immobiliare non è mai attribuito un valore d'inventario fino al 1541; fa eccezione una proprietà acquisita in Carignano dai Padri del Comune nella seconda metà del Quattrocento e contabilizzata regolarmente tra le attività per cinquemila lire: si tratta però di un bene che non fornisce reddito ma "pietre" per il rinforzo della scogliera del Molo<sup>29</sup>. Secondo un sistema più volte utilizzato, vengono acquistate dalla Magistratura alcune "ville" lungo il mare tra Carignano e Albaro, dove sia facile estrarre massi di pietra per i lavori portuali, allo scopo di tacitare i possidenti dei dintorni che lamentano l'eccessivo sfruttamento delle cave e la distruzione del litorale<sup>30</sup>.

Gli stessi titoli della Casa di San Giorgio per lungo tempo non risultano nel loro valore capitale, ma esclusivamente in funzione del reddito che producono. Solo a partire dal 1487, le registrazioni più regolari attestano il crescente sviluppo di questa voce patrimoniale, grazie specialmente a lasciti e donazioni di privati cittadini<sup>31</sup>; molto spesso i pro-

---

<sup>28</sup> Nel mastro del 1530 sono registrate circa 512 lire di reddito dai beni tradizionalmente afferenti ai Padri del Comune (i cui canoni risultano rivalutati) ma anche lire 658.14. 4 fornite dalle nuove botteghe e mezzani di piazza S. Ambrogio o Piazza Nuova e lire 615. 5. 4 da venti magazzini *sub dugana panis venalis*. Le tre componenti si ripetono negli esercizi successivi, fino alla metà del Cinquecento. Sul rinnovo edilizio dei primi decenni del Cinquecento e in particolare sulla formazione della nuova piazza nel 1527, si veda L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città portuale* cit., pp. 173, 254 e sgg., 291 e sgg.

<sup>29</sup> *Domus cum terra sita in capite Calignani a parte orientali, que fuit ex domibus q. domini Bartolomei de Flisco de Caneto ... que domus obtenta fuit ... pro fabricatione molis pro precio locorum quinquaginta ...*

<sup>30</sup> Cfr. F. Podestà, *Il porto di Genova* cit., pp. 204, 212. Dopo il 1541 anche gli altri cespiti immobiliari di pertinenza della Magistratura risultano inventariati e valutati, alcuni singolarmente, altri in modo più generico (ad es. diecimila lire è il valore complessivo dei magazzini *sub dugana panis venalis*; circa la stessa stima è attribuita ai nuovi locali di piazza S. Ambrogio). Nel 1548 l'insieme degli immobili ha un valore di inventario di oltre quarantamila lire.

<sup>31</sup> Occorre comunque distinguere i "luoghi" di cui i Padri del Comune risultano intestatari effettivi, da quelli in comproprietà con i Protettori di San Giorgio, da quelli obbligati dai debitori per estinguere gradualmente la loro pendenza utilizzando i proventi; altri ancora *multiplicantur*. Alla metà del Quattrocento il

venti sono vincolati a precise destinazioni, ma, a meno che non si tratti di grosse cifre<sup>32</sup> nella contabilità scompare qualsiasi indicazione al riguardo. Come si è già accennato, il riferimento all'« Opera del porto e del molo » è raramente rilevabile.

Rispetto ai più antichi dati certi disponibili (poco più di 250 lire nel 1451), la prima metà del Cinquecento vede in pratica raddoppiare il reddito fornito dai "luoghi" ormai attestato intorno alle 500 lire annuali<sup>33</sup>.

Le entrate extraportuali hanno, pertanto, un'entità globale più che sufficiente per fare fronte ai costi che i Padri del Comune debbono sostenere per adempiere ai loro molteplici compiti; la costanza del surplus disponibile, poi, individua, come già si è detto, una riserva di risorse provenienti da fonti extraportuali, destinate a sanare, almeno in parte, il deficit dell'azienda porto.

Una siffatta operazione, economica e finanziaria, per la tipologia dei cespiti da cui è alimentata, non può essere casuale, ma evidenzia una precisa valutazione dei compiti e delle risorse della Magistratura considerati in modo unitario.

Nel concreto svolgersi della vita quotidiana dell'Ufficio questi introiti sono molto spesso contabilizzati fra i crediti, a causa dei lunghi ri-

---

capitale mobiliare completamente disponibile (al valore nominale) può essere valutato intorno alle cinquemila lire; dopo il 1487, quando risulta evidenziato per la prima volta in un apposito conto patrimoniale, ammonta a lire 11383. 6. 8; alla fine del secolo a lire 11908. 6. 3, ma circa altre ventitremila lire di "luoghi" sono contabilizzate sotto varie intestazioni e con finalità diverse; nel 1530 sono di esclusiva pertinenza dell'Ufficio lire 17190. 3. 4 di "luoghi"; nel 1538 il capitale è aumentato di circa 1000 lire (10 "luoghi") ma quasi 78.000 lire risultano a multiplo in comproprietà con l'Ufficio di San Giorgio. Simile la situazione alla metà del secolo.

<sup>32</sup> Ricordiamo, ad esempio, le 2400 lire che dal 1530 risultano intestate alla Società di carità e benevolenza per provvedere alle necessità della cappella di San Sebastiano in San Lorenzo e il grosso capitale (27.000 lire nel 1545) intestato a Ottaviano di Campofregoso a multiplo per cento anni « per la fabbrica di nuove mura ».

<sup>33</sup> Questo dato si riferisce esclusivamente al capitale mobiliare pienamente disponibile: risulta però quasi raddoppiato prendendo in considerazione i "luoghi" in comproprietà ma non a multiplo.

tardi, anche pluriennali, con cui vengono riscossi dai gabelloti e dagli affittuari: tale comportamento, che accomuna tutti gli appaltatori, anche quelli che sovraintendono ai prelievi collegati al porto, fa sì che in realtà vi sia sempre un notevole squilibrio tra il quadro di competenza accertato ed i reali movimenti di cassa, determinando una gestione fortemente connotata da debiti e crediti <sup>34</sup>.

I problemi finanziari, dovuti a questo squilibrio in cui si dibatte la Magistratura, sono sovente alleviati da finanziamenti temporanei da parte di vari uffici e — come si è visto in alcune circostanze — da interventi, più o meno a fondo perduto, da parte delle Compere di San Giorgio.

È un complesso intersecarsi di rapporti all'interno delle articolazioni pubbliche genovesi, che si pongono in relazione ed interagiscono, anche finanziariamente, per rendere efficace una politica statuale che, nel corso del Medioevo e della prima Età moderna, al porto ed alla sua efficienza ha legato buona parte delle sue fortune.

---

<sup>34</sup> Oltre ai numerosi conti intestati ai creditori, dalla metà del Quattrocento compare anche la *Ratio diversorum debitorum qui videntur non ita exigibiles propter paupertatem ipsorum*, che, peraltro, divenuta in seguito più semplicemente *Ratio debitorum male exigibilium*, aumenta progressivamente come ammontare (lire 1178.19. 1 nel 1460; lire 1825. 4. 8 nel 1471) fino alla fine del secolo quando sembra contrarsi (lire 899.19. 2 nel 1498); alla metà del Cinquecento è però stabilizzata intorno alle duemila lire.



GIORGIO DORIA

**LA GESTIONE DEL PORTO DI GENOVA  
DAL 1550 AL 1797**



SOMMARIO: 1. Traffico marittimo e merci movimentate nel porto di Genova in età moderna - 2. Il problema dei fondali: manutenzione ordinaria e straordinaria tra metà Cinquecento e metà Seicento - 3. Gli spazi a terra - 4. Il dragaggio dei fondali tra metà Seicento e fine Settecento - 5. Per la sicurezza dello scalo: il costante rafforzamento e prolungamento dei Moli di protezione (1650-1797) - 6. Gli spazi a terra: staticità delle zone di ormeggio e ampliamento dei magazzini tra fine Seicento e periodo napoleonico - 7. La gestione del porto di Genova e i problemi di bilancio dei Padri del Comune tra 1550 e 1797 - 8. Conclusioni - *Appendice 1.*: Prospetto delle spese complessive per il porto sul bilancio dei Padri del Comune tra 1550 e 1797. *Appendice 2.*: Prospetto delle entrate portuali sul bilancio dei Padri del Comune tra 1550 e 1797. *Appendice 3.*: Gli oneri portuali sui diversi tipi di navi.

1. *Traffico marittimo e merci movimentate nel porto di Genova in età moderna.*

Un rapido accenno alla dinamica del traffico portuale genovese tra la metà del Cinquecento e la fine del Settecento costituisce un quadro di riferimento al fine di poter meglio valutare i dati relativi alla gestione dello scalo.

Tra 1550 e 1600 entravano annualmente nel porto di Genova in media 78 navi superiori alle 71,5 tonnellate di portata, per una porta-

---

*Avvertenza* — Salvo diversa esplicita indicazione, tutti i dati e le notizie sono tratti dai libri contabili del Magistrato dei Padri del Comune conservati nell'Archivio Storico del Comune di Genova: si tratta di una serie di 210 cartulari e di manuali numerati progressivamente che copre, con alcune lacune, gli anni 1550-1797 e che si trova nel fondo Padri del Comune, compresa tra il n° 35 (dell'anno 1550) e il n° 244 (degli anni 1792-1801).

ta complessiva di 26.500 tonnellate, cui vanno aggiunte circa 1.500 - 2.500 arrivi annui di imbarcazioni di stazza inferiore dedite al cabottaggio<sup>1</sup>.

Nei primi due terzi del Seicento la media annua di navi con più di 71,5 tonnellate di portata entrate in porto furono 259 per una portata complessiva di 47.300 tonnellate. A queste navi vanno aggiunte le imbarcazioni minori: tra 1638 e 1666 entrarono annualmente in media 1.497 imbarcazioni comprese tra tonn. 11,9 e 71,5 di portata oltre a circa 290 - 300 navigli inferiori alle 11,9 tonnellate<sup>2</sup>.

Scarse sono le informazioni sull'ultimo terzo del Seicento e sulla prima metà del Settecento: una sola indicazione per il quadriennio 1706 - 1709 di una entrata media annua di 131 navi grosse (ma di portata non specificata)<sup>3</sup>.

Nel venticinquennio che va dal 1773 al 1797 si assiste ad una fortissima espansione dei traffici: ormeggiarono ogni anno nel porto mediamente 612 grandi navi comprese tra 150 e 900 tonnellate e 2.997 velieri compresi tra 12 e 150 tonnellate, oltre a un numero imprecisato di imbarcazioni minori<sup>4</sup>.

Sulla base del confronto delle « tasse di ancoraggio e bollo » riscosse in tale periodo con quelle incassate nel precedente ventennio, si può affermare che nel periodo 1752 - 1772 il volume medio del traf-

---

<sup>1</sup> E. Grendi, *Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento*, in « Rivista storica italiana », 1968, pp. 600-601, 637. La variabilità annuale degli attracchi di navi superiori alle 71,475 tonnellate era notevole, oscillando tra i 27 del 1580 e i 263 del 1592.

<sup>2</sup> E. Grendi, *I Nordici e il traffico del porto di Genova: 1590 - 1666*, in « Rivista storica italiana », 1971, pp. 50, 54, 65-68. I due citati articoli di Grendi sono stati rifiutati e pubblicati in E. Grendi, *La repubblica aristocratica dei genovesi*, Bologna 1987, pp. 309-364.

<sup>3</sup> L. Bulferetti - C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700 - 1861)*, Milano 1966, p. 127. Da una stima molto approssimativa derivata dalle cifre cui veniva appaltata la « tassa di ancoraggio e bollo » si può ipotizzare che il traffico marittimo tra 1667 e 1751 presentasse un quadro abbastanza simile a quello dei primi due terzi del Seicento.

<sup>4</sup> *Ibidem*, pp. 161, 267.

fico marittimo fosse inferiore del 36% circa rispetto al periodo 1773 - 1797<sup>5</sup>.

Nel porto di Genova in età moderna la maggior parte delle merci movimentate sui moli e sulle banchine era costituita dagli "sbarchi" e, fra questi, la quantità di gran lunga prevalente era rappresentata da legname e da generi alimentari.

La legna per ardere e per altri usi, importata quasi tutta via mare, può essere stimata in 20 - 27 mila tonnellate annue<sup>6</sup>; il grano sbar-

---

<sup>5</sup> Cfr. Archivio Storico del Comune di Genova (d'ora in poi ASCG), Padri del Comune (d'ora in poi PPC), regg. 211, 213, 215, 217, 219, 221, 223, 225, 227, 229, 231, 233, 235, 237, 239, 241, 243, 244.

<sup>6</sup> G. Giaccherio, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Genova 1979, pp. 422, 671; Id., *Economia e società del Settecento genovese*, Genova 1973, p. 265; C. Cuneo, *Memorie sopra l'antico debito pubblico, mutui, compere e banca di S. Giorgio in Genova*, Genova 1842, p. 179; ASCG, ms. 432, *Regulae gabellarum Genuae 1625*, p. 432. Il divario delle quantità è determinato, anche per i prodotti alimentari citati in seguito, dalle variazioni dei consumi di una popolazione che nell'arco di circa due secoli e mezzo è cresciuta del 35% circa. Il volume del traffico del legname per la sua notevole importanza è un problema che merita qualche precisazione. Per Genova si hanno alcuni dati sui consumi annuali pro capite: nel 1456 - 1459 per una famiglia benestante il consumo era di ql. 14,36 (J. Heers, *Le Livre de Comptes de Giovanni Piccamiglio homme d'affaires génois 1456 - 1459*, Parigi 1959); da un sondaggio compiuto su 21 famiglie per lo più nobili e tutte ricche risulta che nel periodo 1550 - 1650 il consumo di legna e carbone variava per 15 casi tra ql. 7 e ql. 20, per 6 casi tra ql. 20 e ql. 33 (ASCG, Fondo Brignole Sale, regg. 23 - 28, 33, 34, 40, 44 - 51, 57; Id., Fondo De Ferrari, reg. 99; Id., Fondo Albergo dei Poveri, regg. 307, 316, 346, 449 - 460, 463, 481 - 484; Archivio Istituto di Storia Economica, Università di Genova, Fondo Doria, regg. 363 - 369, 392 - 394, 402 - 406, 409, 449, 450; Archivio Ospedali Riuniti, Genova, CB, regg. B 7, B 12, B 32); nel 1840 il consumo di combustibile era di circa 3 quintali (G. Casalis, *Dizionario geografico storico statistico commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, VII, Torino 1840, p. 405). Nel Piemonte del XVIII secolo il consumo medio pro capite di sola legna da ardere era per i contadini di ql. 8,25 annui e per i cittadini di ql. 11 (B. Vecchio, *Il bosco negli scrittori italiani del Settecento e dell'età napoleonica*, Torino 1974, pp. 25-26). Stimando prudenzialmente in 4 quintali all'anno il consumo pro capite nella Genova preindustriale si può ipotizzare un fabbisogno annuo per il solo combustibile di 24.000 tonnellate a metà Cinquecento e di 32.000 tonnellate alla fine del Settecento. Inoltre si deve considerare l'importazione di legname per usi industriali (costruzioni navali, edilizia, ecc.).

cato in 12-16 mila tonnellate annue<sup>7</sup>; il sale in 7-12 mila tonnellate<sup>8</sup>; il vino in 5-7 mila tonnellate<sup>9</sup>; l'olio in 900-1.100 tonnellate<sup>10</sup>. Accanto a queste merci, nel Cinque e Seicento, poche migliaia di tonnellate costituite da materie prime (tra le quali vanno ricordati: minerale di ferro, materiali da costruzione, lana e seta)<sup>11</sup> e da altri prodotti<sup>12</sup>. Nel Settecento, in relazione al più intenso traffico marittimo, la categoria delle mercanzie "in colli"<sup>13</sup> ha subito certamente un incre-

---

<sup>7</sup> E. Grendi, *Problemi e studi di storia economica genovese (secoli XVI-XVII)*, in «Rivista storica italiana», 1972, p. 1031; Id., *Introduzione alla storia della Repubblica di Genova*, Genova 1976, p. 36; G. Giacchero, *Il Seicento... cit.*, pp. 422, 432; Id., *Economia... cit.*, pp. 275-276, 376, 381.

<sup>8</sup> E. Grendi, *I Nordici... cit.*, pp. 31-32; G. Giacchero, *Il Seicento... cit.*, p. 413; ASCG, ms. Brignole Sale 106 A 7, «Cognizioni diverse spettanti al Magistrato Illustrissimo del Sale», p. 40; Id., ms. Brignole Sale 106 A 8, «Cognizioni storiche e giurisdizionali, consumo, prezzo ed accrescimento de' sali...», pp. 3, 174, 302-303; Id., ms. 432, cit., p. 122. Va ricordato che forti quantitativi di sale importato via mare venivano venduti negli Stati dell'entroterra.

<sup>9</sup> G. Giacchero, *Il Seicento... cit.*, p. 432; Id., *Economia... cit.*, pp. 275-276; ASCG, Provvisori del vino, regg. 2, 10, 16.

<sup>10</sup> G. Giacchero, *Il Seicento... cit.*, p. 422; Id., *Economia... cit.*, pp. 275-276, 359; Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASG), Archivio Segreto, Politicorum, pacco 1650, fasc. 69, memoria anonima del 1567.

<sup>11</sup> Per il minerale di ferro si può ipotizzare uno sbarco a Genova di 300-400 tonnellate annue (E. Grendi, *Problemi... cit.*, p. 1026; G. Giacchero, *Il Seicento... cit.*, p. 618; ASCG, ms. 432, cit., pp. 617-619). Per il materiale da costruzione si ricordino le circa 260 tonnellate annue di soli marmi di Carrara giunte a Genova tra 1573 e 1605 (C. Klapischzuber, *Carrara e i maestri del marmo (1300-1600)*, Massa 1973, p. 437), cui vanno aggiunti altri tipi di marmo, ardesie, pozzolana, pietre e mattoni in quantità difficilmente definibili. Le fibre tessili importate via mare nella seconda metà del Cinquecento e nei primi decenni del Seicento erano costituite da 800-2.200 tonnellate di lana e da 50-170 tonnellate di seta greggia (E. Grendi, *Problemi... cit.*, pp. 1054, 1056; Id., *Introduzione... cit.*, pp. 123-124).

<sup>12</sup> Per esempio l'argento, che comportava un afflusso di circa 20-40 tonnellate annue tra 1570 e 1670 con punte di 95-99 tonnellate nel ventennio 1621-1640 (G. Doria, *Conoscenza del mercato e sistema informativo: il know-how dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI e XVII*, in AA.VV., *La repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, Bologna 1986, pp. 70-71).

<sup>13</sup> Comprende: materie prime tessili, tessuti, metalli, spezie, manufatti, pelli, generi alimentari (zucchero, pesce conservato, frutta secca), soda, pece, salnitro, al-

mento, raggiungendo le 10.000 tonnellate, e forse superando tale traguardo verso la fine del secolo<sup>14</sup>.

Il traffico portuale aveva ovviamente un triplice impatto sulla più generale economia cittadina: sulla forza lavoro, sul mondo imprenditoriale, sulle finanze pubbliche.

Nella rada si muovevano decine di piccole imbarcazioni per portare a terra i carichi delle navi che, non avendo potuto ormeggiare, stavano all'ancora<sup>15</sup>; sui moli, sulle calate e nei magazzini era impegnata una manodopera che può essere stimata prudenzialmente intorno alle 1.000 - 1.300 unità dalla seconda metà del Cinquecento alla metà del Settecento e intorno alle 1.800 - 2.000 alla fine del XVIII secolo<sup>16</sup>:

---

lume, ecc. Non facevano parte delle merci in colli i materiali da costruzione e il minerale di ferro.

<sup>14</sup> Alcuni dati degli anni 1688-1690 e 1708-1712, riferiti a un periodo di bassa congiuntura portuale, indicano una media annua di merci in colli sbarcata di circa 5.500 tonnellate, con oscillazioni comprese tra 3.600 e 7.700 tonnellate (G. Giaccherò, *Il Seicento...* cit., p. 600; Id., *Economia...* cit., p. 95).

<sup>15</sup> Alla fine del Seicento i componenti delle due arti dei "minolli" e dei "nocchieri" o "marinai", proprietari indipendenti di imbarcazioni che trasportavano zavorra o merci nell'ambito portuale, erano circa 120-130; a metà del Settecento erano oltre 150 (ASCG, PPC, filza 628, regg. 746, 790, 798). Spesso erano coadiuvati da barcaioi non iscritti all'arte, parenti o salariati.

<sup>16</sup> I soli facchini censiti a vario titolo a Genova erano 1.187 nel 1630, oltre 1.200 nel 1745, 1.803 nel 1797, 2.429 all'inizio dell'Ottocento (E. Grendi, *Introduzione...* cit., pp. 88, 95; Id., *Un mestiere di città alle soglie dell'età industriale. Il facchinaggio genovese fra il 1815 e il 1850*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., IV, fasc. II, 1964, p. 24). Certo non tutti i facchini lavoravano stabilmente in porto, ma a costoro vanno aggiunti "ligaballe", pesatori, magazzinoieri, ecc. I ligaballe, che avevano il compito di mettere e levare le merci in colli e di riparare i colli stessi, erano una quarantina a metà del Seicento, salivano a 438 nel 1740, per poi calare a 124 nel 1793 (ASCG, PPC, reg. 789; P. Massa, *Arti e milizia: un esempio genovese della fine del XVIII secolo*, in AA.VV., *Studi in onore di Gino Barbieri. Problemi e metodi di Storia ed Economia*, II, Pisa 1983, p. 1030). Circa 300-400 uomini prestavano la loro opera solamente all'interno dei magazzini delle Magistrature annonarie e del Portofranco. Il Magistrato dell'Abbondanza nel Seicento aveva alle proprie dipendenze circa 60-70 uomini tra facchini, crivellatori, barcaioi, pesatori e magazzinoieri (ASCG, Magistrato dell'Abbondanza, regg. 678, 682, 685). L'Ufficio del Sale, all'inizio del Settecento, aveva un organi-

un contingente che rappresentava più o meno il 10% della forza lavoro maschile impiegata nella città.

Altri ceti professionali e imprenditoriali erano legati direttamente al commercio marittimo: certamente la quasi totalità di quei 650 mercanti e mediatori non-nobili, che nel 1630 costituivano il gruppo dei più agiati genovesi dediti all'intermediazione<sup>17</sup>; la maggioranza della stessa aristocrazia urbana che, soprattutto nei secoli XVI e XVII, investiva quote più o meno rilevanti nei traffici e nelle assicurazioni<sup>18</sup>.

Il valore complessivo delle merci importate annualmente via mare è stato stimato prudenzialmente per l'inizio del XVII secolo in circa 8-10 milioni di lire genovesi, mentre nella seconda metà del Seicento si reputava che il solo traffico con la Spagna, il Portogallo e le "Indie" si aggirasse su un valore di 11,5 milioni<sup>19</sup>.

---

co di circa 80-100 dipendenti tra facchini, pesatori e magazzinieri (ASCG, ms. 688, *Regulae spectabilis Officii Salis communis Januae*, cc. 340 r., 346 r., 347 v.). I "camalli" (facchini) che scaricavano vino erano oltre 180 nel 1609, 175 nel 1680, mentre altri magazzinieri operavano alle dipendenze dell'apposita Magistratura (ASCG, PPC, reg. 789; Id., mss. 430, cc. 10 v., 11 r. e v., 12 r., e 763, Istruzioni de Ministri del Magistrato Illustrissimo de Signori Provisori del Vino, c. 34 r.). I camalli dell'olio e quelli della "grascia" e i misuratori dell'olio erano all'inizio del XVII secolo una quarantina (ASCG, mss. 430, cc. 22 r. e v., e 762, *Institutiones, prorogationes, auctoritates... Magistratus Provisorum Oleorum...*, p. 245). I facchini della Dogana e poi della Dogana e del Porto franco erano più di 40 alla metà del Seicento, 66 alla fine del secolo, almeno 90 nel 1763; a costoro vanno aggiunti circa 25 tra "cassari" e magazzinieri (G. Giacchero, *Il Seicento...* cit., pp. 571, 614; Id., *Economia...* cit., pp. 321, 332; ASG, San Giorgio, Sala 34, filza 8, diversi documenti del XVIII secolo).

<sup>17</sup> E. Grendi, *Introduzione...* cit., pp. 85, 88.

<sup>18</sup> G. Doria-R. Savelli, «Cittadini di governo» a Genova: ricchezza e potere tra Cinquecento e Seicento, in «Materiali per una storia della cultura giuridica», X, 1980, n. 2, pp. 335-337.

<sup>19</sup> La prima stima è di G. Felloni (*Una fonte inesplorata per la storia dell'economia marittima in età moderna: i calcoli d'avaria*, in AA.VV., *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege*, vol. II: *Wirtschaftskräfte in der Europäischen Expansion*, Bamberg 1978, pp. 49, 52). La seconda valutazione, quantificata in 2.500.000 pezzi da 8 reali, è in ASCG, ms. Brignole Sale 110 bis E 33, N.M. Impetiale (attribuito anche a Cassandro Liberti), Panacea politica. Discorso in cui si dimostra il modo con cui la Repubblica di Genova può accrescere le sue forze con aumento

Da tale traffico commerciale derivava un costante introito per dazi e dogane che affluiva nelle casse della Casa di San Giorgio (e in minima parte anche in quelle della Repubblica) valutabile intorno alle 600 - 800 mila lire genovesi correnti tra Cinque e Seicento per arrivare a circa 1,3 - 1,6 milioni verso la fine del Settecento<sup>20</sup>.

2. *Il problema dei fondali: manutenzione ordinaria e straordinaria tra metà Cinquecento e metà Seicento.*

Il rilevante aumento della portata (e quindi del pescaggio) verificatosi verso la metà del XVI secolo nei vettori marittimi proponeva con drammatica urgenza il tema dell'agibilità dello scalo<sup>21</sup>.

---

nobile, oportuno e di poca spesa, Genova, 1675. Siamo ben lontani dai livelli della fine del Duecento, quando, nel 1293, le merci movimentate nel porto di Genova raggiungevano valori 3 volte superiori (R.S. Lopez, *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975, pp. 45, 79).

<sup>20</sup> G. Giacchero, *Il Seicento...* cit., pp. 671-675; Id., *Economia...* cit., pp. 265-268, 275-276; L. Bulferetti-C. Costantini, *op. cit.*, pp. 142-143, 159-160; G. Assereto, *La Repubblica Ligure. Lotte politiche e problemi finanziari (1797 - 1799)*, Torino 1975, pp. 215-229. Si tenga presente che tra 1600 e 1797 la lira genovese aveva subito una svalutazione del 121% in termini di argento e del 185% in termini di oro.

<sup>21</sup> Per le navi che frequentavano il porto di Genova: E. Grendi, *Traffico...* cit., pp. 611-614, 632-633, 636. L'accrescimento della dimensione delle navi da questo periodo in poi è fenomeno comune alle principali marine. Va ricordato che per tutto il medioevo il porto di Genova era frequentato soprattutto da galee, e caracche mediterranee il cui pescaggio era limitato; perfino le cocche dell'Ansa pescavano circa 3 metri (P. Heinsius, *Dimensions et caractéristiques des "koggen" hanséatiques dans le commerce baltique*, in AA.VV., *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIII siècle*, Parigi 1960, pp. 11, 17). Dal Cinquecento le cose cambiano: F.C. Lane ci conferma che nella flotta veneziana il gigantismo delle navi si verifica verso la metà del XVI secolo, che nel 1550 un « galeone grande lungo m. 50,4 pescava a pieno carico m. 5,5 e che un piccolo mercantile lungo meno di m. 24 pescava m. 3,85 (*Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 16, 20, 224, 287, 295, 304, 306); le galeazze veneziane del XVI secolo di 1.000 - 1.100 tonnellate pescano m. 4,38 e la nave da guerra francese «Couronne», di tonn. 2.180, pescava nel 1638 m. 5,55 (B. Gille, *Transports et voies de communications*, in AA.

Si intensificano perciò gli sforzi per rendere più profonde le acque che lambiscono moli e calate, innanzi tutto attraverso il lavoro permanente di escavazione effettuato da pontoni e da chiatte, il che comportava un rafforzamento della dotazione di mezzi.

Vengono perciò costruiti nuovi pontoni nel 1547 - 1550 (con una spesa di L. 8904.7.1), nel 1580 - 1582 (con una spesa di L. 24560.3.7, di cui L. 15591.2.6 per il solo legname), nel 1608 - 1611 (con una spesa di L. 33279.15.-)<sup>22</sup>. A tali investimenti si aggiunge nel 1569 l'acquisto di un pontone di seconda mano a Savona per L. 800 e la costruzione di una piccola flottiglia di imbarcazioni minori<sup>23</sup>.

---

VV., *Histoire générale des techniques*, II, Parigi 1965, pp. 384-385, 398); nel 1592 la caracca portoghese «Madre de Dios» di 1.600 tonnellate pescava m. 9,45 a pieno carico (G.P.B. Naish, *Navi e costruzioni navali*, in AA.VV., *Storia della tecnologia*, 3, Torino 1963, p. 492); i galeoni spagnoli di 540 tonnellate, costruiti intorno al 1625 pescavano circa m. 5 (C. Rahn Phillips, *Six Galleons for the King of Spain*, Baltimora 1986, p. 62); il celebre «Gustavo Vasa» varato nel 1628 pescava m. 4,90 (A. McKee, *The influence of British naval strategy on ship design 1400 - 1850*, in G.F. Bass, *A history of Seafaring based on underwater archeology*, Londra 1972, p. 233). Nel Seicento il porto di Marsiglia, per esempio, era abitualmente frequentato da navi che pescavano 5 e più metri (L. Bergasse - G. Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, vol. IV, de 1599 à 1799, Parigi 1954, p. 416). Nel XVIII secolo le navi mercantili medio-grandi, lunghe alla linea di galleggiamento 25 - 48 metri, pescavano tra 4,8 e 7,1 metri (H.L. Duhamel - Dumonceau, *Eléments de l'architecture navale ou traité pratique de la construction des vaisseaux*, Parigi 1758, pp. 77-105; F.H. Chapman, *Architectura navalis mercatoria*, Stoccolma 1768, passim; Saverien, *Dizionario storico, teorico e pratico di marina*, Venezia 1769, pp. 454-455).

<sup>22</sup> ASCG, PPC, registri *sub anno*. F. Podestà, *Il porto di Genova dalle origini alla caduta della Repubblica genovese (1797)*, Genova 1913, p. 415. Il pontone costruito nel 1608 - 1611 era dotato di 4 ruote e di 4 "cucchiaie". Come si può notare, un pontone in questo periodo diventava obsoleto nell'arco di un trentennio. L'attrezzatura di tali pontoni era integrata dalle draghe: quella costruita nel 1589, per esempio, era lunga m. 15, larga m. 2,5, ed era in grado di asportare giornalmente con un equipaggio di 10 uomini 71,5 tonnellate di pietre (*ibidem*, p. 406).

<sup>23</sup> Si tratta di chiatte, "bette" e "fregatine". I Padri del Comune ordinano nel 1552 cinque chiatte (lunghe m. 12,7, larghe m. 4,2) al prezzo di L. 440 ciascuna; un'altra, costruita nel 1590, costa L. 1042,3,8; altre 6 vengono fatte costruite nel 1595 (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 396, 407, 436; ASCG, PPC, reg. 85).

Che i mezzi del Comune non fossero sufficienti alla bisogna è dimostrato dai contratti suppletivi di appalto con privati che si impegnano a escavazioni di fondali, da reiterate offerte di nuove macchine e da varie proposte di impresari, che si susseguono dalla metà del XVI secolo in poi<sup>24</sup>.

Con una vivace descrizione Crescenzo esprime una pesante critica sull'arretratezza delle tecniche di dragaggio applicate: «... usano i Genovesi un vascello quadro con il fondo piano à modo di catasta... et di sopra con le zappe cavano il fango, e trovando pietre entrano questi huomini sotto acqua, e le cavano fuori con le mani, invero fatica intollerabile, e di maggior ispesa assai che non son quei, che a Livorno con si bella fabbrica, e impegno fece fare il Signor Giovan de Medici, conforme al modello, che egli portò di Fiandra...». Nell'esame comparato dei sistemi usati in quattro porti (Livorno, Venezia, Corfù e Genova) il Crescenzo mette Genova all'ultimo posto: Livorno infatti usa delle benne a due ganasce, Venezia benne a una ganascia, Corfù pontoni con "cucchiara" con asta e contrappeso, più efficienti quindi delle "zappe" genovesi<sup>25</sup>.

Ancora all'inizio del Seicento la situazione è così disastrosa che deve intervenire lo stesso Doge con un decreto che ingiunge ai Padri del Comune di portare i fondali minimi del porto a m. 4,96: per raggiungere tale risultato è previsto un lavoro che nell'arco di sei anni movimenti giornalmente (esclusi i mesi da dicembre a febbraio e i giorni di pioggia o di fortunale) 786,2 tonnellate di materiale da trasferire oltre

---

<sup>24</sup> Nel 1552 si trattava con privati per un accrescimento generalizzato dei fondali a m. 2,98; nel 1554 si conclude invece un accordo con un impresario che deve ottenere un fondale minimo di m. 4,46 (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 403-412). Misure assolutamente insufficienti dal momento che per "garantire" un ancoraggio sicuro a un vascello era necessario, secondo una testimonianza del 1589-1590, un fondale di m. 7,44 pari a 30 palmi (ASCG, PPC, filza 754, doc. 1).

<sup>25</sup> B. Crescenzo, *Nautica mediterranea*, Roma 1607, pp. 543-544. Con il sistema descritto, negli anni 1589-1590 i "margoni", ovvero i citati lavoratori subacquei, erano riusciti ad asportare mediamente 14 "piatate" di macigni all'anno. E nel triennio 1589-1591 si erano asportati mediamente con la "machina a zappe" 3.764 tonnellate di fango all'anno, riempiendo ogni anno in media 1.929 "liuti" (ASCG, PPC, filza 754, doc. 3).

il "Capo di Faro"<sup>26</sup>. Progetto fantascientifico, che avrebbe dovuto prelevare in 5 giorni la massa di fango e pietre che normalmente veniva allora asportata in un intero anno.

È questo stato di cose che induce i Padri del Comune a compiere, anche col contributo di altri enti, tutta una serie di lavori straordinari di "purgazione" di porzioni di specchio acqueo comprese tra due moli o nelle Darsene. Tali opere consistevano nella formazione di dighe lignee a tenuta stagna, nel prosciugamento del tratto di porto interessato, nell'asportazione manuale di materiale e nel successivo ripristino del bacino previa rimozione della diga. La seguente tabella indica il periodo degli interventi straordinari effettuati e l'ammontare delle spese relative<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> ASG, Archivio Segreto, Politicorum, pacco 1651, fasc. 25, decreto del Doge del 23 luglio 1601. Calcolando prudenzialmente 150 giornate lavorative annue per 6 anni, si tratterebbe di asportare circa 707.580 tonnellate di materiale. Altre clausole del decreto (che poi non fu attuato) comportavano la costruzione delle macchine necessarie da parte dello Stato e il pagamento da parte del Comune di una tariffa di L. 0.13.11 per ogni tonnellata di materiale "senz'acqua" estratto: il che avrebbe comportato una spesa complessiva del Comune di L. 492.440 nel sessennio.

<sup>27</sup> I lavori del 1576 non figurano tra le spese dei Padri del Comune e furono probabilmente finanziati dalla Repubblica o dalla Casa di San Giorgio; le spese del 1583 - 1586 comprendono anche lavori compiuti per rinforzare il Ponte dei Cattanei e quelle del 1609 - 1611 anche lavori effettuati per il Ponte delle Legne. La escavazione del Mandraccio interessò uno specchio acqueo di mq. 12.000 e portò il fondale a 5 metri; la sola opera di scavo impegnò circa 1.400 lavoratori, tra uomini e donne, per circa due mesi per un totale di 84.000 giornate. Ciononostante dopo una settantina d'anni, nel 1649, fu necessario levare altri mc. 1.218 di materiale per aumentare il fondale di m. 1,26. L'escavazione del 1596 - 1597, dopo una fase di quattro mesi dedicata alla preparazione del legname e alla costruzione della diga, offre lavoro per oltre cinque mesi a circa 400 - 450 persone. Per l'escavazione della Darsena delle Galee si lavora con 150 "cicogne" (specie di gru a bilanciere con secchi) per vuotare la darsena e nel 1619 per svuotare la Darsena del Vino si impiegano due mesi di lavoro (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 236-238, 255, 258-259, 263-264, 422-424, 438; G. Faina, *Ingegneria portuale genovese del Seicento*, Firenze 1969, pp. 36-37; ASCG, PPC, registri *sub anno*).

Anno	Escavazione	Spesa in L.
1574-1575	Darsena dei Vini	9655. 0. 9
1576	Mandraccio	94000. -- --
1583-1586	Ponte dei Cattanei e Darsena del Vino	18406.13. 3
1596-1597	tra Ponte Spinola e Ponte Calvi	92740. 0. 3
1603-1604	Darsena delle Galee	118867.18. 7
1609-1611	tra Ponte Chiavari e Ponte delle Legne	26391. 2. 7
1619-1620	Darsena del Vino	155085. 2. 1

Ma si trattava di una fatica di Sisifo: gli scarichi della zavorra e dei detriti di una città in espansione e in profonda trasformazione edilizia (che continuavano nonostante i rigorosi divieti), il materiale portato dai torrenti e dalle correnti marine rendevano praticamente inarrestabile l'interramento del porto con un ritmo di innalzamento dei fondali che si aggirava intorno a un metro ogni 50 anni<sup>28</sup>.

*Le barriere contro la furia del mare: i prolungamenti del Molo Vecchio e la costruzione del Molo Nuovo.*

Sempre con l'obiettivo di salvaguardare e possibilmente di potenziare l'agibilità del porto, mentre dai fondali venivano estratti milioni di tonnellate di materiale, altri milioni di tonnellate di massi, pietre e

---

<sup>28</sup> Il fondale del Mandraccio portato a 5 metri nel 1576 deve essere riabbassato utilizzando lasciti privati sulla base di un accordo finanziario tra la Casa di nel 1516, deve essere riportato a m. 3,2 nel 1545 e ancora a m. 2,2 nel 1604; anche questa rinuncia a porsi come obiettivo la profondità di un secolo prima è un chiaro indice delle difficoltà incontrate (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 236, 238, 242, 254, 262-264). Oltre al materiale che affluiva in porto da terra, va anche considerato quello trasportato in porto dalle correnti marine e dal moto ondosso: due capitani inglesi di una nave ormeggiata a metà del Molo Vecchio attestano il 12 febbraio 1636 che, in seguito a un fortunale, il fondo scandagliato sotto il loro vascello si era innalzato di 30 centimetri (ASCG, PPC, filza 754).

coibenti venivano accumulati come protezione contro i marosi e come diga ai sedimenti trasportati dalle correnti.

Il lato a levante era protetto dal Molo medievale lungo m. 446,5, fortemente danneggiato dalla tempesta del 1531: per spingere i Padri del Comune a rinforzarlo e ad allungarlo diversi privati effettuano donazioni a più riprese<sup>29</sup>. Lo stimolo ottiene qualche risultato e una serie di lavori vengono compiuti tra 1550 e 1593 per consolidare la scogliera di protezione e per prolungare il molo (di m. 20,8 tra 1556 e 1559 e di altri m. 22,8 tra 1590 e 1593), portandolo ad una lunghezza complessiva di m. 490<sup>30</sup>.

La tabella seguente indica i principali lavori eseguiti e le somme spese nella seconda metà del XVI secolo<sup>31</sup>.

Periodo	Lavori compiuti al Molo Vecchio	Spesa in L.
1550-1552	rinforzo scogliera	8472. 8. 2
1556-1559	prolungamento	29116.14.11
1561-1571	restauro molo e rinforzo scogliera	37623.13.10
1573-1577	restauro molo e rinforzo scogliera	18000 circa
1590-1593	prolungamento	84460.11. -

Altre opere di minore entità, riferite soprattutto a manutenzioni straordinarie, furono compiute nella prima metà del Seicento.

Questo periodo fu però quello in cui venne maturando e fu realizzata la grande costruzione del Molo Nuovo che doveva proteggere l'insenatura portuale dalle tempeste di libeccio. Anche la testimonianza di due accorti viaggiatori olandesi conferma la scarsa sicurezza del porto.

<sup>29</sup> Nel 1532 alcuni membri di una confraternita donano 69 "luoghi" di San Giorgio; nel 1551 Cattaneo Pinelli ne offre altri 100 e nel 1569 Benedetto Argiroffo L. 2.500; nel 1572 un anonimo regala L. 50.000 purché le Repubblica ne stanzi altre 100.000 (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 210-211, 213). Si tratta di un complesso di donazioni equivalenti a oltre Kg. 544 di argento fino.

<sup>30</sup> F. Podestà, *op. cit.*, pp. 212-215.

<sup>31</sup> ASCG, PPC, registri *sub anno*.

Scrive nel 1599 Pieter Corneliszoon Hooft, poeta e storico, figlio di mercanti di Amsterdam: « Il porto è grande ma non dà protezione dalle tempeste »; ribadisce nel 1626 Jodocus Hondius, figlio del cartografo: *Portus autem, cum nullus naturae beneficio esset, arte et industria amplissimum atque munitissimum Genuenses effecere, quamquam saeviente Africo minime tutam stationem praebeat*<sup>32</sup>.

Già i primi progetti presentati nella lunga fase di “gestazione” prevedono l’impiego di una ingente massa di materiali e un impegno finanziario notevolissimo<sup>33</sup>.

Ci si orienta infine verso il progetto di Ansaldo De Mari il cui costo è stimato in 2 milioni di lire, cifra assolutamente fuori dalla portata della Magistratura dei Padri del Comune. Viene perciò messo a punto un piano finanziario secondo il quale la Repubblica chiede alla Casa di San Giorgio di vendere tanti “luoghi” (vincolati soprattutto da lasciti cinquecenteschi a favore di opere pubbliche) fino al raggiungimento di L. 1.250.000; le restanti 750.000 lire sarebbero state coperte

---

<sup>32</sup> E.O.G. Haitsma Mulier, *Genova e l’Olanda nel Seicento: contatti mercantili e ispirazione politica*, in AA.VV., *Rapporti Genova - Mediterraneo - Atlantico nell’età moderna*, Genova 1983, pp. 437-438, 444. L’opera del Molo Nuovo era auspicata fin dal 1568; la sua opportunità fu ribadita dai Padri del Comune nel 1594. Negli anni 1594 - 1595 i Padri del Comune raccolsero, sulla base di un preciso questionario, una serie di opinioni qualificate (di nobili che avevano ricoperto cariche pubbliche, capitani di nave, architetti, commercianti) circa i lavori più utili per il potenziamento dello scalo: su 41 risposte conservate, ben 29 si dichiarano favorevoli alla costruzione di un nuovo molo che parta dal promontorio della Lanterna e si prolunghi verso levante (ASCG, PPC, filza 754). Furono però necessarie tre disastrose tempeste: nel 1613 (che distrusse 70 navigli ormeggiati), nel 1630 e nel 1636 per indurre l’autorità a procedere (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 288-291; G. Faina, *op. cit.*, pp. 21-34; E. Poleggi, *La storia del porto*, in AA.VV., *1128 - 2000 il porto di Genova*, Genova 1971, pp. 48-52; A. Di Raimondo - L. Müller Profumo, *Bartolomeo Bianco e Genova. La controversa paternità dell’opera architettonica tra ’500 e ’600*, Genova 1982, pp. 172-174).

<sup>33</sup> Il progetto presentato da Bartolomeo Bianco nel 1622, che prevedeva un molo di dimensioni minime con base fra Sant’Ugo e San Tomaso, preventivava una spesa di 150.000 scudi d’oro, pari a L. 851.250 (A. Di Raimondo - L. Müller Profumo, *op. cit.*, p. 174). Il primo progetto di Ansaldo De Mari del 1626 ipotizza l’impiego di 453.000 metri cubi di pietre (ASCG, ms. Brignole Sale 109 C.12). Nel 1637 si esaminano quattro progetti i cui costi preventivati sono rispettivamente di 1.550.000, 2.255.000, 2.376.000, 2.706.000 lire (G. Faina, *op. cit.*, p. 101).

con una "compera vitalizia" all'interesse del 3,5%, destinata ad essere collocata (data la quota minima di 100 scudi d'argento) presso sottoscrittori ricchi. In realtà il costo dell'opera risultò di oltre L. 2,3 milioni e la differenza fu coperta da un prestito di L. 324320.3 concesso nel 1642 da San Giorgio alla Repubblica<sup>34</sup>.

L'opera, realizzata col triplice concorso della Repubblica, di San Giorgio e dei privati, fu quasi interamente compiuta tra il 1638 e il 1643<sup>35</sup>. In realtà la diga presentava vistosi inconvenienti tecnici sia per quanto riguardava la sua solidità in rapporto alla violenza delle mareggiate di libeccio (assai frequenti sulla costa ligure), sia come protezione effettiva delle zone di ormeggio (per la sua scarsa estensione a levante e per il varco lasciato aperto tra il manufatto e il Capo di Faro): i massicci investimenti effettuati già dal 1649 in poi per ovviare a tali inconvenienti dimostrano i limiti della soluzione adottata.

### 3. *Gli spazi a terra.*

A) *Le zone d'ormeggio e di scarico: moli, calate, darsene, "mura a mare" e strade portuali, tra metà Cinquecento e metà Seicento.*

All'interno dell'area portuale, compresa tra la punta del Molo e l'Arsenale, lo scalo genovese disponeva a metà del XVII secolo di cir-

---

<sup>34</sup> G. Giacchero, *Il Seicento...* cit., pp. 336-340, 359. ASCG, PPC, filza 317, «Deliberatione dei Consigli della Repubblica Serenissima et altri decreti delli molto Illustrissimi Protettori e Gran Consiglio di S. Giorgio per la fabbrica del nuovo molo» del 4 novembre 1637; Id., ms. 420, *Leges, constitutiones et decreta pro ill<sup>mo</sup> Magistratu D.D. Patrum Communis...*, cc. 373 r. - 381 v.

<sup>35</sup> Si trattava di una diga foranea, lunga m. 446,4, che poggiava su una scogliera artificiale sommersa con una sezione trapezoidale (là dove il mare era profondo 12,9 metri aveva una base larga m. 54 e una sommità larga m. 27,3); la diga, alta m. 7,4 sul livello del mare, era larga m. 11,2 alla sua base e m. 6,7 alla sua sommità. Si parla di diga, in quanto il manufatto non si appoggiava alla terraferma, ma ne distava circa 124 metri (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 292-294; G. Faina, *op. cit.*, pp. 108-112, 155, 161-168; E. Poleggi, *La storia...* cit., pp. 52-56).

ca 3.000 metri lineari di moli e banchine disponibili per l'ormeggio, così suddivisi:

Ponti e Molo Vecchio	ml.	1.290
Banchine a filo di costa	»	870
All'interno delle tre darsene	»	840

A ponente, all'esterno dell'area portuale medievale, vi erano altri due moli di circa 40 metri ciascuno.

Si può affermare che quasi tutte queste opere siano state o costruite o radicalmente trasformate tra il 1550 e la metà del Seicento. Dei sei "ponti" all'interno dell'area portuale tradizionale, uno fu edificato in pietra nel 1591, due furono allungati e quattro furono ampliati in larghezza<sup>36</sup>.

Vere e proprie calate in muratura a fil di costa furono costruite solo dopo l'erezione della cinta muraria fortificata portuale, in concomitanza della quale fu anche realizzato un sistema stradale continuo che collegava le due estremità del porto creando un nastro di scorrimento lungo tutte le calate e la base dei moli<sup>37</sup>.

---

<sup>36</sup> L'allungamento di Ponte Calvi e della Mercanzia (nel 1550 e nel 1655) aumentò la capacità di ormeggio per 4 navi; gli ampliamenti dei Ponti Calvi, Chiavari, della Mercanzia, Reale, che furono effettuati nel 1590, nel 1610 e nel 1640-1644, accrebbero l'area per la movimentazione delle merci sotto bordo di alcune migliaia di metri quadrati (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 103-124, 149; ASCG, PPC, registri *sub anno*). I sei "ponti" interni al porto rappresentavano complessivamente una superficie di circa 1 ettaro disponibile per le operazioni di scarico, carico e deposito delle merci (cfr.: Archivio storico del CAP di Genova, Fondo Genio Civile, faldone 94, fasc. CAP 1, doc. 29; ASG, Mappe e tipi cartografici vari, busta 7, n. 358, disegno della fine del XVI secolo). Dei due moli esterni allo specchio portuale vero e proprio, quello di San Tommaso in legno fu costruito dal Magistrato dell'Abbondanza nel 1608-1609, mentre quello di San Lazzaro, interamente fatto in legno nel 1583, fu trasformato in muratura nel 1615 ad opera dei Padri del Comune (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 127, 132; ASCG, PPC, registri *sub anno*; Id., Magistrato dell'Abbondanza, regg. 49, 51). Sui "ponti" cfr.: D. Cabona - I. Ferrando, *Archeologia portuale: i resti del porto di Genova affiorati durante gli scavi di emergenza. Prime considerazioni sulla loro presenza nella realtà portuale dei secoli XII - XVI*, in «Porto e aeroporto di Genova», mensile del CAP, 1981, pp. 1163-1172.

<sup>37</sup> Le "mura a mare" furono costruite in due fasi tra il 1553 e l'inizio del

Anche le calate delle tre darsene, che racchiudevano complessivamente specchi acquei di circa mq. 27.000, i più protetti e riparati del porto, furono completamente ristrutturate tra il 1573 e il 1648<sup>38</sup>.

La lunghezza delle zone di attracco dava a Genova una discreta superiorità rispetto agli altri due principali porti del Tirreno: Livorno con 2.000 metri e Marsiglia con 1.700 metri erano rispettivamente inferiori del 33% e del 43%<sup>39</sup>.

Lo scalo ligure era « capace di mettere in sicuro 130 vascelli »<sup>40</sup>; ma mettere al sicuro non significa che non si verificassero frequenti intasamenti, come quelli denunciati intorno al 1620, quando le navi erano ormeggiate ai moli anche in due o tre file, con grave intralcio e ritardo nelle operazioni di scarico e carico e con conseguente accrescimento dei costi<sup>41</sup>.

Bisogna ricordare che in media nei primi due terzi del Seicento entravano settimanalmente in porto 5 navi superiori alle tonn. 71,5 e 34 natanti di minore portata; ma bisogna altresì ricordare la lunghezza dei tempi di stalla e la frequenza delle controstallie, dovute sia alle nor-

---

Seicento e tra 1633 e 1635; la strada portuale, larga 4-5 metri, fu realizzata per circa 500 metri di lunghezza tra 1583 e 1601 e per circa 180 metri tra 1633 e 1640. L'intero onere finanziario della cinta muraria fu sostenuto dalla Repubblica, mentre l'anello viario fu pagato dai Padri del Comune. Costoro sostennero anche la spesa per le calate costruite anteriormente al 1640; l'ampliamento dei circa mq. 450 di calata compiuto tra 1641 e 1643 fu finanziato dalla Casa di San Giorgio (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 136-140; L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X - XVI*, Genova 1979, pp. 274, 294, 304, 306, 320, 322).

<sup>38</sup> Lo "scalo" (cantiere navale) di San Marco fu trasformato in darsena commerciale nel 1577-1578 con una compartecipazione alle spese per il 50% da parte della Casa di San Giorgio; radicali lavori alle calate delle Darsene del Vino e delle Galee furono compiuti da parte del Comune negli anni 1573, 1583, 1602-1608, e negli anni "venti" (F. Podestà, *op. cit.*, pp. 95, 98, 254-259, 264; ASCG, PPC, registri *sub anno*).

<sup>39</sup> M. Baruchello, *Livorno e il suo porto*, Livorno 1932, p. 337; D. Matteoni, *Livorno*, Bari 1985, pp. 43, 56; L. Bergasse - G. Rambert, *op. cit.*, p. 414, *passim*.

<sup>40</sup> ASCG, ms. 58, Miscellanea di memorie genovesi, c. 152 v. Il documento è degli anni 1678-1679.

<sup>41</sup> ASCG, PPC, filza 754, doc. 6.

mali operazioni di scarico e carico di merci e zavorra (che per navi ormeggiate in seconda o terza fila o in attracchi periferici venivano compiute con l'impiego di trasbordi su barche), sia al protrarsi delle contrattazioni commerciali, sia ai numerosi rinvii della partenza a causa di tempeste o di venti contrari o di assenza di vento, o di pericoli di corsari<sup>42</sup>.

B) *Le zone di stoccaggio: magazzini per generi alimentari e per merci varie.*

Una infrastruttura di fondamentale importanza che, insieme alle zone di ormeggio e di scarico e carico delle merci, determina il grado di efficienza di un porto è rappresentata dai suoi magazzini. Nello scalo genovese è possibile individuare una vigorosissima espansione di tale comparto tra 1550 e 1650 sotto la regia e con i finanziamenti delle nuove Magistrature annonarie, della stessa Repubblica e della Casa di San Giorgio. Proprio a San Giorgio (di cui l'Ufficio del Sale era parte integrante) spetta il merito di avere potenziato i magazzini del sale<sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> Esiste una vasta letteratura sui tempi di una permanenza più o meno forzata nei porti: Braudel nelle sue opere ne dà numerosi esempi. Limitiamoci a vedere alcuni casi genovesi. Una nave di tonn. 400 di portata si ferma 6 giorni per le sole operazioni di carico di sale nel porto di Ibiza, porto specializzato, e 11 giorni per caricare grano a Trapani, altro porto specializzato (V. Borghesi-M. Callegari, *La nave Bertorota (1547-1561)*, in AA.VV., *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, I, Genova 1970, pp. 107-108, 116). Tra i convogli mercantili che collegano Genova alla Spagna tra 1671 e 1675, si registrano soste a Alicante, Malaga, Cartagena di 4-14 giorni, ma si verificano anche soste di 30 giorni a Gibilterra e a Cadice (G.C. Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, in AA.VV., *Guerra e commercio*... cit., II, Genova 1973, pp. 318-319, 328, 330, 332).

<sup>43</sup> Il consumo annuo di sale nello Stato genovese di terraferma era di tonn. 4.060 tra 1632 e 1636 e salì poi alla metà del secolo a circa tonn. 5.600; alla metà del Seicento ne venivano inoltre vendute nell'entroterra (Piemonte, Lombardia e Svizzera) tra 3.500 e 4.000 tonnellate annue (ASCG, ms. Brignole Sale 106 A 7, «Cognizioni diverse spettanti al Magistrato Illustrissimo del Sale...», p. 40; Id., ms. Brignole Sale A 8, «Cognizioni storiche e giurisdizionali, consumo, prezzo ed accrescimenti de' sali...», pp. 3, 174, 270, 302-303).

Ai due edifici adibiti a deposito al Molo si aggiungono nuovi magazzini nella stessa zona nel 1553 e nel 1581; altri ne vengono fabbricati nel borgo di Prè e presso la Darsena su immobili all'uopo acquistati. Si ottiene così un complesso di 33 magazzini con una capacità di oltre 44.000 tonnellate di sale (più uno dato in concessione), le cui fasi costruttive sono sintetizzate nella seguente tabella:

	n° magazzini	Superficie complessiva	Cubatura complessiva
Esistenti prima del 1550	22	3.893	26.849
Ingranditi e radicalmente ristrutturati tra 1615 e 1642	3	373	3.515
Di nuova fabbricazione tra 1553 e 1617	8	1.554	15.088
<b>Totale</b>	<b>33</b>	<b>5.820</b>	<b>45.452</b>

L'incremento tra 1553 e 1642 è stato dunque del 50% nel numero, del 49,5% nella superficie dei solai, del 69,3% nella volumetria<sup>44</sup>.

Non meno importanti sono i magazzini dei cereali del Magistrato dell'Abbondanza. Essi sorgono tra 1564 e 1568 con ampliamento del "Palazzetto del Molo", concesso dalla Repubblica al nuovo Magistrato, grazie al quale si ottengono otto depositi. Ma già alla fine del Cinquecento i locali si rivelano però largamente insufficienti e la situazione diventa insostenibile<sup>45</sup>. Previa autorizzazione dei Serenissimi Collegi della

<sup>44</sup> F. Podestà, *op. cit.*, pp. 62, 149; G. Costamagna, *I magazzini del magistrato del sale e del magistrato dell'abbondanza nel porto*, in AA.VV., *Il porto di Genova*, Milano 1953, pp. 164-165; L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *op. cit.*, pp. 292, 302-303, 322; ASCG, ms. Brignole Sale 106 A 8, cit., pp. 215-216; ASG, Banco di San Giorgio, Parte prima, Sala 29, n. 16.563; Id., ms. 688, cit., cc. 304 r., 346 r.; Id., Fondo cartografico, busta 9, registro del 1660 con carte 515-588.

<sup>45</sup> Nel 1592 l'Abbondanza è costretta a depositare oltre 1.100 tonnellate di cereali al Lazzaretto della Foce, in sei stanze di un convento, nella sala grande di Palazzo San Giorgio e in una casa privata. Nel 1599 scorte granarie per 3.287 ton-

Repubblica, il Magistrato inizia presso la porta di San Tommaso nel 1606 i lavori di costruzione di 4 nuovi edifici che coprono circa mq. 4.200 di sedime, dotati di un proprio pontile. Anche questi magazzini non bastano e vengono perciò ampliati nel biennio 1622 - 1623; dopo di che si compra un'altra casa nella zona per trasformarla in deposito e si innalza nel 1633 un ulteriore grosso volume sopra i magazzini del sale al Molo.

Il complesso degli investimenti effettuati dall'Abbondanza fino al 1650 può essere così riassunto<sup>46</sup>:

Edifici	Data di costruzione	Spesa in L.
Palazzo di magazzini al Molo	1565-1569	110258.13. 4
I e II Palazzo a San Tomaso	1605-1610 e successivi ampliamenti	356712.16. 8
III e IV Palazzo a San Tomaso	1622-1636 e successivi ampliamenti	487989.10. -
Magazzino in casa comprata a San Tomaso	verso il 1620-1630 (?)	6000. - -
Magazzino nuovo edificato al Molo	1633	32779. 3. 6

L'insieme di tali magazzini poteva contenere tonnellate 9.090 di cereali.

Il vino importato dai Provvisori del Vino (magistratura costituita nel 1588) era temporaneamente conservato in cantine prese in affitto e apprestate dai Provvisori delle Galere e dalla Repubblica. Mentre ancora nel 1628 i Provvisori del Vino dispongono direttamente solo di ma-

---

nellate si trovano disperse, oltre che nei magazzini del Magistrato, in 8 corsie del Lazzaretto, in 6 conventi e monasteri, nella sala di Palazzo San Giorgio, in 3 magazzini privati, in 15 appartamenti e in 14 case di abitazione (ASCG, Magistrato dell'Abbondanza, regg. 390, 399).

<sup>46</sup> G. Costamagna, *op. cit.*, p. 167; L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *op. cit.*, pp. 292, 294, 306, 322; ASCG, Magistrato dell'Abbondanza, regg. 46, 52, 96, 122.

gazzini in Darsena (posti su un'area di circa mq. 970), alla metà del secolo XVII usufruiscono di quattro grandi depositi a San Matteo, in contrada del Campo e in Darsena <sup>47</sup>.

Come per il vino, anche per l'olio furono realizzati negli ultimi decenni del Cinquecento e nei primi decenni del secolo successivo importanti depositi pubblici <sup>48</sup>. Solo per inciso val la pena di ricordare che nell'area mediterranea l'olio non era solo basilare per il suo apporto di grassi all'alimentazione, ma rappresentava anche la principale fonte per l'illuminazione delle abitazioni e dei luoghi di lavoro <sup>49</sup>. Prima della costituzione dei Provvisori dell'Olio ci si avvaleva di 12 - 18 magazzini sparsi per conservare i circa 5.300 ettolitri che annualmente dovevano essere acquistati dal Magistrato dell'Abbondanza; in seguito furono realizzati per questo scopo all'interno dello stesso Palazzo Ducale una serie di contenitori, che furono gradualmente potenziati fino a raggiun-

---

<sup>47</sup> ASCG, ms. 761, *Leges, edicta, aliaque Provisorum Vini*, cc. 3 v., 60 r., 64 v., 66 v.; Id., ms. 763, « Istruzioni de Ministri del Magistrato Illustrissimo de Signori Provisori del Vino », c. 27 r. Non si conosce la dimensione di tali cantine; un'ipotesi sulla loro capacità può essere formulata sulla base della quantità di vino commerciata annualmente dai Provvisori: 51 - 55 mila ettolitri nell'ultimo decennio del Cinquecento; 65 mila ettolitri alla fine del Seicento (ASCG, Provvisori del Vino, regg. 10 e 16; Id., ms. Brignole Sale 105 C 2, p. 169). Va ricordato che alla fine del Settecento erano funzionanti in Darsena 35 "magazzini da vino" e si assicurava esservi lo spazio per altri 3 (ASCG, PPC, reg. 755, « Instrutione per l' Ill<sup>mo</sup> Signor Deputato al porto di Genova »). Sui magazzini alla Darsena dei Vini cfr.: ASG, Mappe e tipi cartografici vari, busta 9, n° 448, disegno di Michele Codeviola della fine del XVIII secolo.

<sup>48</sup> Dal 1580 fu istituito da San Giorgio, su richiesta della Repubblica, un fondo di dotazione per l'acquisto di olio, che veniva poi commercializzato dal Magistrato dell'Abbondanza (G. Giacchero, *Il Seicento...* cit., p. 107); dal 1593 fu istituita l'apposita Magistratura dei Provvisori dell'Olio (ASG, Archivio Segreto, *Politicorum*, pacco 1029, documento 114 del 16 novembre 1593; ASCG, ms. 298, c. 28 v.).

<sup>49</sup> Il consumo medio annuo pro capite in città era infatti stimato alla metà del Cinquecento in oltre 26 litri (ASG, Archivio Segreto, *Politicorum*, pacco 1650, fasc. 69, Memoria anonima del 1567). Nel 1593, quando Genova rimase sprovvista d'olio per la gelata eccezionale del 1591, « molti artefici mancavano di lavorare in tempo di notte, di dove nacque molta mala soddisfazione nel popolo » (A. Roccagliata, *Annali della Repubblica di Genova dall'anno 1581 al 1607*, Genova 1873, p. 268).

gere nel 1626 una capacità di 9.167 ettolitri<sup>50</sup>. Nel contempo fu pure ingrandita la medioevale Chiappa dell'Olio (la struttura adibita allo stoccaggio e alla vendita) con una partecipazione al 50% da parte della Casa di San Giorgio<sup>51</sup>.

Infine, l'istituzione del Portofranco comportò come conseguenza una radicale trasformazione dei criteri con cui erano stati concepiti i magazzini per le "merci varie" in colli, che rappresentavano le mercanzie più pregiate: da semplici locali per una breve sosta in attesa dell'espletamento delle operazioni doganali i depositi della "Dogana" dovevano diventare edifici capaci di ospitare una grande quantità di prodotti per periodi di tempo assai più lunghi<sup>52</sup>.

Dal 1609 furono utilizzati vecchi magazzini granari vicino a Palazzo San Giorgio, ma già una trentina d'anni più tardi essi si rivelarono del tutto insufficienti. La Casa di San Giorgio decise una serie di interventi di ampliamento che portarono l'area di sedime coperta dai depositi dai circa mq. 1.700 del 1609 ai 3.700 del 1651 e ai 6.000 del 1675. Negli anni 1644 - 1645 fu inoltre allestito un altro magazzino del Por-

---

<sup>50</sup> Il valore dei "truogoli" costruiti fino al 1594 in Palazzo Ducale era stimato in L. 20.000; altre spese furono compiute successivamente per ampliare i depositi. Nel 1626 si auspica un ulteriore potenziamento dei contenitori e si stima in L. 20.000 la spesa per fabbricarne per 5.500 ettolitri di olio (ASG, Sala Senarega, pacco 1192 bis, Memoria dell'Ufficio dell'Annona del 4 febbraio 1591; Id., Archivio Segreto, *Politicorum*, pacco 1651, fasc. 4, Memoria dei Provvisori dell'Olio del 21 agosto 1626, e fasc. 6, Relazioni sul bilancio dei Provvisori dell'Olio del 1594 e del 1595; ASG, Magistrato dell'Abbondanza, regg. 24, 25, 28). All'inizio del Settecento si presentava così un complesso di 12 magazzini per una superficie di mq. 1.080 (ASG, Mappe e tipi cartografici vari, busta 9, nn. 498 - 553, Pianta del Real Palazzo..., del 1729).

<sup>51</sup> La vecchia Chiappa dell'Olio, che ricopriva un'area di circa 152 mq. e poteva contenere hl. 398 di olio, viene triplicata con la realizzazione di una nuova costruzione la quale, inglobando quella preesistente, ricopre un'area di 518 mq. e arriva a contenere hl. 1.061 di olio. I lavori vengono effettuati tra 1607 e 1610 con una spesa complessiva di L. 81131.54 (ASG, San Giorgio, *Introitus et exitus*, mastri del 1608 e del 1609; Id., San Giorgio, Sala 34, reg. 381 O; ASCG, ms. 762, cit., pp. 355, 357-358).

<sup>52</sup> Sul Portofranco di Genova: G. Giacchero, *Origini e sviluppo del Portofranco genovese. 11 agosto 1590 - 9 ottobre 1778*, Genova 1972.

tofranco, in zona a occidente del porto, utilizzando parte dell'antico ospedale di San Lazzaro.

Gli investimenti compiuti da San Giorgio possono essere così sintetizzati:

Periodo	Investimento in L.
1638-1651	163645. 2. 2
1644-1645	110000 circa
1660-1662	270000 circa
1673-1675	155300 circa

Nella sola zona a oriente di Palazzo San Giorgio (escludendo quindi il deposito di San Lazzaro) viene così costituito un complesso di 211 magazzini, 122 dei quali nel 1737 erano affittati stabilmente a privati e 89 erano pubblici e definiti "comuni"<sup>53</sup>.

In conclusione, per tentare una stima riassuntiva degli investimenti effettuati in questo periodo nelle principali opere volte ad assicurare al porto di Genova la sicurezza degli attracchi e la capacità di stoccaggio si osserva che furono investiti circa 692.000 scudi d'oro, così ripartiti<sup>54</sup>:

<sup>53</sup> A. Brusa, *Il Portofranco della Repubblica genovese. Basi storiche e geografiche*, in « Bollettino del Consorzio Autonomo del Porto di Genova », nn. 12 del 1947, 2 e 7 del 1948; G. Giaccherio, *Origini...* cit., pp. 122, 124, 133, 152; ASG, Antica Finanza, pacco 1226, relazioni e preventivi degli anni 1654, 1655, 1658, 1660, 1661, pacco 1221, relazioni, disegni e preventivi degli anni 1668, 1673, 1674; Id., San Giorgio, Sala 34, filza 8, inventario del 31 gennaio 1679.

<sup>54</sup> Per equiparare investimenti fatti in epoche diverse e finora espressi in una moneta di conto soggetta a costante svalutazione, si è ritenuto opportuno (anche per consentire altri confronti) trasformare il volume della spesa in una moneta costante, lo scudo d'oro, sulla base delle quotazioni indicate in G. Pesce - G. Felloni, *Le monete genovesi. Storia, arte ed economia nelle monete di Genova dal 1139 al 1814*, Genova 1975, pp. 332-334. Per i magazzini del sale la spesa non documentata è stata stimata sulla base dei costi di costruzione a metro cubo coevi di edifici simili, quali i magazzini del Portofranco. Non sono compresi i depositi per il vino poiché allo stato attuale delle ricerche, non si conosce né la spesa sostenuta né l'ente finanziatore.

Consolidamento e prolungamento			
Molo Vecchio	(1550-1593)	scudi d'oro	44.020
Costruzione del Molo Nuovo	(1638-1643)	» »	315.845
Magazzini del sale	(1553-1642)	» »	37.000
Magazzini dell'Abbondanza	(1565-1636)	» »	185.720
Depositi dell'olio	(1585-1625)	» »	25.300
Magazzini del Portofranco	(1638-1675)	» »	84.071
	Totale	scudi d'oro	691.956

Le fonti di finanziamento possono essere sintetizzate nella seguente tabella <sup>55</sup>:

	scudi d'oro	in %
Casa di San Giorgio (per magazzini)	129.532	18,7
Casa di San Giorgio - Repubblica (per Molo Nuovo)	213.943	30,9
Repubblica (per magazzini dell'olio)	8.370	1,2
Padri del Comune (per Molo Vecchio)	29.520	4,3
Magistrature annonarie (Abbondanza e Olio per magazzini)	194.189	28,1
Privati (per Molo Vecchio e Molo Nuovo)	116.402	16,8
Totale	691.956	100,0

Tale impegno rappresenta indubbiamente la più diffusa mobilitazione di soggetti diversi per accrescere la funzionalità dello scalo tra la "riforma dorianiana" e la caduta della Repubblica aristocratica.

<sup>55</sup> Le spese per il Molo Nuovo furono, come si è già visto, coperte in gran parte utilizzando lasciti privati sulla base di un accordo finanziario tra la Casa di San Giorgio e la Repubblica. Le Magistrature annonarie erano sostenute da fondi prestati dalla Repubblica e da privati. I finanziamenti indicati come "privati" consistono nelle donazioni fatte direttamente per il potenziamento del Molo Vecchio e nella "compera vitalizia" sottoscritta per il Molo Nuovo.

C) *L'Arsenale*.

Nettamente differenziato rispetto alla funzione commerciale dell'emporio marittimo ma integrato nello spazio fisico ed economico del porto<sup>56</sup>, l'Arsenale genovese attraversa proprio in questo periodo, in rapida successione, il disfacimento e la ricostruzione.

Lo scarso interesse della Repubblica per la propria flotta militare aveva portato addirittura alla concessione del cantiere ad un privato nel 1503, al conseguente deterioramento dell'edificio e al suo catastrofico crollo nel 1590<sup>57</sup>.

I lavori di rifacimento integrale iniziano nel 1594, ma assumono consistenza solo nel 1599 sotto la direzione di una apposita Magistratura e si protraggono per alcuni lustri. Il preventivo del 1599 indica una spesa di L. 500.000 per un progetto che consente la costruzione contemporanea di 20 galee; un successivo ridimensionamento del disegno iniziale, con la riduzione a un impianto per 15 galee, consente di contenere le spese: in opere edilizie vengono investite L. 225.000 a tutto il 1608, che salgono a 409980.4.7. alla conclusione<sup>58</sup>.

---

<sup>56</sup> Basti pensare alla numerosa manodopera che lavorava alternativamente nell'Arsenale per le costruzioni navali e nelle Darsene per le riparazioni alle imbarcazioni grandi e piccole che frequentavano il porto. Per riferirsi solo alle categorie specializzate: i "maestri d'ascia" a Genova erano 60-66 nella prima metà del XVI secolo, più numerosi nel Seicento, per tornare a cifre di 30-70 nella seconda metà del XVIII secolo; i "calafati" erano una cinquantina nella seconda metà del XVII secolo, tra i 100 e 115 nella seconda metà del Settecento a causa dell'espansione del settore delle riparazioni navali. Accanto a ciascun maestro lavoravano poi diversi operai e garzoni (ASCG, PPC, reg. 789; L. Gatti, *Costruzioni navali in Liguria fra XV e XVI secolo*, in AA.VV., *Studi di storia navale*, Genova 1975, p. 29; P. Massa, *Arti e milizia...*, cit., p. 1029).

<sup>57</sup> ASG, Archivio Segreto, *Politicorum*, pacco 1651, fasc. 2, memoriale dei Deputati alla fabbrica delle Triremi del 16 marzo 1594; F. Podestà, *op. cit.*, pp. 274-275; E. Poggi, *L'arsenale della Repubblica di Genova (1594-1597)*, in AA.VV., *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Roma 1987, pp. 83-84.

<sup>58</sup> ASG, Archivio Segreto, *Politicorum*, pacco 1651, fasc. 6, relazione ai bilanci delle Magistrature del 1594; fasc. 14, relazioni del 20 agosto e del 10 settembre 1599; fasc. 16, decreto dei Procuratori del 21 gennaio 1600; fasc. 53, bilancio del Magistrato dell'Arsenale del 1608; ASG, Senato, Sala Gallo, pacco 566, bilanci del Magistrato dell'Arsenale 1628-1635; A. Giustiniani, *Annali della Repubblica di Genova*, Genova 1873, p. 244; E. Poggi, *L'arsenale...* cit., pp. 94-95.

Già i primi lavori del 1595 sono finanziati dalla Casa di San Giorgio che presta L. 60.000; una successiva assegnazione di L. 450.000 da parte di San Giorgio negli anni 1599-1603 permette di completare l'opera, il cui onere ricadrà poi sulla Camera della Repubblica in seguito ad accordi fra le due istituzioni.

Nel corso del XVII e XVIII secolo l'Arsenale della Repubblica ebbe una vita grama, contrassegnata da una scarsa produzione e da parziale riconversione per altri usi delle sue strutture. Non poteva essere diversamente per uno Stato che disponeva di una irrisoria flotta militare pubblica<sup>59</sup>. È questo un altro elemento, sia pure collaterale, che getta un'ombra sulla funzionalità del porto di Genova in età preindustriale: la mancanza di sicurezza della navigazione nell'alto Tirreno, dovuta all'assenza di adeguati pattugliamenti, non costituiva certo un incentivo alla frequentazione dello scalo ligure<sup>60</sup>.

#### 4. *Il dragaggio dei fondali tra metà Seicento e fine Settecento.*

La costruzione del Molo Nuovo e il rallentamento dell'attività edilizia dopo la metà del secolo XVII avevano creato l'illusione di un minore afflusso di materiali sui fondali del porto. Si spiega così la drastica riduzione delle spese per lo "spaccio" ordinario tra 1655 e 1673. Era bastato però un ventennio di disattenzione per creare una situazione disastrosa: nel 1666 e nel 1674 si osserva che vascelli e galere si

---

<sup>59</sup> La flotta militare statale della Repubblica era così composta: 6 galee nel 1585; 8 tra inizio e sesto decennio del Seicento; 6 ancora nel 1682; 5 nel 1702, destinate a ridursi a 4 e poi a 3 nel corso del XVIII secolo (C. Costantini, *Aspetti della politica navale genovese nel Seicento*, in *Guerra e commercio...* cit., I, pp. 207, 222; G. Giaccherio, *Il Seicento...* cit., pp. 567-568; Id., *Economia...* pp. 154, 162).

<sup>60</sup> Da una prima ricerca sulla documentazione ancora esistente (con una rilevazione, quindi, parziale della realtà) emerge che, tra 1634 e 1698, furono colpite da abbordaggi e predazione da parte di corsari e pirati cristiani nei soli mari della Repubblica 480 navi (una media di 7,4 all'anno), di cui 315 genovesi (una media di 4,8 all'anno). Cfr. C. Costantini, *Aspetti...* cit., pp. 212-213.

arenano in porto, in particolare all'entrata delle Darsene<sup>61</sup>. Nel 1668 si valuta che sia necessario asportare in 15 anni almeno mc. 791.513 di materiale per ripristinare l'agibilità dello scalo con un prelievo annuo di mc. 52.768; nel 1672 l'ipotesi è quella di portare via lo stesso materiale nell'arco di un ventennio con un prelievo annuo di mc. 39.576<sup>62</sup>.

Una serie di contratti tra i Padri del Comune e gli impresari privati, appaltatori del servizio, e l'ammontare delle spese sostenute ci forniscono indicazioni circa il lavoro effettivamente svolto e dimostrano un crescente disimpegno dell'autorità cittadina nei confronti di questo problema.

Il materiale estratto annualmente può essere così stimato<sup>63</sup>:

Periodo	Materiale estratto in mc.
1669-1686	tra 11.800 e 31.800 (con una media di 18.500)
1700-1745	tra 13.800 e 20.000
1746-1797	tra 7.000 e 13.000

Il risultato del lavoro di escavazione era dunque normalmente inferiore alla metà di quanto era stimato necessario. Nella zona centrale dello specchio acqueo si era formata una dorsale di detriti, chiamata "cavallo", che costituiva una costante minaccia per le navi più grandi. Nelle zone di ormeggio, ove si concentrava tutto l'impegno dei Padri

<sup>61</sup> ASCG, PPC, filza 317, relazione sul porto di Genova del 24 agosto 1666 e lettera del 6 aprile 1674.

<sup>62</sup> *Ibidem*, proposte di contratti del 1668 e del 1672.

<sup>63</sup> Il contratto quinquennale del 1669, stipulato con un tedesco, con una impegnativa di mc. annui 31.661 - 39.576, non viene rispettato. Il contratto quinquennale del 1674 che impone un minimo di mc. 26.384 - 39.576 viene sostanzialmente onorato. Il contratto del 1679 abbassa la soglia minima del materiale da estrarre a mc. 21.107 e viene rispettato a stento. Nel 1732 si abbassa ancora la quantità minima a mc. 19.788, ma la quantità mediamente estratta è minore (ASCG, PPC, mastri *sub anno* e filza 317, contratti del 1669, 1674, 1675, 1679).

del Comune, la situazione era tutt'altro che brillante: gli scandagli effettuati nel 1605 (prima della costruzione del Molo Nuovo) e nel 1754 dimostravano che i fondali si aggiravano sempre sui m. 5,2 - 5,7; ma vi erano stati periodi, intorno al 1680, in cui la profondità tra il centro del Molo Vecchio e il Mandraccio andava decrescendo da 5,5 a 2,6 metri, mentre quella dell'entrata della Darsena era di m. 3,7<sup>64</sup>. Una breve fase di miglioramento si osserva tra 1754 e 1770, quando i fondali risalgono a m. 6,6 - 7,4; ma da allora l'agibilità non fa che peggiorare. Nel 1772 l'imboccatura della Darsena è fonda solo m. 3,35 e in molti altri punti dei moli non si registrano più di 2,2 - 3,7 e perfino 1,5 metri; verso il 1780 - 1790 una autorevole relazione a stampa segnala diversi fondali che si aggirano tra i 2,2 e i 3,7 metri<sup>65</sup>. Questo quando il « Maestro d'idrografia al servizio della Marina Pontificia » afferma: « Giudico precisamente necessario che il fondo ove ancorano le navi mercantili oltre di essere regolato sia di palmi 30 in 32 » (pari a m. 7,44 - 7,94); e un tecnico sostenitore del progetto Codeviola dichiara che nei maggiori porti europei si considera, per consentire l'attracco delle navi più grandi, che i fondali debbano essere « almeno . . . di palmi 36 e 42 » (pari a m. 8,93 - 10,42)<sup>66</sup>.

La quarantennale grave trascuratezza dell'ultimo cinquantennio dell'*ancien régime*, quindi, e la ancor maggiore passività nel periodo "francese" fanno precipitare la situazione tanto che nel 1809 i fondali nella parte commerciale del porto variano da 3 a 6 metri all'estremità dei

---

<sup>64</sup> ASCG, PPC, filza 318, relazione dell'Architetto di Camera del giugno 1765 e filza 372, relazione del 14 aprile 1770; V. Borghesi, *Il Mediterraneo tra due rivoluzioni nautiche (secoli XIV - XVII)*, Firenze 1976, p. 51.

<sup>65</sup> ASCG, PPC, filza 318, relazione del 1772 del « pilota Giuseppe Castagnola mastro d'idrografia al servizio della Marina Pontificia »; ASCG, ms. 783, Anonimo, *Difesa del progetto stato presentato alla Ecc.ma Giunta di Marina dal maggiore ingegnere Michele Codeviola . . .*, Genova, s.d., pp. 20-21, 27.

<sup>66</sup> Anche gli altri maggiori porti tirrenici, per la verità, soffrivano dello stesso male. A Livorno tra Seicento e inizio Ottocento vengono spesso rilevati fondali di 2,3 - 3,6 e perfino 1,5 metri (Baruchello, *op. cit.*, p. 417; D. Matteoni, *op. cit.*, pp. 74, 134). A Marsiglia tra Seicento e inizio Settecento si denunciano fondali modesti (perfino di meno di 1 metro alla banchina sud), ma intensi lavori fanno sì che gradualmente si raggiunga nel 1792 una profondità regolare in tutto il bacino di m. 6,5 (L. Bergasse - G. Rambert, *op. cit.*, pp. 414-416, 418, 421-422).

pontili, ma non superano i 30 centimetri sulle banchine a fil di costa e alla base dei moli<sup>67</sup>.

Radicalmente diversa, rispetto al periodo 1546 - 1620, è la tecnica dell'asportazione dei materiali: abbandonato il metodo delle dighe, dei prosciugamenti e dello scavo manuale, ci si affida sempre più ai mezzi meccanici. La nuova opzione è però di lento avvio e si concretizza solo lungo l'arco della seconda metà del Seicento<sup>68</sup>, periodo in cui le "bette" di proprietà dei Padri del Comune passano da 1 a 6, ma i pontoni restano due e vecchi. Le principali spese per costruzione, acquisto e rifacimento di tali mezzi si presentano nei seguenti termini<sup>69</sup>:

Periodo	Spesa	
1653-1661	L. 20881. 0. 6	per rifacimento del vecchio pontone
1658-1662	» 19856. 3. 2	per ricavare due "pontonetti" dagli scafi di due galere
1674	» 8900. - -	per acquisto di un piccolo pontone di seconda mano
1677	» 6400. - -	per acquisto di un piccolo pontone di seconda mano

All'inizio del XVIII secolo il parco natanti di proprietà pubblica si presenta svalutato e obsoleto, come si desume dalla sua stima nei conti delle attività patrimoniali dei Padri del Comune:

<sup>67</sup> D. Presotto, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., VII, 1967, pp. 155-157.

<sup>68</sup> Nel 1660, per esempio, opera in porto una sola "betta" dei Padri del Comune e si propone di costruirne un'altra; ma già nel 1666 si afferma che le "bette" dovrebbero essere quattro, che però non vengono costruite, per cui ci si deve avvalere di imbarcazioni private degli impresari (ASCG, PPC, filza 317, lettera del 20 febbraio 1660, relazione sul porto del 24 agosto 1666, contratti del 1669 - 1679).

<sup>69</sup> ASCG, PPC, registri *sub anno*. Le fonti per le spese successive sono le stesse.

6 bette e 4 "ordigni"	L. 44423. 1. 6
1 pontone grosso	» 18000. - -
1 pontone piccolo	» 10000. - -
	<hr/>
Totale	L. 72423. 1. 6

Nel corso del Settecento gli investimenti in questo settore procedono a ritmi più sostenuti:

Anni	Spesa in L.	Mezzi costruiti
1698	3508. 7. 1	1 betta
1701	3613. 6. -	1 betta
1701-1703	33635. 2. 1	1 pontone "Mondonuovo"
1704	9105.10. 4	2 bette
1713	9504.12. 4	3 bette
1716	4090. 6. 8	2 "mezze galere"
1721	4379.14. -	2 "mezze galere"
1724	4970.10. 8	1 betta
1727-1729	28863. 1. 7	1 pontone
1742-1744	23256. 1.10	1 pontone
1749	6607. 1. 4	2 "mezze galere"
1752-1757	33863.10.11	1 pontone
1757	5944. 1. 8	1 betta
1761-1765	11781. 2. 8	trasformazione di 1 pontone in "Mondonuovo"
1762	14911. - -	2 bette
1772	8735. 2. 2	1 betta
1774-1775	8906. 4. 2	2 "mezze galere"
1786	39419.12. 4 <sup>70</sup>	1 pontone "Mondonuovo" con 2 bette di servizio
1788	11095. 2. 4	2 "mezze galere"
1796	19854.18. 8	2 "mezze galere"

<sup>70</sup> La costruzione viene realizzata grazie ad una elargizione privata di Carlo Grimaldi.

Il parco natanti disponibile per la manutenzione portuale subisce quindi la seguente evoluzione:

Periodo	Bette e "mezze galere"	Pontoni
1701	6	2
1704-1709	9	3
1713-1724	6	3
1728-1740	6	4
1762-1771	9	4
1797 <sup>71</sup>	16	5

Il fenomeno di incremento della piccola flotta coincide con il suo invecchiamento (testimoniato anche dall'aumento vertiginoso dei costi di manutenzione): 1 pontone ha quasi un secolo, altri 2 hanno rispettivamente 68 e 53 anni; delle 16 tra bette e mezze galere in esercizio, ben 7 hanno un'età compresa tra 80 e 40 anni<sup>72</sup>.

5. *Per la sicurezza dello scalo: il costante rafforzamento e prolungamento dei Moli di protezione (1650 - 1797).*

La costruzione del Molo Nuovo non aveva assolutamente garantito la protezione delle zone d'ormeggio dal pericolo delle mareggiate,

---

<sup>71</sup> I dati sulla flotta di natanti dei Padri del Comune alla vigilia dell'annessione alla Francia sono confermati dalla relazione Roussigné del 20 settembre 1809 (D. Presotto, *op. cit.*, p. 157).

<sup>72</sup> Nonostante l'aumento dei natanti, resta largamente sottodimensionato il numero delle imbarcazioni dotate di strumentazione per il dragaggio. Nel 1765 operano all'effettivo prelievo di fango e sassi sui fondali 1 pontone con "morse" e 3 bette con "cucchiare" (gli altri natanti sono adibiti al trasporto dei materiali portati in superficie). Una betta con "cucchiare" estrae mensilmente nella buona stagione (maggio - settembre) mc. 297 di "materiale duro". Secondo diverse relazioni e perizie della metà del Settecento sarebbero necessarie accanto al Mondonuovo: 5 bette con "cucchiare" al lavoro intensivo per 10 anni, ovvero 12 bette con "cucchiare" al lavoro per 4-6 anni, ovvero un altro Mondonuovo (ASCG, PPC, Filza 318, relazioni del 21 luglio, 14 agosto, 16 settembre 1727; dell'Architetto di Came-

mantenendo tutta l'attualità dell'obiettivo di una riduzione della "bocca" del porto.

La necessità di prolungare il Molo Vecchio di m. 49,62 contro il mare di scirocco viene prospettata fin dal 1705<sup>73</sup>, ma l'inizio dei lavori è rimandato fino al 1723. Si effettua allora, nell'arco di una quindicina d'anni, un prolungamento di soli m. 34,73 con l'impiego di oltre 200.000 metri cubi di massi e pietre. Una seconda estensione di m. 14,45 del Molo Vecchio viene effettuata tra 1774 e 1780: si completa quindi così, con tre quarti di secolo di ritardo, un progetto dichiarato urgente fin dall'inizio del Settecento. Ma si è ancora lontani da una soluzione soddisfacente e sarà un lascito privato di L. 100.000 di Bartolomeo Lomellini a fungere da sollecito per la ripresa dei lavori: lavori che per la verità iniziano con modesti stanziamenti nel 1796, ma che vengono interrotti nel 1798 a causa del brusco cambiamento di regime politico.

Ben più complessi e onerosi si presentano gli interventi richiesti dalla diga più recente, il Molo Nuovo terminato nel 1643. Già dal 1649 si pone mano a completare la costruzione con lavori che si protraggono per circa un quarantennio, congiungendolo alla terraferma di Capo di Faro e sbarrando così un'apertura a levante di circa 124 metri. Non passano venti anni e nuovamente si deve procedere a una radicale ristrutturazione della scogliera e al consolidamento dell'intero manufatto, operando con intensità dal 1705 al 1727<sup>74</sup>. Ciononostante, fino alla caduta della Repubblica si è costretti a rinforzare quasi annualmente la scogliera esterna del Molo Nuovo con l'apporto di 5.000 - 10.000 metri cubi di massi, che sostituiscono il materiale eroso e fatto franare dal moto ondoso.

L'ultima opera di un certo rilievo, eseguita tra il 1777 e il 1786, è la costruzione di uno scalo (il "Passo nuovo") a ridosso del Molo Nuovo.

---

ra del giugno 1765; del «Congresso fattori in ordine al porto» s.d. ma dello stesso periodo; di Giuseppe Castagnola del 1772).

<sup>73</sup> F. Podestà, *op. cit.*, pp. 216-218.

<sup>74</sup> Per questi lavori furono impiegati circa 232.000 metri cubi di massi e pietre, oltre 48.000 quintali di pozzolana e calcina, 38.750 mattoni (ASCG, PPC, registri *sub anno*).

L'ammontare degli investimenti effettuati per opere nuove (trascurando quindi la manutenzione ordinaria e straordinaria) nei due Moli può essere così sintetizzata <sup>75</sup>:

Periodo	Opera	Spesa in L.	Spesa in scudi d'oro
1649-1686	ampliamento del Molo Nuovo	691870. 3.11	77055
1705-1727	potenziamento scogliera del Molo Nuovo	508794.19. 4	53358
1723-1738	prolungamento del Molo Vecchio	207629.12. 6	19998
1774-1780	prolungamento del Molo Vecchio	95813.12.10	7985
1777-1786	costruzione del Passo Nuovo	124522. 6.11	10137
1796-1797	prolungamento del Molo Vecchio	10724. 5. 9	795

Vale la pena di confrontare tali investimenti espressi in moneta costante con quelli del precedente periodo, osservando che, se la spesa complessiva fu allora (1550 - 1643) più che doppia, l'onere che ricadeva direttamente sui Padri del Comune, cioè sulla gestione portuale vera e propria, era solo meno di un quinto di quanto invece tale Magistratura fu obbligata a spendere nell'ultimo secolo e mezzo della Repubblica aristocratica.

Spesa complessiva per ingrandimenti del Molo Vecchio e del Molo Nuovo (in scudi d'oro)	Periodi	
	1550-1643	1649-1797
Quota della spesa sostenuta dai Padri del Comune	29520 ( 8,2%)	159832 (94,4%)
Quota della spesa finanziata da altri <sup>76</sup>	330345 (91,8%)	9496 ( 5,6%)

<sup>75</sup> ASCG, PPC, registri *sub anno*.

<sup>76</sup> I finanziamenti provenienti da enti e persone diverse dai Padri del Comune per il periodo 1550 - 1642 sono già stati precedentemente indicati; per il periodo 1649 - 1797 si riducono a L. 19853.0.8 (contributo della Casa di San Giorgio, della Repubblica e dei Magistrati di Misericordia per il prolungamento del Molo Vecchio all'inizio del Settecento) e a L. 100.000 del già citato lascito di Bartolomeo Lomellini della fine del Settecento.

Per offrire un termine di raffronto analogico, si può osservare che complessivamente fu spesa per la sicurezza dello scalo una somma pari a quella che avrebbe consentito l'edificazione di 18 palazzi sontuosi (12 nel primo periodo, 6 nel secondo)<sup>77</sup>.

La ripartizione degli oneri dimostra da un lato l'accresciuta capacità di intervento della Magistratura preposta alla amministrazione del porto, dall'altro un relativo disimpegno delle altre istituzioni cittadine nei confronti dell'emporio marittimo.

Il consuntivo di questa plurisecolare "operazione sicurezza" compiuta durante l'antico regime si concretizza nei seguenti dati: un chilometro di dighe costruite (m. 483 di Molo Vecchio, m. 518 di Molo Nuovo) lascia ancora una "bocca aperta" di oltre 700 metri; il margine di pericolosità del porto resta elevato; di 1.400.000 metri quadrati di specchio acqueo portuale solo 200.000 (poco più del 14%) sono utilizzabili per le operazioni mercantili<sup>78</sup>.

6. *Gli spazi a terra: staticità delle zone d'ormeggio e ampliamento dei magazzini tra fine Seicento e periodo napoleonico.*

A fronte del traffico crescente, che vede triplicare l'arrivo delle grosse navi nel corso del XVIII secolo, non si può dire di assistere a un analogo potenziamento dei servizi resi ai vettori marittimi.

Accanto a modesti lavori di estensione e di restauro delle calate e dei pontili già esistenti nel vecchio ambito portuale, si compiono alcune opere nella parte occidentale della rada, di recente resa un poco più protetta dal Molo Nuovo<sup>79</sup>.

---

<sup>77</sup> Sul costo dei palazzi genovesi: G. Doria, *Investimenti della nobiltà genovese nell'edilizia di prestigio (1530-1630)*, in « Studi storici », 1986, n. 1, pp. 5-55.

<sup>78</sup> D. Presotto, *op. cit.*, p. 156; E. Poleggi, *La storia del porto... cit.*, tavola *intra* pp. 80 e 81.

<sup>79</sup> Gli investimenti più significativi dei Padri del Comune nell'ambito del porto vecchio consistono in consolidamenti e ampliamenti al Ponte della Mercanzia tra 1737 e 1756 (per circa L. 24.000) e al Ponte Reale tra 1681 e 1751 (per circa L. 21.000); all'estremità occidentale della rada, tra 1774 e 1789, si estende lo scalo di Passo Nuovo e si prolunga il ponte della Chiappella con una spesa di circa L. 29.000.

Di maggiore rilievo sono gli interventi intesi a potenziare i depositi per le merci.

Innanzitutto vengono aumentati i magazzini del sale: nel 1726 si è costretti ad affittare locali di deposito presso privati per poter sistemare le 111.003 tonnellate di prodotto accumulate dall'Ufficio del Sale (si trattava di 2,5 volte la capacità massima che avevano i magazzini dell'Ufficio nel 1650); comprando edifici residenziali e trasformandoli, si passa dai 34 magazzini della metà del Seicento ai 39 del 1735 e ai 42 del 1777<sup>80</sup>.

Per i cereali, gli unici nuovi depositi vengono costruiti al Molo Vecchio tra il 1794 e il 1799 con una spesa di L. 55215.9.2<sup>81</sup>; allo stato attuale delle ricerche non si può dire se siano stati o no incrementati i locali gestiti dai Provvisori dell'Olio e dai Provvisori del Vino.

L'impresa di più vasto respiro compiuta nel Settecento fu però senza dubbio l'ingrandimento dei depositi del Portofranco, proprio nel baricentro portuale, tra Palazzo San Giorgio e il Mandraccio. Per realizzare l'opera bisognava prima sgomberare un'area di mq. 8.600 occupata dai forni pubblici con i relativi magazzini della farina e della legna e ricostruire tale impianto (essenziale per la politica di controllo sociale della Repubblica) in altra zona della città. Questa prima fase dell'operazione viene compiuta tra 1728 e 1735 con una spesa di circa L. 650.000 finanziata dalla Casa di San Giorgio e dalla Repubblica<sup>82</sup>.

Tra il 1736 e il 1745 si procede all'edificazione dei nuovi magazzini del Portofranco e alla radicale ristrutturazione di quelli vecchi; ulteriori lavori per realizzare depositi sono poi stati eseguiti negli anni 1791 - 1794. A totale carico della Casa di San Giorgio, l'investimento

---

<sup>80</sup> I lavori sono compiuti in due fasi: la prima inizia nel 1728, la seconda negli anni "sessanta". Cfr. F. Podestà, *op. cit.*, p. 80; L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città...* cit., p. 322; ASCG, ms. Brignole Sale 106 A 7, cit., pp. 361-368; ASG, Banco di San Giorgio, Parte prima, Sala 29, nn. 16.563 e 16.576, bilanci dell'Ufficio del Sale degli anni 1735 e 1777.

<sup>81</sup> ASCG, Magistrato dell'Abbondanza, reg. 343.

<sup>82</sup> G. Giaccherò, *Origini e sviluppo...* cit., pp. 165-166; A. Brusa, *op. cit.*, p. 38; ASG, *Officii Sancti Georgii*, mastro del 1746; Id., San Giorgio, Sala 34, filza 373, relazioni del 17 maggio 1734 e del 12 dicembre 1735.

compiuto nel decennio 1736 - 1745 è stato certamente superiore a lire 600.000 e quello successivo a lire 100.000<sup>83</sup>. Complessivamente, dunque, San Giorgio aveva speso tra 1638 e 1794 una somma di circa 145.000 scudi d'oro (di cui il 58% nel Seicento e il resto nel Settecento)<sup>84</sup> per dotare il porto di Genova di un complesso di 355 magazzini per le merci pregiate in colli con mq. 14.800 di solaio e una cubatura di circa mc. 82.500, dislocati su di un'area di mq. 9.900 (di cui 7.400 coperti da costruzioni di due piani)<sup>85</sup>.

#### 7. *La gestione del porto di Genova e i problemi di bilancio dei Padri del Comune tra 1550 e 1797.*

Tutta la gestione del porto faceva capo a un ristretto gruppo di impiegati amministrativi e tecnici che oscillò sempre tra 4 e 8 unità; accanto a questo nucleo operavano altri dipendenti fissi o occasionali della Magistratura, che si dedicavano a *part time* alle cure dello scalo<sup>86</sup>.

---

<sup>83</sup> Da un esame dei mandati di pagamento per le spese di cantiere si è rilevata la mancanza di alcuni di essi; con quelli conservati si è accertata una spesa di L. 582793.14.6 per il periodo 1736 - 1745 e di L. 100060.17.10 per gli anni 1791 - 1794 (ASG, Antica Finanza, filze 1208, 1209, 1210, 1212, 1214, 1219, 1220, 1225).

<sup>84</sup> Tale cifra, che equivale alla spesa per la costruzione di 5 palazzi sontuosi, non comprende gli oneri di circa 61.500 scudi d'oro, sostenuti dalla Casa di San Giorgio e dalla Repubblica per il trasferimento dei forni pubblici. Il reddito dei soli magazzini affittati a privati era stimato nel 1794 in 56.250 - 57.500 lire: capitalizzando al 4% si ottiene un valore capitale di oltre 1,4 milioni di lire (ASG, *Officii Sancti Georgii*, mastro del 1794).

<sup>85</sup> G. Banchemo, *Genova e le due Riviere. Descrizione*, vol. I, Genova 1846, p. 438; G. Giacchero, *Economia e società...* cit., p. 383. Si passa dai 211 magazzini del 1735 ai 355 della fine del Settecento; a questa data i magazzini realmente utilizzati per il Portofranco erano 368, poiché si adoperavano anche diversi locali nelle Darsene e nell'Arsenale (ASG, San Giorgio, Sala 34, filza 8, diversi documenti tra 1770 e 1800).

<sup>86</sup> Nel corso di due secoli e mezzo cambia spesso il nome della qualifica di tali impiegati, ma resta sostanzialmente analoga la loro funzione. Un gruppo di 2-4 persone soprintendeva ai lavori, controllava la riscossione dei "diritti" stimandone l'ammontare e teneva la contabilità aggiornata; il "guardiano della Lanterna", che

Nelle appendici 1 e 2 sono riportati rispettivamente il dato aggregato delle spese per il funzionamento dello scalo sostenute dai Padri del Comune e le principali voci di entrata strettamente pertinenti alla gestione portuale (tasse e altri oneri che gravano sul vettore marittimo e concessione della pesca nelle acque considerate "del porto"). È opportuna a questo proposito una considerazione: la Magistratura godeva (come è già stato ricordato) di un patrimonio in "luoghi" di San Giorgio e in immobili, nonché di una serie di introiti ordinari "extraportuali", il cui gettito veniva suddiviso di volta in volta, a seconda delle circostanze, fra i vari compiti d'istituto sia in città che nel porto, mentre col ricavato di eventuali vendite di quote del patrimonio si potevano fronteggiare le emergenze<sup>87</sup>. Erano appunto le entrate sopra ricordate che costituivano il polmone al quale in certi anni si poteva attingere per coprire, almeno parzialmente, i deficit della gestione portuale.

Per meglio sintetizzare una vicenda complessa che si snoda lungo l'arco di due secoli e mezzo si è ritenuto opportuno suddividere l'esame dei bilanci portuali in cinque fasi distinte, ciascuna delle quali si

---

comparare nel 1556, era responsabile del funzionamento del faro e della segnalazione delle navi in arrivo; il "custode" o "patrono" del pontone, a volte coadiuvato da un aiutante, dirigeva le operazioni di dragaggio e le altre opere che impegnavano i natanti della Magistratura. Ci si avvaleva saltuariamente di altri funzionari (come, per esempio, l'"architetto di camera" o i contabili dei Padri del Comune) o di tecnici più o meno qualificati assunti a tempo per compiere o dirigere determinati lavori (palombari, sovrastanti, ecc.).

<sup>87</sup> Oltre agli "introiti delle arti" e altre entrate minori per terratici, ammen-de, condanne e diritti vari, si trattava soprattutto di rendite patrimoniali derivanti da "luoghi" di San Giorgio (frutto di lasciti o donazioni), da fitti di edifici o aree e da vendita dell'acqua. L'ordine di grandezza del complesso di tali entrate extraportuali può essere valutato in circa L. 19.000 a metà del Cinquecento, in L. 16.000 alla fine del XVI secolo, in L. 30-40.000 nel corso del Seicento, per poi salire gradualmente alle 80.000 lire della fine del Settecento. I redditi immobiliari sono tendenzialmente in espansione; più fluttuanti quelli derivanti dai luoghi di San Giorgio: dalle circa L. 400 della metà del Cinquecento, si passa alle 3.700 di fine secolo, per tornare alle 1.600 di metà Seicento e alle 2.000 di fine Settecento. Per far fronte alle pesanti spese dei primi decenni del Seicento si erano venduti circa 500 luoghi "disponibili" di San Giorgio e per finanziare gli interventi al Molo Nuovo effettuati all'inizio del XVIII secolo furono venduti negli anni 1705-1707 altri 661 luoghi di San Giorgio (ASCG, PPC, filza 318, relazione dei Padri del Comune del 21 marzo 1720, relazione di Matteo Franzone dell'8 luglio 1724).

può caratterizzare per le sue peculiarità normative in materia di imposizione e di riscossione delle tasse che gravano sulle navi, per la presenza o meno di un contributo specifico della Casa di San Giorgio, per la tendenza a omogenei risultati economici.

#### 1ª Fase (1550 - 1575)

Durante questo venticinquennio i gravami che colpivano le navi che entravano in porto erano modestissimi: il loro gettito complessivo annuo oscillava per lo più tra 1.500 e 2.500 lire. Le navi con una portata superiore ai 1.500 cantari (tonn. 71,47) pagavano 1 lira ogni 1.000 cantari per la gabella dello *iactus navium*, gabella che rappresentava circa la metà degli introiti derivanti da questo tipo di vettori; le restanti tasse erano l'*introitus fanalium*, l'*exitus* e il *molagium*. Le imbarcazioni minori dedite alla navigazione di cabotaggio pagavano per i servizi portuali una sorta di abbonamento annuale definito "bollo"<sup>88</sup>. Scarsi e sporadici sono pure i contributi esterni di San Giorgio e dell'Ufficio del Sale finalizzati a qualche intervento di rilievo compiuto per il Molo Vecchio e nella Darsena.

Ne consegue che dei 24 bilanci disponibili per questo periodo 19 si chiudono in perdita e solo 5 in attivo: le perdite accumulate possono essere stimate in L. 87.000 (pari a circa 23.000 scudi d'oro) con un deficit medio annuo di poco inferiore ai 1.000 scudi d'oro.

Come si può spiegare questo disinteresse manifestato dai ceti dirigenti genovesi per il loro scalo, in un periodo in cui pure erano in vigorosa espansione gli affari commerciali e finanziari nell'area della Corona spagnola?

Forse l'aristocrazia genovese, un po' turbata dalla prima "sospensione dei pagamenti" del 1557 e dalla svalutazione degli *juros* verificatasi tra 1567 e 1575, era distratta dai massicci investimenti privati in palazzi e ville alessiane e dall'operazione immobiliare di Via Nuova; cer-

---

<sup>88</sup> E. Grendi, *Traffico...* cit., pp. 596-597. Il deprezzamento degli introiti portuali era dovuto al fatto che, per esempio, la tariffa dello *iactus* era ferma in moneta di conto dal 1482; tra tale data e il 1550 e il 1575 la lira genovese si era svalutata rispettivamente del 34% e del 54% in termini di argento, del 43% e del 69% in termini di oro.

tamente essa era lacerata dal malessere e dai contrasti derivati dalla riforma istituzionale di Andrea Doria del 1547 (dopo la congiura dei Fieschi), contrasti che porteranno allo scontro armato tra nobili “vecchi” e “nuovi” nel 1575 - 1576. Non regnava in città un’atmosfera propizia alla formazione di strategie portuali di grande respiro.

D’altra parte non va neppure dimenticato che le finanze pubbliche erano sottoposte a una serie di sborsi straordinari, tra i quali si possono ricordare: la costruzione del sistema fortificato delle “mura a mare” (iniziata nel 1553 e protrattasi per diversi decenni), le spese per la lotta ai corsari barbareschi nell’alto Tirreno tra 1553 e 1559 e per reprimere la vasta insurrezione della Corsica tra 1559 e 1569, gli oneri delle guerre contro i Turchi (dal prestito concesso a Massimiliano II nel 1565, alla partecipazione all’assedio di Malta nello stesso anno e alla campagna di Lepanto nel 1571).

Oltre a tutto non si sentiva neppure la funzione trainante della “domanda”: i traffici marittimi, infatti, dopo un periodo di livelli abbastanza elevati tra 1553 e 1559 mostrano una tendenza al calo che si prolunga dal 1560 al 1573. La fase in questione si conclude poi in modo drammatico con la crisi finanziaria spagnola del 1575, in cui gli *asentistas* genovesi si vedono congelare crediti per oltre 13 milioni di ducati, e con la contemporanea guerra civile.

## 2ª Fase (1576 - 1637)

Questo lungo periodo di oltre 60 anni vede l’effettuazione di importanti opere che migliorano l’efficienza del porto con un conseguente deciso innalzamento dei livelli di spesa per aumentare i fondali, per l’acquisto di mezzi, per il prolungamento del Molo Vecchio, per gli ampliamenti di ponti e banchine.

Tutto ciò fu reso possibile grazie a un cospicuo incremento delle entrate, ottenuto senza aggravii apprezzabili per i clienti dell’emporio. L’unico aumento tariffario, infatti, che si applicò, fu il passaggio da 1 a 2 lire per lo *jactus navium* nel 1586<sup>89</sup>.

---

<sup>89</sup> Tale rivalutazione in moneta di conto riportava la tariffa effettiva in termini di oro e di argento a livelli solo del 27% - 39% superiori al valore originario del 1482. Va notato che nel 1581, quasi nello stesso periodo, anche Venezia

La scelta fu quella di sostenere il rinnovamento portuale con un forte impegno diretto e costante di quello "stato nello stato" che era la Casa di San Giorgio, mediante il versamento per tutto il periodo di un contributo ai Padri del Comune vincolato al finanziamento di lavori nello scalo marittimo. In casi eccezionali anche la Repubblica offrì qualche elargizione, ma fu San Giorgio a determinare l'asse portante della gestione portuale, fornendo ai Padri del Comune una disponibilità che, a seconda delle fluttuazioni del traffico, era pari a 3 - 8 volte l'ammontare complessivo degli altri introiti portuali.

L'aiuto di San Giorgio consentì, come si è detto, di effettuare rilevanti interventi, ma non servì a raggiungere l'equilibrio dei bilanci. Dei 58 rendiconti annuali per i quali è possibile calcolare gli importi, 30 si chiudono in perdita e 28 in attivo. Considerando i saldi complessivi, si nota nel primo ventennio (1576 - 1596) un utile valutabile in 5.000 scudi d'oro; nel successivo quarantennio (1597 - 1637) prevalgono le perdite che ammontano a circa 77.000 scudi d'oro. Nella seconda fase dunque i Padri del Comune dovettero far fronte, nonostante i contributi esterni, a un ritmo di perdite annue in moneta costante superiore a quello della fase precedente: tali perdite furono coperte con massicce vendite di "luoghi" di San Giorgio e attingendo ancora ad altri cespiti.

La fase 1576 - 1637 resta comunque quella in cui il porto di Genova è stato più ampiamente "tutelato" dal più potente organismo finanziario cittadino, la Casa di San Giorgio. Non a caso l'avvio di questa nuova politica si manifesta alla conclusione della guerra civile, quando l'"accordo di Casale" e le *Leges novae* sembravano avere rinnovato e consolidato per sempre l'esercizio del potere di una oligarchia riunita e desiderosa di dimostrare la sua vitalità<sup>90</sup>.

Una serie di indicatori positivi caratterizza poi l'avvio di questo periodo: dopo il quadriennio critico determinato dalla sospensione dei pa-

---

aveva aumentato quasi del 50% le tasse d'ancoraggio (F. Lane, *Le navi...* cit., p. 29).

<sup>90</sup> Sulla particolare congiuntura politica del biennio 1575 - 1576, cfr. R. Savelli, *La repubblica oligarchica (legislazione, istituzioni e ceti a Genova nel Cinquecento)*, Milano 1981.

gamenti di Filippo II si inaugura nel 1578 il ciclo delle fiere dei cambi di Piacenza dominate dai banchieri liguri; il giro annuo d'affari genovese "in fiera" passa gradualmente da 1,2 - 5,3 milioni di scudi d'oro del periodo 1550 - 1573 ai 44,6 milioni degli anni 1601 - 1605<sup>91</sup>; le operazioni di prestito alla Corona di Spagna, nonostante i "decreti" del 1596 e del 1607, danno profitti elevati e generano euforia; il traffico portuale tende a crescere tra il 1576 e il 1632 (salvo la breve caduta verticale dovuta alla pestilenza del 1580). Anche la Casa di San Giorgio risente di questo clima e la quotazione dei "luoghi" passa da L. 64.10 nel 1575 a L. 130.15 nel 1600 e a L. 278 nel 1621<sup>92</sup>.

Ma negli ultimi tre lustri della fase in oggetto si accavallano eventi di segno negativo, in gran parte (ma non tutti) inquadrabili nel preludio della più generale "crisi secentesca" della Penisola: nel 1625 - 1626 la disastrosa guerra con i Savoia; nel 1627 la bancarotta di Filippo IV; il crollo del volume annuo di affari genovesi sulle fiere dei cambi (dai 21,8 milioni di scudi d'oro del 1622, agli 8,1 del 1625, ai 2,3 del 1630); dal 1632 al 1641 il calo del traffico portuale; la quotazione dei "luoghi" di San Giorgio scende da L. 278 del 1621, fino a toccare L. 151.5 nel 1632.

Si determinano perciò le condizioni per un cambiamento d'indirizzo nella gestione portuale e per l'apertura di una nuova fase.

### 3<sup>a</sup> Fase (1638 - 1681)

La svolta è data da una duplice decisione: il già ricordato avvio della realizzazione del Molo Nuovo e la decisione di aumentare in maniera rilevante i gravami sui vettori marittimi.

Il fatto che la costruzione della grande diga foranea avvenisse in un periodo di grave crisi economica non deve stupire: oltre alle motivazioni specifiche di impellente necessità dell'opera per la funzionalità

---

<sup>91</sup> G. Felloni, *Asientos, juros y ferias de cambio desde el observatorio genovés (1541 - 1675)*, in *Dinero y crédito, siglos XVI al XIX*, Madrid 1978, pp. 352-353; Id., *All'apogeo delle fiere genovesi: banchieri ed affari di cambio a Piacenza nel 1600*, in AA.VV., *Studi in onore di Gino Barbieri...* cit., pp. 891-892.

<sup>92</sup> C. Cuneo, *op. cit.*, p. 309.

dello scalo, sembra quasi che vi sia stata da parte dell'oligarchia cittadina una cosciente volontà di dar vita a una vera e propria politica anticongiunturale con un vasto programma di opere pubbliche, capace di alleviare la disoccupazione<sup>93</sup>.

Anche per quello che attiene strettamente alla gestione portuale, gli sforzi congiunti dei Padri del Comune e di San Giorgio avevano incrementato la spesa negli "anni bui", come dimostrano i seguenti dati arrotondati relativi a 40 bilanci precedenti il 1638:

spesa media annua del periodo 1596 - 1616 (trend economico positivo)	L. 28.500
spesa media annua del periodo 1618 - 1637 (trend economico negativo)	» 34.000

Ormai sia i Padri del Comune che San Giorgio avevano quindi il fiato grosso: era necessario incrementare le entrate. Si giunge così nel 1638 alla decisione di riformare le varie tasse che colpivano le navi, semplificando il criterio impositivo e aumentando gli oneri: le tariffe

---

<sup>93</sup> Per citare solo le più significative opere pubbliche costruite in quel periodo, ricordiamo:

Opere	Periodo	Spesa in L.
3 magazzini dell'Abbondanza	1622 - 1636	520768.13. 6
magazzini del Portofranco	1638 - 1651	273645. 2. 2
Molo Nuovo	1638 - 1643	2324320. 3. -
acquedotto di Calzolo	1623 - 1640	770451.19. 2
Nuove Mura	1630 - 1641	4675603. - -

Una somma complessiva di 8,6 milioni di lire, di cui circa il 90% furono spese tra 1630 e 1645 (per l'investimento nell'acquedotto di Calzolo e nelle Nuove Mura, cfr. Società Ligure di Storia Patria, ms. 21, « Documenti riguardanti l'Acquedotto dei Calzolo, la Fabbrica delle nuove Mura e del nuovo Molo di Genova », ff. 3 r., 20 v., 21 r.; ASG, Senato, Sala Gallo, n. 566, bilanci del 1627, 1630, 1632 - 1634). Si può stimare che un investimento in campo edilizio di 8,6 milioni desse luogo a una erogazione di circa 16.500 salari annuali per lavoratori impegnati direttamente o indirettamente nell'opera (G. Doria, *Investimenti...* cit., pp. 23-24, e la bibliografia ivi citata).

così definite in moneta di conto (lira corrente di Genova) restano in vigore fino alla caduta della Repubblica aristocratica<sup>94</sup>.

L'aggravio per gli utenti del porto fu senza dubbio notevole: il gettito medio annuo della tassa di ancoraggio, che colpiva le navi di maggiore portata, con riscossione diretta, passò da L. 3876.6 nel decennio 1628 - 1637 precedente all'applicazione del decreto a L. 20954.3.11 nel successivo decennio (moltiplicandosi per 5,4 volte); il gettito della "gabella del bollo" gestita in regime d'appalto, che colpiva le imbarcazioni minori dedite soprattutto al cabotaggio, passò nello stesso periodo da L. 575.12.6 a L. 1182.19.8 (moltiplicandosi per 2,1 volte).

In conseguenza dell'accresciuto finanziamento autonomo il contributo ordinario di San Giorgio iniziò a calare dal 1645: dalle 16.000 lire annue del periodo 1623 - 1644 si passò a una media di 8937.10 lire nel dodicennio 1645 - 1656.

Ormai i proventi del porto stesso superavano largamente i contributi esterni.

La seconda parte di questa fase è segnata dalla peste del 1656 - 1657, per la quale morirono circa 45 - 55 mila persone a Genova e poco meno nel Dominio<sup>95</sup>, e dal conseguente vistoso calo dei traffici, degli affari, dei consumi, del gettito fiscale e quindi anche delle entrate di

---

<sup>94</sup> Si unificano le 4 imposizioni che gravavano sulle navi maggiori, istituendo un'unica "tassa d'ancoraggio" così graduata:

navi da 50 a 800 salme

(pari a 250 - 4.000 cantari, pari a tonn. 11,9 - 190,6): L. 0.0.8 per salma

navi sopra le 800 salme

(pari a 4.000 cantari, pari a tonn. 190,6): L. 0.1.6 per salma

Le navi al di sotto delle 50 salme pagavano una sorta di abbonamento annuo, "gabella del bollo", nella misura di L. 4 all'anno (per eguaglianze delle misure e per le tariffe: E. Grendi, *I Nordici*... cit., pp. 48-49). L'appendice 3 fornisce un quadro riassuntivo delle tariffe portuali per alcuni tipi di navi tra 1550 e 1790. Si può osservare che mentre a Genova l'unico inasprimento tariffario dalla fine del Cinquecento si verificò poco dopo il termine cronologico della "rivoluzione dei prezzi", a Venezia si attese la fine del XVII secolo per raddoppiare le tasse d'ancoraggio e il 1737 per apportare ancora dei ritocchi in aumento (F. Lane, *Le navi*... cit., pp. 31, 39-40).

<sup>95</sup> C. Costantini, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Torino 1978, p. 356.

San Giorgio<sup>96</sup>: viene sospeso l'usuale contributo per il quinquennio 1657 - 1661.

Si tenta poi ancora per un ventennio di riprendere una politica di sostegno al porto, anche in concomitanza con le ingenti spese che si devono compiere per il congiungimento a terra del Molo Nuovo: considerando insieme i contributi ordinari e straordinari di San Giorgio e della Repubblica, i Padri del Comune ricevono tra 1662 e 1681 in media L. 18943.9.10 all'anno. È l'ultimo sforzo di partecipazione diretta delle strutture pubbliche "extracomunali" al bilancio dello scalo; già all'inizio degli anni "settanta" le finanze dello Stato e quelle di San Giorgio sono in profonda crisi, per uscire dalla quale si deve ricorrere a tassazioni straordinarie e addirittura alla riduzione degli stipendi dei dipendenti di San Giorgio<sup>97</sup>. Dal 1682 i contributi "esterni" verranno sospesi fino alla caduta della Repubblica: i Padri del Comune resteranno soli, la gestione portuale sarà veramente autonoma nel senso che dovrà contare solo sulle proprie forze.

Grazie all'incremento degli introiti d'ancoraggio e al permanere dei contributi esterni, durante la fase 1638 - 1681 si registrano le migliori risultanze contabili dei due secoli compresi tra 1550 e 1750: dei 44 bilanci, 18 si chiudono in passivo e 26 in attivo; l'avanzo complessivo è di L. 137.000 (pari a circa 18.500 scudi d'oro), realizzato interamente nel primo decennio della nuova tariffazione.

#### 4<sup>a</sup> Fase (1682 - 1751)

La sospensione dei contributi "esterni" non poteva restare senza nefaste conseguenze. I grandi lavori già ricordati per il rafforzamento del Molo Nuovo (1705 - 1727) e per il prolungamento del Molo Vecchio (1723 - 1738) avevano richiesto da soli un investimento di oltre 716.000 lire (pari a circa 53.300 scudi d'oro): si sarebbe imposta perciò una lievitazione cospicua delle entrate, ma queste, ormai legate indissolubilmente al volume del traffico marittimo, tendevano invece a diminuire.

---

<sup>96</sup> G. Giacchero, *Il Seicento...* cit., pp. 430-434.

<sup>97</sup> *Ibidem*, pp. 533-552.

Dal 1669 la riscossione delle tasse d'ancoraggio e di bollo era concessa in appalto e quando San Giorgio decise di non erogare più contributi rendeva L. 22301.14.8 all'anno (pari a 2372.10.6 scudi d'oro); nell'ultimo decennio della gestione in appalto (1742 - 1751) dava un gettito annuo di L. 16687.14.4 (pari a 1414.4.3 scudi d'oro del 1750-1751).

Il gettito, quindi, della principale entrata portuale era diminuito in moneta costante del 40,4%, in parte per la svalutazione della moneta di conto (del 25% circa), in parte per il calo dei traffici che aveva fatto scendere nel corso della fase il livello degli introiti dei Padri del Comune (in moneta di conto) del 25,2%.

Inoltre alcuni eventi bellici con cui si apre e si chiude la fase (il bombardamento francese del 1684, ma soprattutto la guerra contro gli austriaci del 1746 - 1747) hanno contribuito in modo determinante alla riduzione degli ancoraggi e alla diminuzione delle relative entrate.

I Padri del Comune compiono, per la verità, alcuni sforzi per aumentare gli introiti, regolamentando meglio il servizio di zavorra, cercando di promuovere le riparazioni navali, noleggiando perciò i natanti del Magistrato; ma i ricavi di queste operazioni sono modestissimi<sup>98</sup>.

Le risultanze di bilancio non potevano quindi che essere disastrose.

Dei 60 rendiconti noti tra 1682 e 1751 solo 13 si chiudono in attivo: il deficit complessivo accertato ammonta a circa 839.000 lire (pari a circa 85.600 scudi d'oro).

Fin dal 1725 ci si rendeva conto che non era prevedibile una rapida inversione della tendenza e che tale situazione difficilmente sostenibile andava affrontata con provvedimenti straordinari: i Padri del Comune ottenevano perciò dalla Repubblica l'autorizzazione a contrarre un prestito di L. 100.000 per i lavori ai Moli e all'acquedotto civico<sup>99</sup>. Ma la decisione venne inspiegabilmente rinviata, i deficit si andavano accu-

---

<sup>98</sup> Dal 1717 si noleggia una galera a L. 30 al giorno (dal 1721 le mezze galere a L. 15), il pontone grosso a L. 25 e quello piccolo a L. 15. Dal 1732 si istituisce un più ordinato servizio con nuove tariffe per le riparazioni navali in Darsena. I nuovi introiti oscillano annualmente tra le poche centinaia di lire e un tetto che non supera mai le 2.000 lire.

<sup>99</sup> ASCG, ms. 420, cit., decreto del 27 febbraio 1725.

mulando e nel 1741 si dovette ricorrere a un indebitamento ben più consistente: il 1° agosto i Padri del Comune contrassero un prestito al 2%, sottoscritto dai privati e anche dal Doge, di 100.000 scudi da L. 7.12 di banco (pari a L. correnti 874.000) <sup>100</sup>.

#### 5ª Fase (1752 - 1797)

I Padri del Comune si trovavano dunque, cosa mai avvenuta nel passato, a dover sopportare gli oneri derivanti da un debito consolidato e da un pressoché costante disavanzo di gestione del porto, mentre nel contempo le entrate, derivanti dalle inalterate tariffe del 1638, subivano una costante riduzione del loro valore per le già richiamate motivazioni (calo dei traffici, deprezzamento della moneta di conto in rapporto alle monete effettive di oro e di argento) e, da alcuni lustri, anche per il crescente prezzo di beni e servizi.

Si imponeva perciò ogni sforzo per aumentare i proventi. Il primo provvedimento fu attuato appena era venuto a scadenza il contratto di appalto delle tasse d'ancoraggio vigente al tempo della guerra del 1746 - 1747: nel 1752 la riscossione viene assunta in gestione diretta e già nel primo triennio si può constatare un incremento annuo del gettito del 90,8% rispetto alla media del precedente decennio. Nel 1760 viene poi effettuato un tentativo di regolamentazione preventiva del bilancio con un decreto nel quale viene fissato un tetto alle spese di L. 26.000 all'anno a fronte di entrate previste per L. 33.000, ipotizzando così un saldo attivo di L. 7.000 <sup>101</sup>.

---

<sup>100</sup> L'autorizzazione viene concessa con legge dei due Consigli e con successivo decreto del Senato. Il rimborso del prestito avviene in quote annuali non inferiori a 2.000 scudi pagate dai Padri del Comune: in effetti entro il 1785 i 2/3 del prestito erano stati rimborsati. L'interesse era pagato in parte con cespiti dei Padri del Comune (fra cui la gabella del carbone) e in parte con cespiti della Repubblica (fra cui quello proveniente dal raddoppio dei valori della carta bollata). Si tratta dell'unico sporadico, e per la verità non rilevante, aiuto dato da enti esterni al porto di Genova da quando San Giorgio aveva sospeso il suo contributo nel 1681. Cfr.: ASG, PPC, reg. 245; G. Felloni, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano 1971, pp. 109, 112-113.

<sup>101</sup> Le voci di spesa prevista erano: l'estrazione del materiale dalle cave di pietra per le opere ai pontili e alle banchine, il « dispaccio dei pubblici gabbioi », l'illuminazione della Lanterna, la «purga» dei fondali, la manutenzione dei due Moli,

Lo schema proposto era eccessivamente ottimista: solo nel corso di 3 dei 38 esercizi che restavano fino alla caduta della Repubblica le spese portuali furono inferiori alle 26.000 lire<sup>102</sup>. Il decreto costituisce comunque una testimonianza dello sforzo di razionalizzazione delle pubbliche finanze, che si manifestò perfino a Genova a metà del XVIII secolo<sup>103</sup>.

Ma il successo finanziario conseguito dai Padri del Comune dipendeva soprattutto dall'aumento dei traffici, che si verificò puntualmente.

In minima parte si può ritenere che tale fenomeno fosse anche il risultato di una politica volta a facilitare il commercio, con le normative più "liberiste" in materia di Portofranco, emanate nel 1751, nel 1763 e nel 1778<sup>104</sup>.

Lo sviluppo delle correnti di traffico dipese soprattutto dalla generale crescita economica europea e in particolare dalla vigorosa espansione della Lombardia austriaca, vero *hinterland* dello scalo genovese; significativo, ad esempio, è il fatto che a Venezia si verifica invece un deciso calo dei traffici<sup>105</sup>.

Con riferimento all'indicatore delle tasse d'ancoraggio, si registra a Genova una tendenza quasi costante all'incremento (con una forte accentuazione dal 1774 in poi), che vede passare le entrate per questa partita dall'indice 100 del primo quinquennio della fase all'indice 215 dell'ultimo quinquennio<sup>106</sup>.

---

la gestione dei natanti. Le voci di entrata erano: le tasse d'ancoraggio, di bollo, per "dar carena" e per ormeggiare in Darsena; i canoni di affitto dei natanti della Magistratura; il canone per il diritto di pesca in porto; i proventi delle "colonne" di San Giorgio destinate a finanziare opere portuali (ASCG, PPC, reg. 755, cit., pp. 80-81).

<sup>102</sup> Il bilancio di previsione per il 1794, per esempio, indicava già una spesa complessiva di L. 30.100 (ASCG, PPC, filza 372).

<sup>103</sup> Si pensi alla riunificazione di tutto il debito camerale operata nel 1755 (G. Felloni, *Gli investimenti*... cit., pp. 107-108).

<sup>104</sup> L. Bulferetti-G. Costantini, *op. cit.*, pp. 141-181; G. Giaccherio, *Origini*... cit., pp. 208-223. Va ricordato che nel 1745 erano terminati i grandi lavori duranti un decennio per l'ampliamento dei magazzini del Portofranco.

<sup>105</sup> F. Lane, *Le navi*... cit., p. 38.

<sup>106</sup> Si ricorda per l'ultima volta che, a causa dell'immobilità delle tariffe in

Non stupisce quindi che dei 46 bilanci di questa fase, 33 si chiudano in attivo e 13 in passivo e che l'avanzo complessivo ammonti a circa L. 396.000 (pari a circa 31.400 scudi d'oro), con cui i Padri del Comune hanno potuto ripagare in parte il prestito contratto nel 1741.

Quello che stupisce, piuttosto, è che a dispetto dei brillanti risultati i Padri del Comune decidano il 4 aprile del 1791 di indire una gara d'appalto per tutte le principali entrate portuali (« ancoraggio, bollo, carenaggio e travaso zavorre »), fino ad allora gestite direttamente<sup>107</sup>. Si esplicano le formalità preliminari della gara, ma in forza dell'ultimatum di Bonaparte cade il 30 maggio la Repubblica dei Dogi e ben altre saranno le riforme che attendono la Liguria.

## 8. *Conclusioni.*

Ripercorrendo le vicende degli ultimi due secoli e mezzo dell'antico regime si possono formulare alcune considerazioni conclusive.

La prima riguarda la gestione dell' "esistente" (la manutenzione ordinaria e straordinaria dei fondali e delle zone d'ormeggio). Il costo di tali operazioni viene coperto dagli utenti (dalle navi che frequentano il porto) solamente nella seconda metà del XVIII secolo<sup>108</sup>. Dal 1550 al 1637 queste spese erano considerate quasi come "oneri sociali" ed erano finanziate da proventi di lasciti (nei testamenti si legavano dei cespiti al porto con lo stesso spirito con cui si legavano per l'assistenza ai poveri) e con il contributo di San Giorgio tra 1576 e 1681. Il tentativo di una vera autonomia gestionale, compiuto nel 1638 con un ri-

---

moneta di conto, la Magistratura offriva di fatto il servizio a prezzi decrescenti: tra 1752 e 1797 la lira genovese si era infatti svalutata circa del 7% in termini di argento e del 14% in termini d'oro. Decisamente avvantaggiati erano i vettori marittimi che pagavano le tasse con gli stessi parametri nominali del 1638, che avevano nel 1797 subito un deprezzamento in termini di argento del 69%.

<sup>107</sup> ASCG., PPC, filza 372.

<sup>108</sup> Si può osservare quanto fossero onerose in età moderna le operazioni per mantenere l'agibilità di un porto marittimo, nato su una costa rocciosa e scoscesa come quella ligure, di uno di quei porti che vengono normalmente definiti, forse con troppa approssimazione, "porti naturali".

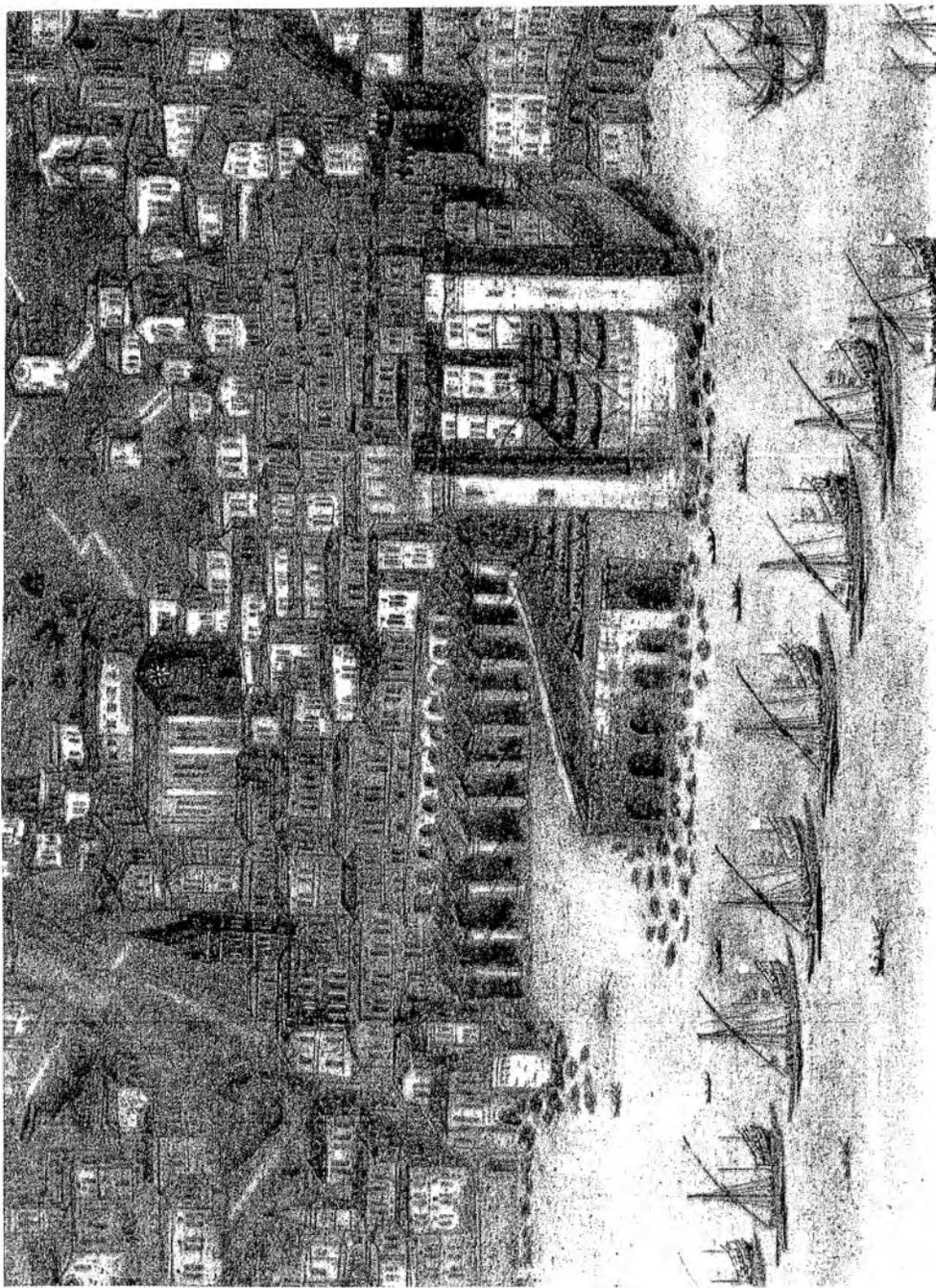
levante aumento delle tasse sui vettori marittimi, è destinato per oltre un secolo a non conseguire il pareggio tra costi e ricavi: l'obiettivo si realizza poi per un casuale aumento dei traffici più che come risultato di una precisa linea di politica amministrativa.

La seconda considerazione riguarda gli investimenti per le grandi strutture di difesa dello specchio acqueo (costruzione, prolungamento e rafforzamento del Molo Vecchio e del Molo Nuovo): di questi sembra farsi carico la finanza pubblica dello Stato (camerale e di San Giorgio). Ma a ben vedere si tratta ancora una volta, almeno in gran parte, di contribuzioni "volontarie" che provengono da privati: la costruzione del Molo Nuovo nel Seicento e il potenziamento settecentesco di ambedue i Moli vennero finanziati quasi interamente con il capitale di "colonne", derivanti da lasciti e da donazioni, e con prestiti ad hoc, per un totale di circa 348.000 scudi d'oro. È ovvio che poi l'ammortamento e gli interessi dei prestiti gravassero sulle finanze pubbliche in senso stretto e venissero pagati con i proventi fiscali.

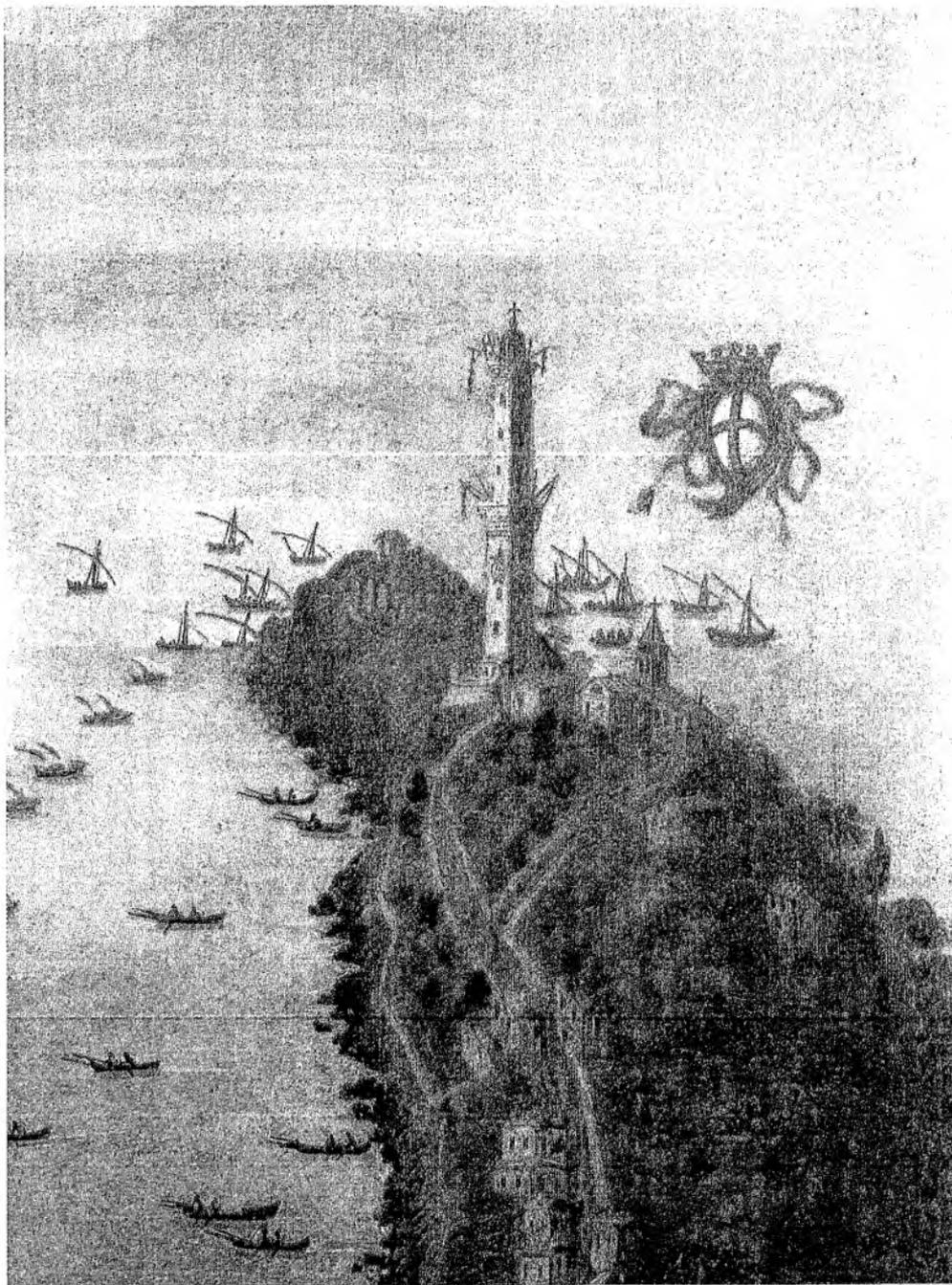
La terza considerazione si riferisce ai magazzini per le merci. Queste infrastrutture erano allora completamente separate dalla gestione portuale e non dipendevano neppure formalmente dai Padri del Comune. La maggior parte della merce (con esclusione della legna e del carbone) una volta sbarcata veniva sistemata in capaci depositi pubblici, costruiti e amministrati da San Giorgio, dalla Repubblica e dalle Magistrature annonarie. Ma, nonostante questa comune connotazione pubblicistica, mancava ancora una concezione organizzativa e funzionale unitaria dell'intera fase processuale vettore - banchina - magazzino.

Un'ultima considerazione è rivolta a quello che si può definire il rapporto di scambio fra la città e il suo scalo marittimo. Anche prescindendo dal vasto settore dell'economia genovese "indotto" dall'attività portuale e riferendosi solo ai proventi diretti che San Giorgio e la Camera della Repubblica riscuotevano per gabelle e dazi vari derivanti dai traffici marittimi, si deve rilevare che le somme complessivamente spese da queste due istituzioni per l'emporio dal quale scaturiva tale ricchezza erano veramente irrisorie.

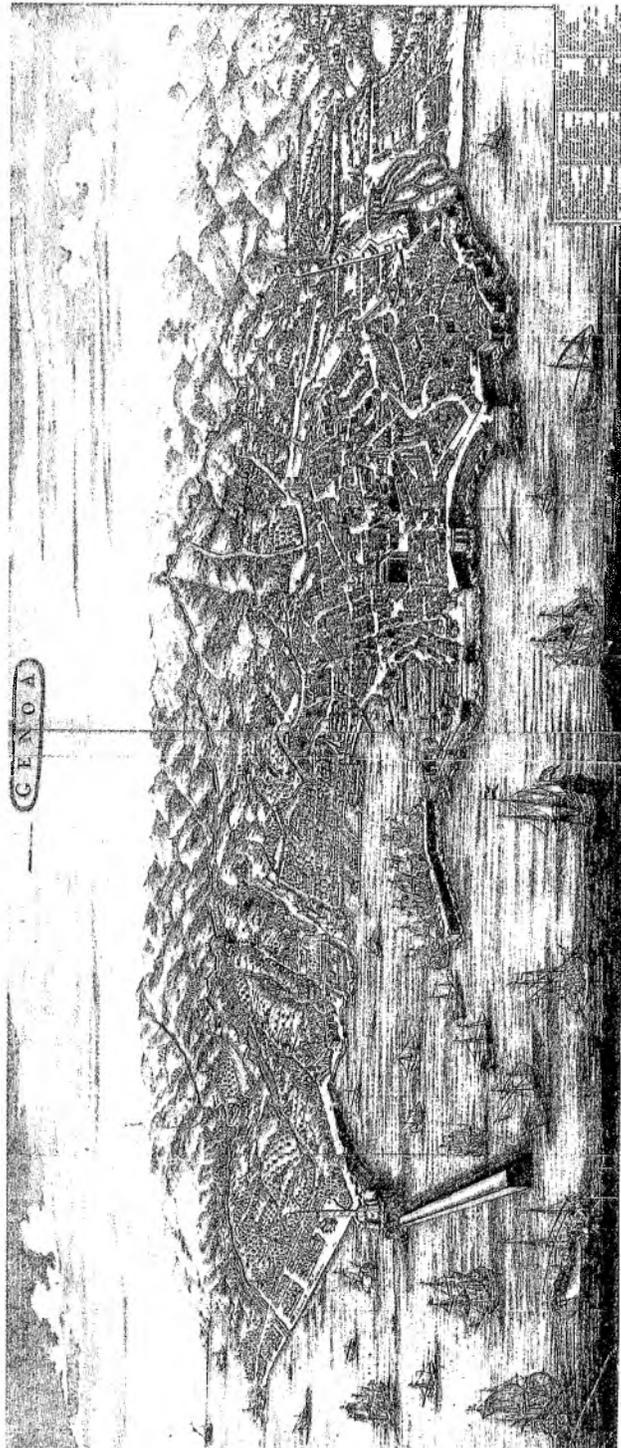
Ma questa non è solo storia di ieri.



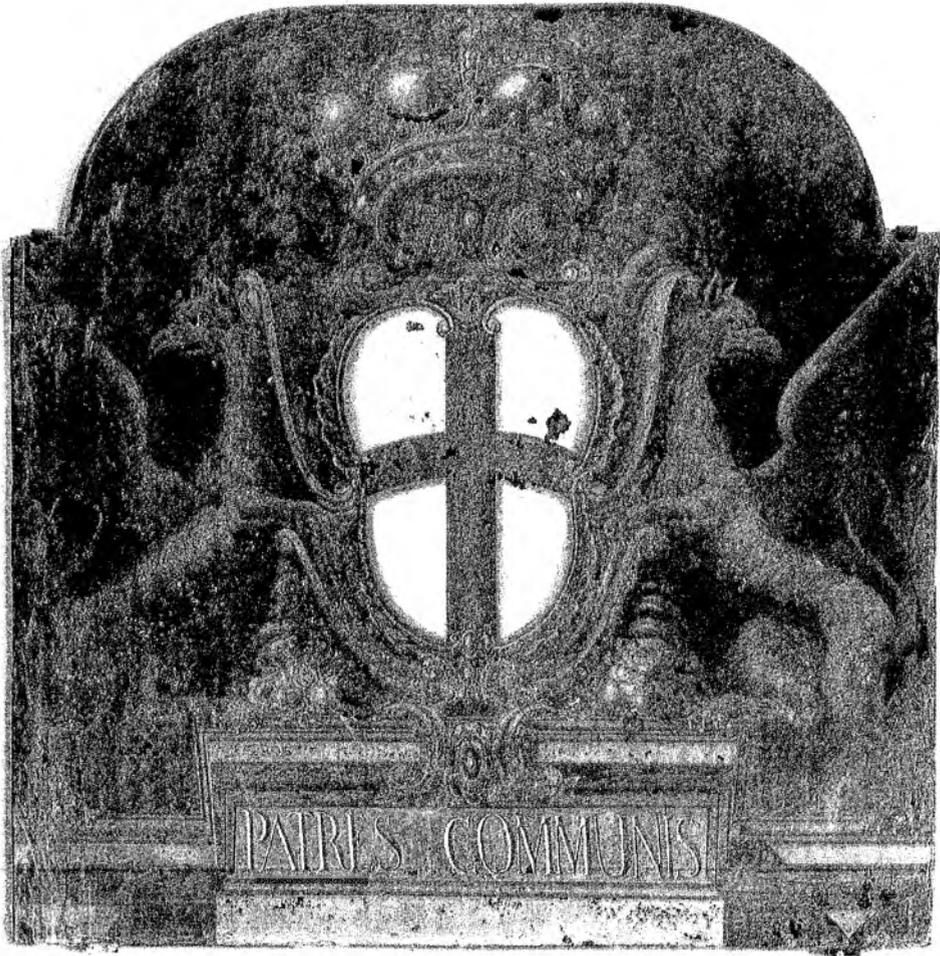
Tav. 13 - *La Darsena e l'Arsenale alla fine del Quattrocento*, particolare da Cristoforo Grassi, *Veduta di Genova* (Musco Navale di Genova - Pegli)



Tav. 14 - *La Lanterna ricostruita a metà del XVI secolo, particolare della Tav. 6*  
Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2014



Tav. 15 - P. Morrici, *Veduta del porto di Genova dal mare*, sec. XVII (Collezione topografica del Comune di Genova)



Tav. 16 - *Stemma dei Padri del Comune dipinto su ardesia* (Museo Navale di Genova - Pegli)  
Società Ligure di Storia Patria - biblioteca digitale - 2014

APPENDICE 1

*Prospetto delle spese complessive per il porto sul bilancio dei Padri del Comune  
tra 1550 e 1797*

Le cifre annuali rappresentano le somme spese dalla Magistratura per la manutenzione ordinaria e straordinaria e la costruzione dei moli e delle banchine, il dragaggio dei fondali, il funzionamento dei fari, la fabbricazione e l'acquisto delle imbarcazioni (pontoni, bette, ecc.) necessarie alle operazioni sopraccitate. L'ammontare delle spese è espresso in lire correnti.

Anni	Spese	Anni	Spese	Anni	Spese
1550	7811.11.11	1580	11137.16. 5	1610	27245.18. 4
1551	3298.18. 4	1581	9816. 6. 3	1611	31284. 8.10
1552	4282.13. 4	1582	14008.16. 8	1612	14167. 8. 3
1553	988.12. 1	1583	7490. 1. 9	1613	23965.15. -
1554	665. 9. 6	1584	9885. 7. 5	1614	23965.15. -
		1585	19827. 6.11	1615	16364. 5. -
1556	5804.12. 2			1616	16364. 5. -
1557	3184. 6. 4	1587	19277.12. 6		
1558	5969. 0. 9	1588	7015. 3. 2	1618	14108.19.10
1559	24479. 0. 3	1589	31942.11. -	1619	89310.17. 4
1560	6958. 7. 7	1590	35245. 6. 8	1620	89310.17. 4
		1591	24019. 2. 9	1621	12674. 8. 3
1562	11832.13. 5	1592	18015.10. 4	1622	34876. 1. 1
1563	1338. 2. 8	1593	31919.13. 4	1623	16623.12. 9
1564	4938.10. 6	1594	12831. 8. 9	1624	17927.14. 7
1565	8083.15. 5			1625	13009. 3. -
1566	7391.19. 6	1596	20481. 9. 2	1626	26801.13.11
1567	7228. 6.10	1597	82817. 0. 2	1627	78871. 8.11
1568	4165. 7. 5			1628	40702. 1. -
1569	5996. 9. 4	1599	18919.10. 3	1629	33503. 0. 4
1570	1086.10. 1	1600	29220. 2. 7	1630	34900. 7. 1
1571	6515.10. 8	1601	8571. 9.10	1631	17625.17.10
1572	2655.10. 7	1602	13642. 0. 8	1632	11626. 0. 4
1573	8036. 9. 6	1603	77240. 2. 5	1633	16244.17. 1
1574	8531. 3. 5	1604	66179.18.11	1634	36502.17. 6
1575	10688. 8. 2	1605	14267. 1. 1	1635	40403.12. 3
1576	19321. 1. 8	1606	14490. 2. 1	1636	13810. 5. 7
1577	5669. 1. 1	1607	15161.10. 3	1637	40821.16. 8
1578	4074. 2. 8	1608	22915. 8. -	1638	31583. 5. 9
1579	4096. 8. 5	1609	27243.12. 4	1639	28069. 5. 6

Anni	Spese	Anni	Spese	Anni	Spese
1640	28069. 5. 6	1682	21692. 2. -	1731	41271. 1. 4
1641	20219. 5. 1	1683	19382. 2. 8	1732	42470. 8. 9
1642	7338. 9. 7	1684	19382. 2. 8	1733	32088. 1. 9
1643	16367.16. 3	1685	19694.11. 9	1734	20722. 3. 1
1644	20174.11. 2	1686	19694.11. 9	1735	20841. 8. 7
1645	19798. 9. 3	1687	30534. 2. 8	1736	19661.14. 5
1646	19798. 9. 3	1688	30213.18. 2	1737	55893.14. 6
1647	19798. 9. 3			1738	36471.12.11
1648	35128. 3. 9	1697	14089. 9. 1	1739	29419.13. 2
1649	51570. 0. 7	1698	39118. 3.11	1740	33175. 2. -
1650	25445. 0. 3	1699	48638.15. 5	1741	69560.13. -
1651	25611. 1. 7	1700	30976.19. 1	1742	11628. 0.11
1652	16677.19. -	1701	52158.15.11	1743	11628. 0.11
1653	27233. 6. 8	1702	14542.10. 7	1744	25887.11. 5
1654	26846.18. 9	1703	25578. 8. 5	1745	29977. 4. 2
1655	27400. 1. 8	1704	37922.16. -	1746	7595. 9. 9
1656	36805. 5.11	1705	45724. 9. 7	1747	2384. 4. 7
1657	9198. 5.11	1706	66181. 1. 2	1748	5591.14. 4
1658	13169.10. 6	1707	58913.11. 4	1749	29439.19. -
1659	13169.10. 6	1708	64138.11. 4	1750	17407.18. 4
1660	13169.10. 6	1709	44717. 0. 7	1751	23054. 4. 4
1661	26512.18. 8	1710	73638. 3. 3	1752	18037.10. 9
1662	25674.16. 2	1711	38371. 6. 7	1753	19978. 2.11
1663	8821.18. 4	1712	64422.13.11	1754	16025. 2.10
1664	8821.18. 4	1713	85132. 9. -	1755	36168. 8. 1
1665	8821.18. 4	1714	25434.16. 3	1756	36141.11. 2
1666	8821.18. 4	1715	22970.10. 9	1757	22198. 6. 8
1667	68893. 7. 6	1716	27942. 5. 5	1758	25146. 1.11
1668	69627. 7. 6	1717	23075.18. 2	1759	10908.16. 1
1669	93808. 2. 6	1718	38725. 2. 4	1760	17561.13. 2
1670	93808. 2. 6	1719	27225. 5. 8	1761	37397. 1.11
1671	36804. 3. 3	1720	30701.17. 2	1762	33687. 1. 4
1672	11479.17. 6	1721	29042.15. 1	1763	35933.13. 3
1673	21048. 5. 5	1722	29177.11.11	1764	28591.19. 1
1674	54824.11. -	1723	35022. 1. -	1765	34414. 1. 1
1675	45924.11. -	1724	45402.19. 7	1766	44155. 3. 9
1676	68223.14. 4	1725	26050.10.11	1767	30046. 3. 6
1677	64794. 5. 7	1726	42121. 1. 3	1768	35100.17. 3
1678	58394. 5. 7	1727	43237. 3. 7	1769	35120.11. 5
1679	29537.17. 8	1728	94273.16. 6	1770	33693.11. 5
1680	29537.17. 8	1729	39585. 4. 2	1771	30371. 7. 9
1681	31847.18. 1	1730	40707.12.11	1772	37917.10. 8

Anni	Spese	Anni	Spese	Anni	Spese
1773	32697.12. 1	1782	22997.17. 7	1791	32383.10. -
1774	56797.18.11	1783	51025. 9. 3	1792	28561. 5. 8
1775	34111. 0. 4	1784	30983. 8. 4	1793	47514. 2. 7
1776	36320.12. 4	1785	29051.12.10	1794	17566.17. 8
1777	39203. 3. 7	1786	71828. 4. -	1795	29928. 5. 9
1778	43466.10. 1	1787	43795. 8. 8	1796	61476.19. 1
1779	48457. 7. 7	1788	39299. 6. 9	1797	42296. 2.11
1780	35293. 8. 1	1789	36972. 9. 4		
1781	33108. 3. 9	1790	42879.14. 5		

N.B.: I dati del 1742 e del 1743 sono incompleti.

## APPENDICE 2

### *Prospetto delle entrate portuali sul bilancio dei Padri del Comune tra 1550 e 1797*

Le principali entrate portuali vengono riportate cronologicamente, raccolte secondo i seguenti criteri. Nelle prime due colonne, fino al 1668, sono indicate le tasse che gravano sulle navi; nella prima colonna le imposizioni che colpiscono i vettori di maggiore portata, nella seconda quelle che gravano sulle imbarcazioni minori dedite al cabotaggio. Dal 1669 le due forme di contribuzione vengono registrate accorpate, così come avviene nei bilanci dei Padri del Comune (o perché appaltate cumulativamente fino al 1751, o perché confluite in una gestione unitaria dopo tale data).

Nella terza colonna viene indicata l'entrata derivante dall'appalto del diritto della "pesca in porto". La mancanza di indicazioni per diversi anni, sia della gabella del bollo sulle imbarcazioni, sia del diritto della pesca in porto, soprattutto dei secoli XVI e XVII, è dovuta a mancanza di documentazione e non significa che non vi siano state le relative entrate. La colonna intitolata a "entrate diverse" che compare dal 1717 si riferisce ai proventi per i diritti delle riparazioni navali, per le "stallie" in Darsena e per il nolo di imbarcazioni dei Padri del Comune. Tali cespiti, riscossi anche precedentemente, non venivano però contabilizzati separatamente: ci è sembrato opportuno evidenziare questi ricavi per mostrare lo sviluppo assunto dalle riparazioni navali a Genova nel corso della seconda metà del XVIII secolo.

Non sono stati indicati tra le entrate i canoni di affitto di taluni "ponti" (della Mercanzia, delle Legne, dei Chiavari, degli Spinola) perché vengono conta-

bilizzati in modo saltuario sulla documentazione consultata e perché nel corso del Seicento le voci relative confluiscono nella più generale posta di bilancio che riguarda l'affitto di spazi pubblici e immobili diversi nella città e nel porto. Va rilevato comunque che fino agli inizi del Seicento la somma di questi canoni non supera le 1.000 lire e verso la metà dello stesso secolo si aggira sulle 3.000 - 3.500 lire.

Nella colonna intitolata ai "contributi" sono indicati solo i contributi specifici finalizzati all'esecuzione di lavori portuali. Salvo diversa indicazione in nota, si tratta sempre di somme erogate dalla Casa di San Giorgio; per contributi di enti diversi vengono segnalati sia l'ente sovvenzionatore, sia l'ammontare del versamento effettuato.

Si può osservare come per diversi gruppi di anni siano ripetute cifre identiche: abbiamo fatto ricorso a medie annuali quando le registrazioni non consentivano di separare le entrate con una cronologia più puntuale.

L'ammontare delle entrate è espresso in lire correnti.

Anni	Tassa d'ancoraggio	Gabella del bollo	Diritto della pesca in porto	Contributi
1550	1015. 6. —	572.10. —	230	4000
1551	1040. 3. 6		230	
1552	1558.10. 4	457	230	
1553	2019.12. 2	480	230	
1554	1684. 8. 9	345	195	
1556	1538.17. 8	380		
1557	1075.12. —	325	225	
1558	1229. 6.10			
1559	1672.14. —	577		
1560	1098.12. 6			
1662				1000 1
1563	1234.14. —			1715.11. 1 <sup>1</sup>
1564	1266. 6. —		320	
1565	941. 1. 2	451		
1566	976. 0. 5	425		
1567	866.10. —			2250.18. 3 <sup>1</sup>
1568	1532. 9. 3			
1569	1394. 9. 6			
1570	994.11. —	543		

<sup>1</sup> Ufficio del Sale.

Anni	Tassa d'ancoraggio	Gabella del bollo	Diritto della pesca in porto	Contributi
1571	1141. 4. 6			
1572	912. 4. 2			1000
1573	767.14. 6	370	450	2388.19. 7 <sup>2</sup>
1574	1581. 0. 4	370	465	2507.17. 2 <sup>3</sup>
1575	1196. 2.10	500	465	2126. 5. 1 <sup>4</sup>
1576	1034.18. -	500		11300
1577	762. 3. 4	275	435. 9. 9	11100
1578	1328. 0. 3			10000
1579	1319. 9. -			10000
1580	289. - -			10000
1581	1286. - -	425		25348.10. - <sup>5</sup>
1582	1116. 0. 6	425		25348.10. - <sup>5</sup>
1583	1122.10. -	425		16000
1584		221		15000
1585		121		15000
1586		121		15000
1587	1236.13. -	121		15000
1588				15000
1589				15000
1590				15000
1591				15000
1592	3361.11. -	213		15000
1593	3361.11. -			10000
1594	1649.16. -			10000
1595			400	10000
1596	1516. 5. 6		400	10000
1597	1439.16. 9		400	10000
1598				14000
1599	1580.12. 2			14000
1600	2159. 2. 6	275	400	22158 <sup>6</sup>
1601	2164.12. 6	275	400	14000
1602	2551.13. -	275	400	20600 <sup>7</sup>

<sup>2</sup> Ufficio del Sale per L. 661. 9.7.

<sup>3</sup> Ufficio del Sale per L. 1507.17.2.

<sup>4</sup> Ufficio del Sale per L. 176. 5. 1 e Compera di Chio per L. 950.

<sup>5</sup> Repubblica con i proventi del lotto per L. 30697 nel biennio 1581 -1582.

<sup>6</sup> Magistrato dell'Arsenale per L. 8158.

<sup>7</sup> Magistrato dell'Arsenale per L. 6600.

Anni	Tassa d'ancoraggio	Gabella del bollo	Diritto della pesca in porto	Contributi
1603	2067. 5. -	265	400	21543.15. - <sup>8</sup>
1604	1529. - -	265	400	16000
1605	1539.14. -	340	400	16000
1606	1797. 8. -	340	525	16000
1607	2416. 4. -	340	525	16000
1608	3054. - -	506.13. -	525	15000 <sup>9</sup>
1609	1581 7. -	570. 5. 6	525	13500
1610	1795. 2. -	570. 5. 6	491.13. 4	13500
1611	2996. 8. -	570. 5. 6	491.13. 4	13500
1612	2946. 3. -	400	491.13. 4	13500
1613	3041. 4. 4	400	460	14000
1614	3041. 4. 4	400	460	24000 <sup>10</sup>
1615	3146. 8. 2	400	460	14000
1616	2586. 9. 6	400	494.10. -	14000
1617	3468. 8.11	400	494.10. -	14000
1618	3468. 8.11	400	494.10. -	22000
1619	6076.11. 6	470	443	22000
1620	6076.11. 6	470		22000
1621				22000
1622				22000
1623				16000
1624				16000
1625		775	570	16000
1626	3134.17. 7	775	570	16000
1627	2416.19. 6	775	570	16000
1628	2380. 5. 8	600	625	16000
1629	4146. 2. 3	600	625	16000
1630	4112.11. 1	600	625	16000
1631	3480. 0. 9	500	700	16000
1632	4305.12. 5	500	700	16000
1633	5304.13. 6	500	700	16000
1634	4386. 2. -	575	741	16000
1635	3460.16. -	575	741	16000
1636	3482.15. 6	575	741	16000
1637	3703.12. -	731. 5. -	650	16000

<sup>8</sup> Magistrato dell'Arsenale per L. 5543.15. -.

<sup>9</sup> Repubblica per L. 1500.

<sup>10</sup> Repubblica per L. 10000.

Anni	Tassa d'ancoraggio	Gabella del bollo	Diritto della pesca in porto	Contributi
1638	17600.19.10	1443. 8. 4	650	16000
1639	24879. 7. 4	1145.14. -	650	16000
1640	24879. 7. 4	1145.14. -	750	16000
1641	21933. 4. 8	1150	750	16000
1642	24328.14. -	1195	750	16000
1643	29279.15. 8	1150	775	16000
1644	17439.19. -	1150	775	16000
1645	17095. 4. 8	1150	775	8000
1646	19149.14.10	1150	650	8000
1647	12955.12. 2	1150	650	8000
1648	18032. 3. 6	1050	650	8000
1649	21617.10. 8	1050		10250
1650	19977. 8. -			10250
1651	14362.16. 8			16250 <sup>11</sup>
1652	18064. 6.10	1300		10250
1653	19259. 8.10	1300		10250
1654	21350.18. -	2041.13. 4		8000
1655	21350.18. -	2041.13. 4		8000
1656	21350.18. -	2041.13. 4	616.13. 4	8000
1657	10255. 2. 3	1200	616.13. 4	
1658	10255. 2. 3	1200	500	
1659	10255. 2. 3	1200	500	
1660	10255. 2. 3	1200	475	
1661	15082. 6.10	1625	475	
1662	15082. 6.10	1625	650	15982.12. 3
1663	12823.15.10	1625		12043. 0. 3
1664	12823.15.10	1625		12043. 0. 3
1665	12823.15.10	1566		12043. 0. 3
1666	12823.15.10	1566	1100	12043. 0. 3
1667	10403. 7. 4	2015	1100	12053. 6. 8
1668	10403. 7. 4	2015	1100	46603. 6. 8
1669	20000			61730.12. 4 <sup>12</sup>
1670	20000			61730.12. 4 <sup>12</sup>
1671	20000		1130	10480.12. 4
1672	22200		1130	10480.12. 4
1673	22200		1130	10480.12. 4

<sup>11</sup> Repubblica per L. 6000.

<sup>12</sup> Repubblica per L. 102500 nel biennio 1669 - 1670.

Anni	Tassa d'ancoraggio	Gabella del bollo	Diritto della pesca in porto	Contributi
1674	22000		1130	11100
1675	22000		1130	11100
1676	22000		1130	11400
1677	22301.14. 8		1130	13511. 1. 9
1678	22301.14. 8		1275	13511. 1. 9
1679	22301.14. 8		1275	13511. 1. 9
1680	22301.14. 8		1275	13511. 1. 9
1681	22301.14. 8		1275	13511. 1. 9

Anni	Tasse d'ancoraggio e bollo	Diritto della pesca in porto	Altri diritti
1682	22301.14. 8	1050	
1683	21900	1050	
1684	17900	1050	
1685	21900	900	
1686	21900	1050	
1687	21900	900	
1688	22180	900	
1689	22180	900	
1690	22180	900	
1691	22180	900	
1692	22180	900	
1696	26325. 6. 8	660	
1697	26325. 6. 8	660	
1698	26325. 6. 8	660	
1699	26325. 6. 8	660	
1700	26325. 6. 8	660	
1701	17917. 4. 2	567. 5. -	
1702	17917. 4. 2	567. 5. -	
1703	17917. 4. 2	567. 5. -	
1704	17917. 4. 2	567. 5. -	
1705	17917. 4. 2	567. 5. -	
1706	18535. 5. 8	567. 5. -	

Anni	Tasse d'ancoraggio e bollo	Diritto della pesca in porto	Altri diritti
1707	18535. 5. 8	567. 5. -	
1708	18535. 5. 8	567. 5. -	
1709	18535. 5. 8	548. 6. 8	
1710	18535. 5. 8	548. 6. 8	
1711	19144.14. 4	548. 6. 8	
1712	19144.14. 4	85.12.10	
1713	19144.14. 4	85.12.10	
1714	19144.14. 4	85.12.10	
1715	19144.14. 4	85.12.10	
1716	21082.18. 3	600	
1717	21082.18. 3	914.17. -	387. 7. 9
1718	21082.18. 3	1535. 8. -	1653.15. 6
1719	21082.18. 3	150	151. 3. 6
1720	21082.18. 3	709	
1721	22721.16.10	942.16. 6	1456. 3. -
1722	22721.16.10	942.16. 6	962. 5. 4
1723	22721.16.10	942.16. 6	1066.12.10
1724	22721.16.10	942.16. 6	210.17. 8
1725	22721.16.10	1098. 9. 1	
1726	22721.16.10	1098. 9. 1	120. 4. -
1727	22721.16.10	1098. 9. 1	701. 9. 4
1728	22721.16.10	691.16. 4	589. 7. -
1729	22721.16.10	691.16. 4	1309.10. 4
1730	22721.16.10	1022.19. 4	1404
1731	19337.17. 4	1022.19. 4	965.13. -
1732	19697. 9.11	739.14. 8	852.18. 4
1733	19697. 9.11	739.14. 8	1315. 2. -
1734	19697. 9.11	550	1990
1735	19697. 9.11	725	1826. 4. -
1736	19697. 9.11	400	1112.18. -
1737	19697. 9.11	954. 6.10	1192.16. -
1738	19697. 9.11	1287.19. 3	1748. 4. -
1739	19697. 9.11	1287.19. 3	1930.12. 8
1740	19697. 9.11	1072	1026. 6. -
1741	19697. 9.11	1072	793. 6. -
1742	16687.14. 4	1072	<sup>13</sup>
1743	16687.14. 4	1072	<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Mancano i dati.

Anni	Tasse d'ancoraggio e bollo	Diritto della pesca in porto	Altri diritti
1744	16687.14. 4	1072	1037. 1. -
1745	16687.14. 4	925	1432.15. 8
1746	16687.14. 4	925	1122.17. -
1747	16687.14. 4	925	273.11. -
1748	16687.14. 4	925	739.15. -
1749	16687.14. 4	900	578. 7. 4
1750	16687.14. 4	900	1651.12. -
1751	16687.14. 4	900	1400.19. 4
1752	28993. 4.11	732.11. -	657. 9. 4
1753	34919.11. 8	732.11. -	1363. 1. -
1754	31612.17. -	871. 2. -	1331. 7. -
1755	27579. 7. 8	871. 2. -	966.19. 8
1756	29487. 0. 6	875.17. 8	1436.16. -
1757	25810. 2. 5	875.17. 8	902.16. -
1758	28126. 7. 6	1544. 2. -	1062. 4. -
1759	29846.17. 3	900	1091.16. -
1760	36550. 0. 6	900	2123. 8. 8
1761	30653.17. 2	900	1720.10. 4
1762	30467. 6. 4	900	1534.10. 4
1763	33887.13. -	900	1170. 3. -
1764	36918. 2. 2	900	1270. 7. -
1765	35376. 6. 4	900	1276. 5. 4
1766	37317.12. 8	900	2361.17. 8
1767	22128.10. 5	928. 6. 1	1973. 2. -
1768	31565.14. 8	928. 6. 1	1947.14. 8
1769	32601. 8. 8	928. 6. 1	1298. 6. 4
1770	31663.17. 4	928. 6. 1	1654. 2. 4
1771	31936.15. 4	928. 6. 1	1806. 4. -
1772	32677. 5. 4	928. 6. 1	2265. 7. -
1773	32829.18. 2	928. 6. 1	1761.16. 8
1774	38597.15. -	928. 6. 1	5756. 5. -
1775	35844.11. -	928. 6. 1	1629.14. 8
1776	37211. 4. -	928. 6. 1	1814.14. 8
1777	42375. 3. -	968.10. -	2011. 7. -
1778	38092. 6. -	968.10. -	1680. 5. 8
1779	35207. 2. -	968.10. -	1070. 4. 4
1780	37647. 2. -	1639. 0. 4	1810.11. 4
1781	38276.12. 8	1639. 0. 4	3804.10. -
1782	39292.12. -	1639. 0. 4	4022.15. -
1783	49204.13. -	1117. 9. 6	2732.11. -

Anni	Tasse d'ancoraggio e bollo	Diritto della pesca in porto	Altri diritti
1784	46106. 8. -	1117. 9. 6	1846. 8. 4
1785	43619. - -	1080.15. -	2628. 8. 8
1786	51718.10. -	1080.15. -	3918. 1. 8
1787	49217. 3. 2	1489. 0. 8	4251.18. -
1788	40785.14. 2	1489. 0. 8	4777.11. 4
1789	36313. 4. -	1489. 0. 8	3092. 7. 4
1790	38998.17. -	1489. 0. 8	3317. 6. 8
1791	45942. 3. -	1489. 0. 8	5872.18. -
1792	70245.19. -	1792.10. -	4380.11. 4
1793	51204. 5. -	1000	4735. 4. 8
1794	52324. - -	1000	6058. 1. 8
1795	81420. 5. 4	1410	6666.17. -
1796	62273.10. -	1410	5808
1797	80866. 5. -	1410	7443. 4. 8

### APPENDICE 3

#### *Gli oneri portuali sui diversi tipi di navi*

Vengono qui di seguito indicati gli oneri per il pagamento dei servizi portuali che gravano in vari periodi su due diversi tipi di navi. Si è ipotizzato che si tratti di navi che non attraccino per la prima volta nel porto di Genova e che quindi non paghino la tassa del *molagium* in vigore fino al 1637.

Si può notare che la riforma tariffaria del 1586 e soprattutto quella del 1638 tendevano ad aggravare maggiormente le tasse sulle navi più grosse. Ma con altrettanta chiarezza si può notare che il valore dell'imposizione in moneta costante (scudo d'oro) è più che dimezzato tra XVI e fine XVIII secolo per nave di 71,5 tonnellate ed è più o meno costante nello stesso arco di tempo per la nave di 286 tonnellate.

1° caso Nave di 71,5 tonnellate (1.500 cantari; 300 salme) con 10 uomini di equipaggio:

Anni	Imposizioni	Onere in lire di Genova	Onere in scudi d'oro
1550	jactus L. 1.10. - } fanalium » 0.15. - } exitus » 3. 5. - }	5.10. -	1.11.11
1590	jactus L. 3. - - } fanalium » 0.15. - } exitus » 3. 5. - }	7. - -	1.13. 1
1640	Tassa d'ancoraggio unificata	9.19.10	1. 7. 1
1700	»	»	1. 1. 3
1750	»	»	0.16.11
1790	»	»	0.15. 3

2° caso Nave di 296 tonnellate (6.000 cantari; 1.200 salme) con 50 uomini di equipaggio:

Anni	Imposizioni	Onere in lire di Genova	Onere in scudi d'oro
1550	jactus L. 12. - - } fanalium » 3.15. - } exitus » 3. 5. - }	19. - -	5.10. 2
1590	jactus L. 24. - - } fanalium » 3.15. - } exitus » 3. 5. - }	31. - -	7. 6. 9
1640	Tassa d'ancoraggio unificata	90. - -	12. 4. 1
1700	»	»	9.11. 6
1750	»	»	7.12. 6
1790	»	»	6.17. 3

Vi erano profonde differenze tra le tariffe applicate a Genova e quelle in vigore a Livorno e a Venezia. Intanto a Genova non fu mai applicata una tariffa protezionistica a vantaggio della propria bandiera: un liberismo dettato da ragioni molto pratiche, quali la assoluta dipendenza dall'importazione dei cereali da fuori Stato (trasportati per lo più da vettori stranieri) e una politica di disimpegno nei confronti della propria flotta mercantile che si manifesta già dalla seconda metà del XVI secolo. A Livorno invece la tariffa istituita nel 1565, in vigore per tutto il Cinquecento, dimezzava l'onere per le navi toscane (Baruchello, *op. cit.*, p. 128). A Venezia si effettuava una notevole discriminazione con le tariffe del 1529 e del 1581 a danno delle navi forestiere di oltre 250 stara di portata, discriminazione particolarmente pesante fino al 1626; con le nuove disposizioni del 1737 l'aggravio per le navi straniere (escluse quelle inglesi) era del 50% (F. Lane, *Le navi...* cit., pp. 29-31, 36, 41-44).

Quanto al valore dell'imposizione, sebbene risulti difficile un confronto per i diversi criteri di valutazione delle navi e delle caratteristiche che fungevano da parametro, si può affermare che nella seconda metà del Cinquecento le tariffe livornesi si aggiravano sul 40-55% di quelle genovesi.

A Venezia nel XVI secolo una nave veneziana di 71,5 tonnellate pagava più del doppio rispetto a Genova, mentre una nave di tonn. 286 pagava da 1/4 a 1/3 meno che a Genova; le navi straniere sembra che pagassero tutte di più. Con la tariffa del 1737, invece, una nave di tonn. 71,5 pagava, secondo che fosse veneziana o straniera, una somma pari rispettivamente a 2,6 o 3,9 volte l'imposta genovese; una nave di tonn. 286 pagava rispettivamente solo il 36% o il 53% della tariffa genovese.

Pare quindi di poter individuare nella città lagunare un indirizzo che tendeva ad incentivare l'approdo di navi di maggiore portata; l'assenza di tale politica nello scalo genovese è forse da ascrivere a un certo "provincialismo" marittimo.



GIOVANNI REBORA

**I LAVORI DI ESPURGAZIONE DELLA DARSENA  
DEL PORTO DI GENOVA NEL 1545**



SOMMARIO: 1. Le fonti - 2. Le premesse - 3. L'opera - 4. L'approvvigionamento dei materiali - 5. La manodopera - 6. La mercede - 7. Il trasporto dello "zetto" - 8. La misura dell'opera: il denaro ed il sociale.

### 1. *Le fonti.*

Nel quadro degli studi su vicende di lungo periodo raccolti in questo volume mi sembra opportuno approfondire almeno un "caso", dare cioè un quadro, quanto più possibile vicino alla completezza, di una opera eseguita nel porto di Genova e misurarne l'incidenza sulla città, sia per ciò che riguarda la popolazione, sia come esempio di impiego e di organizzazione di manodopera, sia infine come "comunicazione" da tramandare nella memoria collettiva, senza contare lo sforzo finanziario che da solo ne giustifica la celebrazione.

L'Archivio storico del Comune di Genova conserva ciò che resta dei documenti relativi agli uffici dei Padri del Comune, la magistratura che presiedeva alle opere pubbliche urbane, al controllo dell'edilizia ed alla manutenzione del porto. Tra i documenti rimasti, oltre ai registri contabili che annotano i movimenti finanziari, ma non descrivono lo svolgersi dei lavori per ragioni di sintesi (si tratta di libri mastri), ci sono pervenuti alcuni registri relativi a contabilità speciali riguardanti singoli interventi di particolare importanza, alcuni registri incompleti ed un gruppo di filze che raccolgono le "pezze giustificative" delle spese sostenute, ciascuna riferita ad opere distinte<sup>1</sup>. Le filze contengono

---

<sup>1</sup> L'insieme è citato esaurientemente in P. Massa Piergiovanni, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra medioevo ed età moderna*, in questo stesso volume.

documenti di varia natura ed appaiono in qualche caso incomplete. Tra tutte, quella che sembrava essere sfuggita in passato agli studiosi, e quindi la meno *visitata*, in quanto collocata in una serie archivistica diversa, appare anche la più completa perché raccoglie la documentazione di un'opera dall'inizio alla fine della stessa<sup>2</sup>. Alcune spese in essa documentate sono controllabili nei libri contabili e l'avvenimento che viene evocato dalle fonti scritte è rappresentato in un quadro che celebra l'opera ed è conservato al Museo navale di Genova. La celebrazione pittorica dell'avvenimento fissa uomini, strumenti, ambiente e gesti in una ingenua ma sorprendente descrizione di un fatto ben lontano dalle imprese eroiche, bibliche o edificanti che l'*arte* dell'epoca era solita immortalare. È opportuno sottolinearne l'importanza: per il committente l'*espurgazione della darsena* vale la spesa di un quadro e merita una opportuna celebrazione "descrittiva" secondo la tradizione delle rappresentazioni della città e dei maestri cartografi. L'opera portuale è degna degli annali e vive nella memoria collettiva come una grande impresa. Questo filone avrà in Olanda i suoi grandi maestri.

Per questa coincidenza di fonti scritte e di fonti iconografiche e per la completezza delle stesse, la scelta del "caso" è caduta sulla *espurgazione della darsena* del 1545.

I documenti sono scritti con grafie differenti a causa del gran numero di *mani* che li hanno prodotti: molti sono rovinati dal tempo e presentano buchi che hanno determinato, purtroppo, qualche imprecisione nei dati raccolti; spesso si tratta di foglietti contenenti conti del taverniere, del falegname o di altro artigiano che ha peggiorato l'incertezza grafica con l'affrettata stesura. Se i conti dei fornitori non offrono, ad una critica attenta, eccessive garanzie di certezza e di completezza, ciò che invece appare convincente è la documentazione prodotta dagli addetti dell'amministrazione. I conti relativi alla manodopera ingaggiata e quelli che riguardano i conduttori dei numerosi muli costituiscono un insieme di dati che travalica i limiti dell'impresa per proporre suggerimenti intorno alla società in cui l'opera si è compiuta.

---

<sup>2</sup> Archivi Storici del Comune di Genova, *fondo* Padri del Comune, *Atti*, filza 18.

## 2. *Le premesse.*

Le attività edilizie appaiono, a Genova, in continua espansione fin dal medioevo. Con l'aumentare dei traffici e dell'importanza dello scalo aumenta anche la città che edifica intorno al porto la sua "piazza" coronata di portici. Quando l'affermarsi del mondo artigiano condurrà ad un nuovo assetto sociale e quindi politico, si assisterà anche ad un nuovo modo di abitare con l'accorpamento delle case verticali in blocchi destinati a soluzioni abitative orizzontali, si tampaneranno i portici e le logge, si distruggeranno le polifore per sostituirle con finestre rettangolari, si intonacheranno le facciate (che saranno anche affrescate). Tutto questo sembra raggiungere la massima intensità tra la fine del Quattrocento e la prima metà del Cinquecento. Demolizioni per far posto a nuovi edifici, ristrutturazioni, restauri, riassetto urbano. Esempio il caso della piazza Banchi, dove si demoliscono le vecchie case degli Usodimare (con portici) per far posto alla loggia dei mercanti, le case antiche dei Lomellini (con loggetta) per costruire una nuova chiesa intitolata a San Pietro; si demoliscono le vecchie logge e si allarga il vicolo, che diventerà via Ponte Reale, tagliando parte delle case che si affacciano su di esso. Questa intensa attività edilizia in una città tutta costruita intorno al suo porto produsse effetti di ricaduta inevitabili sia sul traffico portuale sia sul sistema di controllo dei detriti.

Sembra opportuno ricordare che l'accesso principale alla città è quello dal mare, che costituisce anche la via meno costosa. L'accesso per via di terra da nord e da ponente era possibile, con carichi, soltanto per mezzo di muli; da levante si poteva effettuare con carri soltanto fino alle porte della città; oltre, fino al bacino portuale, si doveva ricorrere al mulo. Dal mare, invece, si può raggiungere il cuore della città, verso il quale confluisce, come verso il Campo di Siena, la raggiera delle viuzze che portano alla piazza centrale. Si scaricavano perciò in Darsena i materiali necessari alle opere edili e dalla Darsena partivano i detriti per la discarica oltre il Capo di Faro, in mare. Se è inevitabile che durante le operazioni di carico e scarico qualche cosa finisca in mare, ciò era frequentissimo durante le operazioni relative allo scarico dell'arena e dei laterizi. Nulla di sorprendente, quindi, se sul fondo si accumula una quantità di *getto* che in tempi relativamente lunghi riduce la profondità del bacino, impedisce l'attracco, ostruisce lo sbocco delle fo-

gnature. A questo si aggiunga il *getto* dovuto al comportamento dei numerosissimi barcajoli o dei marinai il cui senso civico non impediva di buttare nello specchio d'acqua tutto ciò che non era necessario trattenerlo a bordo. Completano l'opera di riempimento le piogge, che dilavavano verso il porto la notevole quantità di calcinacci che ingombravano i vicoli durante le operazioni edilizie.

La decisione di ripulire il bacino della Darsena era, quindi, ampiamente giustificata. Era anche necessario "comunicare" al *popolo* che il governo della Repubblica, tornato all'antica politica mercantile (soffocata, o trascurata, dall'ascesa artigiana del secolo passato), prestava la massima attenzione sia alle opere portuali sia alla politica dei porti.

I Padri del Comune decisero di provvedere all'*espurgazione* della Darsena, assumendone la responsabilità amministrativa ed organizzativa. Alla Repubblica e quindi al suo rappresentante "legale", il Doge, l'incarico di appoggiare con l'autorità dello Stato le richieste dei Padri, sia presso le podesterie e le città convenzionate della Liguria per il reclutamento di barche e di uomini, sia presso la Casa delle Compere di San Giorgio per l'indispensabile ausilio economico e finanziario.

Si decise di ripulire il bacino della Darsena e si progettò di realizzare l'opera nella stagione in cui fosse minore il rischio di tempeste e di alluvioni: da marzo a metà luglio.

### 3. *L'opera.*

Si trattava di costruire una palizzata che facesse diga al mare tra il ponte, che divideva in due parti il bacino della Darsena, ed il molo che lo proteggeva verso l'esterno. Approntata la palizzata, rivestita di tavole che i calafati avrebbero provveduto a rendere stagne, si doveva estrarre l'acqua dal bacino per mezzo di *cicogne*, lunghi pali disposti a bilanciere su una forcella, cui era appeso un *bogliolo*, cioè un grosso secchio di legno, che veniva riempito, sollevato e svuotato fuori del bacino. Questi strumenti, identici alle cicogne che estraggono l'acqua dai pozzi, erano collocati in riga lungo la palizzata ed erano serviti ciascuno da due uomini.

Svuotato il bacino dall'acqua si doveva tenerlo asciutto sia continuando ad *agotare* con le cicogne l'acqua che entrava dalle fessure, sia controllando e riparando eventuali cedimenti nella palizzata, ora dall'interno, mediante la sistemazione di puntelli e rinforzi, ora dall'esterno, inviando *margoni* (sommozzatori a corpo libero) a revisionare il manufatto.

I lavori ebbero inizio ai primi di marzo con l'impiego di manovalanze generiche adibite a *levare il zetto* (detriti) e di maestranze qualificate destinate a preparare la palizzata ed a rifare o riparare parti in muratura. Si dovevano liberare e riparare i condotti che scaricano (ancora oggi) in Darsena le acque, i detriti ed i liquami di almeno due torrentelli, coperti già dal XIII secolo e che fungono da fognatura principale. A questo servizio furono destinati 17 *quintanerii* impegnati dal 16 marzo all'8 aprile per un totale di 200 giornate complessive; ad essi si affiancarono i maestri antelami, insieme con i loro lavoranti, per rifare le pareti, le coperture e le bocche dei condotti. Sempre in marzo si prepararono i pali e le tavole per la diga: i falegnami ed i maestri d'ascia fabbricarono scale, scalandroni, ponteggi, cavalletti, ed attrezzarono i pontoni (uno grande ed uno piccolo). A partire dal 23 marzo si cominciò a piantare i pali con l'ausilio del pontone e si intensificò il lavoro dei maestri d'ascia e dei falegnami che lavoravano al Palazzetto, nel quartiere del molo, per *fare le tavole per la passionata* e, sul pontone, per seguire il lavoro di 20 persone che dovevano inchiodare le tavole ai pali, in modo che la diga, dopo l'intervento dei calafati, risultasse del tutto stagna. Un *margone* (o marangone) controllava il lavoro immergendosi. Per fornire le pietre ai maestri d'antelamo si aprì la cava di Pietraminuta, sita alla sommità della collina che scende verso il cantiere (l'attuale salita di Pietraminuta), dove prima cinque e poi undici uomini cavarono le pietre da affidare per la rifinitura ad un maestro piccapietra coadiuvato da 5 *rompitori di pietre*. La messa in opera spettava ad otto maestri d'antelamo con due famuli ed una ventina di impastatori. Terminata la palizzata vennero montate le *sigogne* e si cominciò la parte tecnicamente meno importante ma certo quella che vide il maggior sforzo organizzativo: la vera e propria *escavazione ed espurgazione della Darsena*, con l'immissione sul fondo ormai liberato dall'acqua di centinaia di lavoratori impegnati a scavare, riempire coffe e trasportarne il contenuto ai bordi del *lavorerio* per versarlo sulle barche o per caricare le some dei muli.

#### 4. *L'approvvigionamento dei materiali.*

Non conosco gli ordinativi (probabilmente contenuti in gruppi di documenti prodotti e verosimilmente spediti nell'anno 1544 e che io non ho trovato) per l'approvvigionamento del legname di maggiore mole, come i pali e le tavole per la palizzata, o per altri materiali od attrezzi (calce, pietre, ecc.). Si tenga conto, comunque, che una parte delle attrezzature provenivano dal magazzino dov'erano conservati, per il riciclaggio, i pali e le tavole usati per opere precedenti e ciò che rimaneva degli attrezzi. Rimangono però alcuni conti dai quali si evince che i materiali venivano inviati su richiesta via via che se ne presentava la necessità, affinché fosse il fornitore a provvedere al magazzino, evitando cumuli di legname in attesa d'uso che avrebbero creato problemi di custodia e soprattutto ingombrato gli spazi ed impedito il lavoro delle maestranze.

Il 2 giugno Maestro Antonio Capello invia la fattura per la manifattura di 123 manici di badili, 54 manici di zappe larghe e strette, diversi boglioli *in diverse partite*; alla fine di luglio arriva la fattura per la fornitura di ferramenta per carpenteria e di badili (la parte in ferro) forniti *in diverse partite* dall'8 maggio al 14 luglio: 32.400 *aguti da chiavare*, 500 *aguti da banco*, 300 *aguti da spranga*, 790 *aguti diversi*, 2 martelli, 75 badili, 2 mappe, 2 cancani, 25 libbre di sagore da ponte e 17 libbre di pernetti. Il conto di maestro Antonio, ferraio, comprende un gran numero di oggetti come mappe, cunci, mazze, cancani, chiavi e chiavette (da carpentiere e da muratore), anelli da muri e cerchi in ferro per i boglioli, forniti in minute partite dal 22 maggio al 23 luglio, oltre all'*acconciatura* di badili, zappe e boglioli vecchi e nuovi. Le riparazioni dei badili, zappe e boglioli vecchi sono eseguite, verosimilmente, su oggetti conservati in magazzino, residui di precedenti opere.

I documenti non parlano dei pali, provenienti forse da Sassello, come per tutte le altre opere analoghe eseguite a Genova, ma restano almeno due note relative alla fornitura, sempre in tempi differenti, di legnami di faggio e di rovere destinati alle ponteggiature ed alle cicogne; il legname greggio proveniente dal bosco di Sassello veniva preparato a Varazze e rifinito a Genova, quindi consegnato secondo le richieste.

Si misero in opera

6	mezze tavole
170	trapelle di faggio e di rovere <sup>3</sup> ( <i>di goa 9 singula</i> )
40	mezze trapelle
49	parati <sup>4</sup>
68	trazoni
28	bechiarie ( <i>per far le sigogne</i> ) <sup>5</sup>
9	spine
6	vernigati
6	sassore

A titolo di esempio, alcune spese minori che, seppure frammentarie, sono indizio della minuziosa organizzazione messa in atto dai Padri del Comune, come la lista di 24 persone, tra fornai e tavernieri che riscuotono il prezzo di forniture minute effettuate durante tutto il periodo per un ammontare complessivo di L. 84.12.4, o come le fatture di Martino Negadebiti, taverniere dal nomignolo eloquente, che fornisce olio e candele *per la passionata e le sigogne, stopini per li lanternoni et uno roxentaro* (concone di metallo) *novo*. Salvo il concone, il resto è destinato ad illuminare il lavoro notturno. Un altro taverniere riscuote invece il prezzo di L. 18.18 per aver fornito giornalmente, dal primo al 18 luglio, *a lo oficio al patron del pontone* ed agli scrivani: vino, pane, frutta e *fogasse*.

##### 5. *La manodopera.*

Un drappello di tecnici, maestri d'ascia, calafati, maestri d'antelamo, scalpellini, piccapietra, margoni e falegnami, coadiuvati da famuli e lavoranti, poco più di un centinaio di persone, un *patrono* del pontone maggiore con i suoi aiutanti ed alcuni lavoranti, poi chiattaioli, carpen-

---

<sup>3</sup> Trapelle: aste, pali di diametro relativamente piccolo (10 cm.).

<sup>4</sup> Parati: travi a forma di parallelepipedo, traversine. Servivano per tirare in secco le barche; al momento del varo delle navi si ungevano col sego affinché lo scafo scivolasse.

<sup>5</sup> Bechiarie, bechiane: altalene (toscano: biciancola).

tieri, camalli, muratori, impastatori di calce ed arena, *quintanerii* ed altri lavoratori qualificati, effettuarono in tutto circa tremila presenze in 97 giorni: tanto durò l'operazione, contro le 15.000 presenze dei lavoratori generici che si avvicendarono sul fondo del bacino dal 13 aprile in poi.

Se il reclutamento di tecnici e di maestranze qualificate non sembra abbia presentato difficoltà, visto che si potevano trovare in città ed erano richiesti in numero ragionevolmente basso, non si rivelò così facile reclutare la manodopera generica destinata al lavoro di sterro e di facchinaggio dei detriti. Si dovette chiedere l'intervento del Doge e l'aiuto del Fieschi per far scendere dalla montagna centinaia di uomini, da organizzare in un sistema di turni (sorprendente per efficacia, date le oggettive difficoltà logistiche) e da pagare con anticipi al momento della partenza per vincere o diminuire la comprensibile renitenza<sup>6</sup>.

La manodopera disponibile in città era stata organizzata in compagnie. Si erano inquadrati i *figoni*, probabilmente coatti, data la loro condizione di sbandati, vagabondi, liberti senz'arte, schiavi e poveri disgraziati d'ogni sorta, ma non si riuscì a contarne più di 286 nel momento di massima necessità. I figoni furono iscritti nella *compagnia della luna* e rappresentarono, volenti o nolenti, il gruppo più assiduo: dal 13 aprile al 20 luglio prestarono 14.925 giornate.

Al secondo posto per assiduità la *compagnia della Croce*, *capitaneata* da Luciano di Cassana, alla quale venne aggregata, a partire dal primo giugno, la *compagnia di San Giorgio*. Le due compagnie insieme raggiunsero 14.924 giornate e furono presenti con schiere superiori alle 250 persone. Un'altra compagnia, quella *del sole*, formata anch'essa da uomini reclutati in città, fornì 9.450 giornate complessive. Queste compagnie potevano assicurare una media di presenze relativamente costante, ma si rivelarono insufficienti.

---

<sup>6</sup> Risposta, senza data, alla sollecitazione del Doge del 4 luglio: «... i nomi de quelli (che verranno inviati) si denotano in una lista, e perché li facciamo boni sino ad soldi dexe il giorno, dedutto quello che V.S. li pagarano, vi contenterete al fine suo, denotarne quanti giorni harano servito aciò li possiamo safistar di quanto li havemo promesso...». Allegata la distinta (*distalio de homi duxento*) delle nove località di reclutamento e dei contingenti in ciascuna reperiti.

La necessità di aumentare il numero degli uomini addetti allo sterro ed alla raccolta dei detriti si fece urgente all'inizio del mese di luglio, quando il timore che le piogge potessero distruggere il lavoro compiuto divenne assillante.

La preoccupazione dei Padri del Comune è palese nelle lettere di imposizione alle Riviere, cui provvede l'ufficio del Doge: «... vedendo che per il mancamento degli huomini non si fornisce essa opera sì presto... si ordina di reclutare al più presto allo scopo di evitare le piogge...». Dal Bisagno 90 uomini, 50 da Recco, 125 da Rapallo e 200 da Chiavari. (4 luglio 1545, *Duce et Governatore della Repubblica di Genova*). Lo stesso messaggio venne inviato, sempre il 4 luglio, alla riviera di Ponente, per l'imposizione di uomini: Voltri 125, Varazze 70, Stella 100, Savona 200, Polcevera 150.

Il reclutamento fu laborioso, gli uomini reclutati nei più nascosti luoghi della Liguria: «... Homini vinti et ne mandiamo quindexi et li altri si manderanno non avendoli anchora possuti trovare...» (lettera da Chiavari senza data, ma tra il 4 e il 7 luglio). Il 10 luglio il Consiglio di Chiavari invia la lista dei luoghi di reclutamento, nove località: «... havemo ripartito homi duxento in tutta questa nostra podestaria per mandar costì alla opera della nuova darsina et havemo assegnato ad ogni Capelania la sua portione sechondo il nostro solito. Per la includenda lista vedrete de quelli ne spectà». Per le provenienze più lontane si concessero ragionevoli tolleranze di ritardo: due giorni per Polcevera e Voltri, quattro giorni per Savona, Varazze e Stella.

Strappare gente alla campagna nei mesi estivi fu un'impresa ardua, però ebbe successo. Coerciti ma pagati, giunsero rinforzi dalle valli e dalle Riviere, a piedi o in barca, da cinquanta borghi e ville del Levante, da 65 luoghi del prossimo Ponente, da Varazze, da Savona, e dai villaggi della Stella. Inviati dal conte Fieschi, si unirono a questi gli uomini dei feudi sui quali il conte esercitava la sua autorità a partire da Busalla e Crocefieschi fino a Pontremoli, all'estremità orientale dell'Appennino ligure. Centinaia di persone che a piccoli gruppi mossero dalle ville della montagna lungo percorsi che disegnavano una rete di comunicazioni oggi desueta, che avvicinava luoghi ora allontanati dai nuovi percorsi destinati alla motorizzazione, e dava vita ad una geografia umana che traspare dalle aggregazioni indicate dai documenti di ingaggio.

Ogni gruppo formò una compagnia a seconda della provenienza;

le compagnie presero il nome di *compagnia delle sequele di . . .* e il vocabolo sequela, da termine giuridico, finì per indicare una lunga lista di coscrizione. Si ebbero così le compagnie delle sequele di Bisagno, di Recco, di Chiavari, di Sturla, del Levante, di Savona e della Stella.

A parte la Stella che aveva già inviato uomini dal 20 aprile al primo giugno, tutte le altre compagnie entrarono in azione a partire dal 15 giugno. A queste si unì la compagnia del *Signor Conte de Flisco* i cui trecento uomini lavorarono in turni dal 4 al 22 giugno.

Altre compagnie, di minore consistenza, ebbero funzioni ausiliarie: la *compagnia della domenica* che venne impiegata in tre casi per supplire alle carenze di personale verificatesi in occasione del giorno festivo; la *compagnia delle sigogne* che si formò per assicurare il servizio costante di giorno e di notte; la *compagnia della Nunciata*, in fine, che raccoglieva *uomini di giornata* accanto a maestri di differenti arti, sembra aver assolto a compiti di intervento rapido nei momenti e nei punti di maggiore necessità.

Le maestranze coatte provenienti dalle valli limitrofe non prestarono mai servizio per più di una settimana; sono frequenti i casi in cui qualcuno dei reclutati viene sostituito da un'altra persona e soltanto alcuni si presentano per due o tre settimane consecutive. Nonostante ciò, la compagnia delle sequele della Polcevera raggiunge il massimo numero di presenze nella settimana dal 6 al 13 luglio: 580.

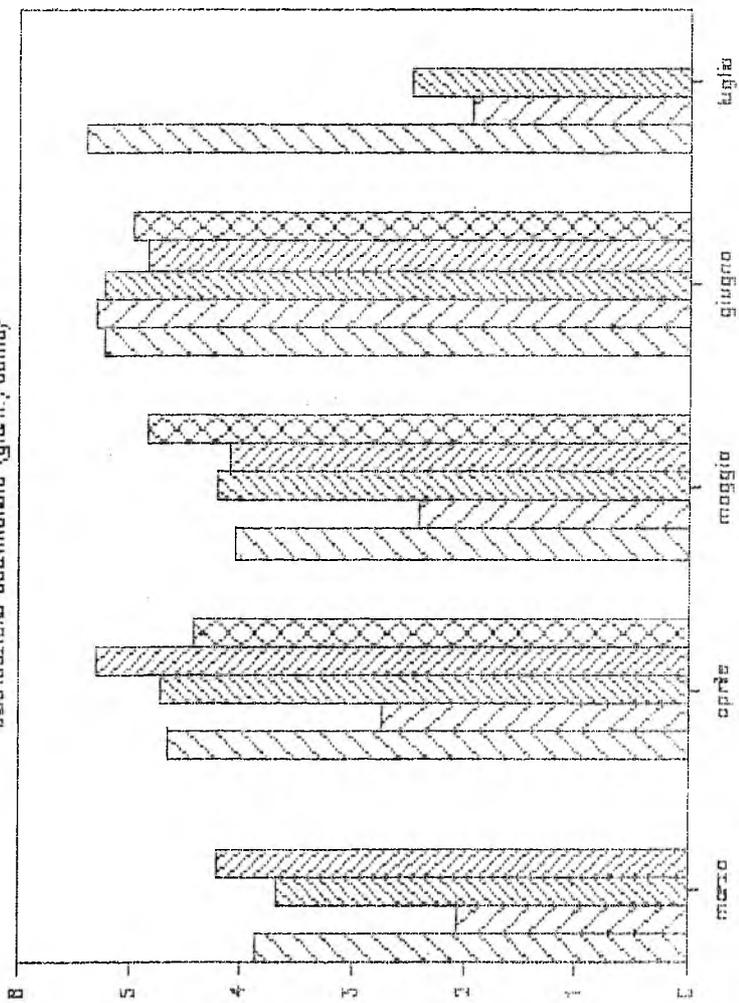
La tabella alla pagina seguente espone i dati quantitativi riferiti alle presenze di uomini per settimana ed alle giornate lavorate. Si è calcolata la giornata/uomo per evidenziare l'intensità delle presenze settimanali che vanno da giornate 1,9, lavorate in media in una settimana, a giornate 5,4. Il grafico alla pagina successiva è stato costruito su questi dati medi; ogni colonna dell'istogramma rappresenta le distribuzioni settimanali e le colonne sono raggruppate per mesi.

Si debbono aggiungere, al totale di 17.801 presenze, le 238 giornate che sono state ricavate da documenti privi di data e di indicazioni specifiche per cui non è stato possibile distribuirle. Si hanno, in totale 18.039 presenze e 81.392 giornate lavorate durante i 97 giorni di attività (81 mila 392 giornate di cui 5.164 effettuate di notte). Per tutto il periodo il *laborerio* fu illuminato, di notte, da lampade ad olio e candele e costituì un insolito spettacolo di luminaria.

Sett.: 1 <sup>a</sup> 2 <sup>a</sup> 3 <sup>a</sup> 4 <sup>a</sup> 5 <sup>a</sup> Totali	Marzo		Aprile		Maggio		Giugno		Luglio	
	uomini	giornate g/u								
	71	274 3,9	117	545 4,7	296	1199 4,1	842	4405 5,2	2027	10952 5,4
	66	137 2,1	187	515 2,8	559	1353 2,4	1416	7534 5,3	1493	2905 1,9
	135	496 3,7	384	1814 4,7	626	2633 4,2	1466	7696 5,2	197	490 2,5
	83	350 4,2	663	3522 5,3	1016	4166 4,1	1458	7048 4,8		
	0	0	176	780 4,4	1441	6977 4,8	3082	15363 5,0		
	355	1257 3,5	1527	7176 4,7	3938	16328 4,1	8264	42046 5,1	3717	14347 3,9

# ESCAVAZIONE DARSENA (1545)

Distribuzione settimanale (giorn./uomo)



## 6. *La mercede.*

Il lavoro di sterro e di facchinaggio, soprattutto se eseguito in mesi estivi è, senz'ombra di dubbio, un lavoro duro, cui deve corrispondere un adeguato salario. Può suscitare interesse il fatto che la paga giornaliera di dieci soldi, versata ai lavoratori generici, non fosse inferiore a quella della massima parte degli altri lavoratori, ma in alcuni casi la superasse di ben quattro soldi al giorno, come nel caso degli addetti alle cicogne che, pur presenti per alcune settimane sia di giorno sia di notte, ricevevano sei soldi per giornata, misurata in turni di 12 ore, senza alcun soprassoldo per la notte. Il lavoro alle cicogne poteva essere meno faticoso ed il lavoratore fruiva di alcuni momenti di sosta, ma ciò non basta a giustificare una così forte differenza, che trovava invece le sue motivazioni nelle difficoltà di reclutamento e nel fatto che si trattava, in gran parte, di lavoratori provenienti da luoghi lontani cui si sarebbe dovuto un soprassoldo per la panatica.

I livelli delle mercedi versate ai maestri non superavano di molto i dieci soldi. Alcuni esempi: al calafato Maxino di Coronato col suo famulo furono versate L. 4.16 per sei giornate (la quota del famulo è sempre identica a quella del maestro); i maestri antelami Paolo de Scotto e Ambroxio Lagomarsino si accontentarono in due di 18 soldi per una giornata e due terzi; Matteo di Campione, anch'egli antelamo, lavorò quattro giornate e due terzi per L. 3.18.8; altri prestarono 6 giornate consecutive per 12 soldi al giorno. Gli addetti alle chiatte ricevettero 7 soldi, gli uomini al pontone 8 soldi.

Diversa la condizione dei 4 margoni disponibili per 13 giorni a partire dal 6 luglio: due di essi riceveranno L. 4.4 ciascuno, gli altri due L. 5.5 per lo stesso tempo, ma nei 13 giorni, dal 17 maggio al 2 giugno, i margoni *Schancotus* e *Luca de Montobio* avevano preteso 7 lire ciascuno. La professione di margone era faticosissima e richiedeva doti di resistenza e di abilità professionale molto grandi: i lavori da eseguire erano differenti fra loro, il rischio moltiplicato dall'incerta visibilità e dalle innaturali condizioni dell'ambiente. La mercede veniva misurata sia dal tempo, sia dalla qualità del lavoro da eseguire, sia dal numero delle immersioni.

L'inquadramento in compagnie, *capitaneate* da un responsabile coadiuvato da un *secondo* ed alcuni *capi*, favoriva gli atti amministrativi, l'avvicinarsi in turni e il controllo del lavoro. I fogli paga sono in-

fatti intestati alla compagnia ed i membri iscritti nei fogli stessi ricevevano la *mercede* in base alle giornate di lavoro effettivo, accuratamente annotate sul foglio in cui sono segnate le presenze, le festività, le assenze (con uno zero), le giornate e le frazioni di giornata (1/2, 1/3, 2/3, 1/4, 3/4).

Relativamente frequenti le trattenute per i pagamenti al taverniere, alcuni pagamenti alle mogli dei lavoratori, altri ritirati dai capi squadra o da un familiare. Due soli casi segnalati di scarso impegno: ad una persona viene trattenuta la mercede perché trovata a bighellonare fuori dal recinto in ore lavorative; per un'altra appare una annotazione accanto al nome: *male laborat*. I due casi appartengono alla compagnia dei figoni.

Un solo caso di incidente sul lavoro, quello di un addetto alle *sigogne* che si ferì (*ferito et in periculo*) e venne sostituito da un compagno, ma riprese il lavoro e non gli vennero trattenute le giornate di assenza. Per la sicurezza degli addetti all'espurgazione si provvede anche con un proclama del 7 marzo che la dice lunga sul costume dei ragazzini:

« per parte e comandamento dei Padri del Comune si ordina e raccomanda a ciaschaduna persona di qual sorte se sia, grande o pichola, videlicet che fussino putti di qualsivoglia età, quale ardischa né presuma dare alcuna molesta né fastidio o sie impedimento di qualsi voglia sorte a li huomini quali lavorano nel laborerio de la darsina. Né ad essi tarare o lanzare né terra né petre in alcuno modo sotto pena di essere posta a le berline o vero di pagare quatro fiorini li quali serano senza alcuna remissione riscossi advertendo che li padri sarano obligati per li figlioli et li maestri per li fanti e ciaschaduno guardi ad non falire perché li delinquenti o contrafacenti sarano puniti. Nicolao Spinola de Segnorio, notaio ».

## 7. Il trasporto dello "zetto".

I detriti raccolti dal fondo del bacino dovevano essere trasportati oltre il Capo di Faro (la Lanterna) e scaricati in mare<sup>7</sup>. Per questo la

---

<sup>7</sup> *Dexerinus Blanchus*, patrono di due barche della portata di oltre 400 mine si impegna per otto giorni e, se necessario oltre; promette di fare sei viaggi con

Repubblica invitò i residenti delle Riviere ad impegnarsi per il reclutamento di barche atte al trasporto<sup>8</sup>, ma il successo dell'operazione fu ostacolato dal fatto che nella buona stagione i patroni di barche trovavano noli ben più allettanti di quelli proposti per trasportare calcinacci, immondizie e fango che, tra l'altro, imbrattavano il natante con conseguenti costi di ripulitura<sup>9</sup>. Le barche messe a disposizione venivano caricate dagli uomini "di giornata" che scaricavano dall'apposito pontile il contenuto delle loro coffe. La portata di ciascuna barca sarebbe dovuta essere di almeno 70 mine, ma ne furono ingaggiate anche di 60 mine insieme con altre di portata superiore, come quelle di Dixerino Bianco che superavano le 400 mine<sup>10</sup>.

Il trasporto per mezzo di barche rappresenta, tra le risorse, la più efficace e la meno costosa<sup>11</sup> ma, sia per la difficoltà di disporre di un numero sufficiente di natanti, sia per la necessità di terminare il lavoro entro i termini stabiliti, una parte dei trasporti di "zetto" venne affidata ad un gran numero di mulattieri che prestarono il loro servizio insieme con i loro animali a quattro denari di lira per soma durante il mese di aprile ed a cinque denari nei mesi successivi. Provenienti dalle

---

ciascuna barca, caricare in Darsena e scaricare oltre il Capo di Faro (3 maggio 1545).

<sup>8</sup> 21 aprile 1545, richiesta di barche alla riviera di Levante; 21 aprile 1545, richiesta di barche alla riviera di Ponente.

<sup>9</sup> 28 aprile 1545, ... *In Spotorno barche sei ... 4 maggio ... si trovò qui in Vado esservi barche cinque ... Andrea Roso e Laurentio Meirana si presentino con le loro barche.* 31 maggio, da Finale, ... *il marchese, nipote di Marco Antonio Doria, manderà 5 o 6 barche.* Ma il 1° giugno le barche sono ancora a Finale e, il 12 luglio, Marco Antonio Doria dichiara che «... farà il possibile».

Da Chiavari e da Lavagna giungeranno, a partire dall'11 giugno:

per la prima settimana 6 barche da Chiavari e 5 da Lavagna

per la seconda settimana 6 barche da Chiavari e 5 da Lavagna

per la terza settimana 6 barche da Chiavari e 4 da Lavagna

Da San Remo, senza data, si prega di soprassedere alla richiesta perché i sanremesi sono occupati «... nelle fatiche di dar ricapito alli soi citroni et limoni...». La giustificazione è accettata.

<sup>10</sup> V. nota 7.

<sup>11</sup> Nota di barche, senza data, di cui si danno anche le misure (goa?):

valli del Polcevera e del Bisagno o dalle "ville" componenti i due rispettivi distretti, essi si presentarono al lavoro accompagnati da uno, due o tre muli. Soltanto due documenti contengono con chiarezza il numero dei muli per ciascun conduttore e sono quelli compilati quando il traffico era meno intenso. Se ne trae comunque un rapporto uomo/mulo pari a  $2,71 \frac{1}{4}$  con tendenza a diminuire per la presenza, nei momenti di massima intensità, di un gran numero di conduttori occasionali che si presentano per una sola giornata con un solo mulo. Per illustrare in termini quantitativi lo sforzo di organizzazione in questo settore, la tabella che segue raccoglie i dati omogenei che offrono i documenti ed esprime il numero degli uomini in termini di presenza per i periodi rilevati dalla fonte. Per ciascun periodo si è indicato il numero delle giornate, sia per costruire una rappresentazione grafica attendibile relativa alle somme trasportate riferite alla media giornaliera, sia per mostrare l'intensificarsi del traffico a partire dal 4 maggio con periodi di 6 e di 7 giorni consecutivi fino al 13 giugno. Da questa data i periodi di sette giorni consecutivi si succedono fino al 10 luglio senza nessuna interruzione domenicale.

Tenuto conto del rapporto di tre persone ogni quattro muli, si può supporre che, nei 97 giorni considerati, ben 1528 muli abbiano attraversato per centinaia di volte gli spazi della Darsena. Si tenga conto che la dimensione della soma era relativamente esigua, il materiale da trasportare pesante e che nessun mulattiere assennato avrebbe caricato eccessivamente la sua bestia.

---

lunghezza	larghezza	altezza	portata (mine)
41 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{3}{4}$	7	125
38 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	6	110
43	11	7	120
42	10 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	125
50	16	8 $\frac{1}{2}$	240
36	9	4	60
36 $\frac{1}{2}$	10	6 $\frac{1}{2}$	70
41 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{4}$	100
41	13	5 $\frac{1}{3}$	110

Prospetto delle quantità di detriti trasportate per mezzo di muli

Periodo	Giorni	Persone	Some	Some/giorno
31 mar. - 4 apr.	5	42	3641	728
8 - 11 apr.	4	46	4856	1214
13 - 18 apr.	6	59	10185	1698
21 - 25 apr.	5	59	8219	1644
29 apr. - 2 mag.	4	30	3027	757
4 - 9 mag.	6	30	2262	377
10 - 16 mag.	7	36	5919	846
18 - 23 mag.	6	49	5939	990
25 - 30 mag.	6	69	11408	1901
1 - 6 giu.	6	67	13919	2320
8 - 13 giu.	6	79	18658	3110
13 - 19 giu.	7	112	27753	3965
20 - 27 giu.	7	152	27504	3929
27 giu. - 3 lug.	7	104	22542	3220
4 - 10 lug.	7	81	25684	3669
11 - 13 lug.	3	76	4856	1619
14 - 18 lug.	5	57	8560	1712
<b>Totali</b>	<b>97</b>	<b>1148</b>	<b>204932</b>	<b>2113</b>

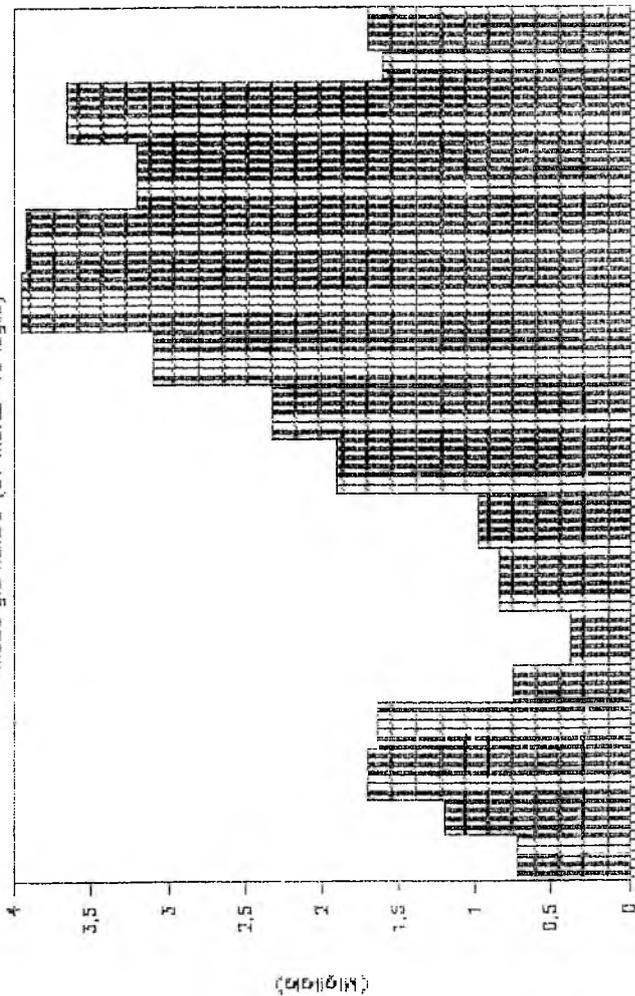
8. *La misura dell'opera: il denaro ed il sociale.*

La spesa per la manodopera raggiunse le 28.000 lire; mancano invece le spese per le barche, probabilmente in parte scontate sui costi di attracco e di sosta in porto, ma è calcolabile la spesa per il trasporto del *zetto* per mezzo di muli: quattro denari per soma nel mese di aprile e cinque per i mesi successivi, in tutto almeno 9292.11 lire genovesi.

Siccome la qualità della prestazione del conduttore del mulo è analoga alla prestazione di chi lavora con i propri attrezzi, non esiterei a considerare la spesa per questo servizio assimilabile a quella sostenuta per la manodopera. Ciò porta il totale a L. 37292 che, seppure ap-

# SOME TRASPORTATE\*

Mese giornaliero (31 marzo - 18 luglio)



(\*) Ogni colonna del grafico rappresenta la media delle some per quella giornata; i gruppi di colonne formano il periodo riferito alla tabella; le ordinate indicano, in migliaia, la media delle some.

prossimato per difetto (perché, non comprende il costo delle barche), rende incomparabile il costo del lavoro rispetto al costo dei materiali. La somma misura un grande investimento in uomini, lavoro, fatica, progettazione, tecnica, organizzazione e, in parte minima, pietre, attrezzi, legnami, ferramenta, anch'essi caricati, a loro volta, di valore lavoro.

L'opera merita anche una valutazione per la sua incidenza sulla popolazione misurandola in termini numerici allo scopo di ottenere, soprattutto, la misura dell'impatto in termini di comunicazione.

La popolazione residente all'interno delle mura (*caratata* del 1531) contava 51.150 anime. Per le podesterie, sempre valendoci della *caratata* del 1531 abbiamo: Polcevera 6999, Voltri 5165, Bisagno 9068, Chiavari 7675, Recco 1533, Rapallo 5740, Varazze 5567, Stella 2025. A giudicare dal numero dei fuochi stimati per il 1535 la popolazione di alcune podesterie sembra raddoppiata, il che appare improbabile in soli quattro anni<sup>12</sup>. Poiché non abbiamo dati, per Genova, più vicini al 1545, né abbiamo ragione di pensare ad un aumento naturale della popolazione pari al 100%, sembra attendibile valutare la quantità di individui residenti entro le mura intorno alle 60.000 persone, comprese quelle inurbate da poco e tenuto conto che, nel 1608, il numero delle anime è stimato in 68.479.

Se i dati relativi all'occupazione nell'arte della seta non sono fondati su un numero di telai esagerato (10.000!), per ragioni note soprattutto agli estensori della petizione<sup>13</sup>, sembra che un grandissimo numero di persone fossero impegnate, nel 1565, nelle attività seriche. Secondo una stima attenuata da Grendi che a ragione assume « la complementarità di incannatura ed orditura », 20 - 25 mila persone distribuite fra città e campagna si sarebbero dedicate in tutto o in parte alla tessitura, alla filatura ed alle altre operazioni relative alla seta<sup>14</sup>. Se sono attendibili gli indizi intorno alle attività edili e se i rapporti tra manufatto e manodopera rispettavano gli standard dell'epoca, siamo auto-

---

<sup>12</sup> E. Grendi, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1973, p. 48.

<sup>13</sup> G. Sivori, *Il tramonto dell'industria serica genovese*, in « Rivista storica italiana », 1972, n. 4.

<sup>14</sup> E. Grendi, *op. cit.*, p. 104.

rizzati a pensare che un cospicuo numero di persone si dedicasse all'edilizia (anche se non era ancora iniziata l'impresa di Strada Nuova)<sup>15</sup>. Aggiungiamo i lanaioli, i tintori, qualche ricco ozioso, bambini, malati, vecchi, fantesche e bottegai, sbirri e soldati, ecclesiastici d'ambo i sessi e, finalmente, marinai, armatori e mercanti, senza contare almeno 286 figli, alcuni servitori ed il Doge.

Nessuna meraviglia dunque se fu tanto travagliato il reclutamento degli uomini necessari per compiere un'opera enorme in pochissimo tempo ed in una stagione che offriva a marinai, pescatori, ortolani, contadini e montanari ben altre e più congeniali occasioni di lavoro.

Circa sessantamila persone dunque, assistettero ad uno spettacolo di grande risonanza; alcune migliaia parteciparono alla rappresentazione, videro la Darsena illuminata durante la notte, constatarono che si potevano alternare, in poco spazio, fino a 3000 persone e centinaia di muli in un solo giorno, brulicanti nell'apparente disordine di un formicaio.

Ma efficienti come in un formicaio: il 20 agosto l'ultima lista registra le paghe dei lavoratori adibiti alle operazioni di sgombero: il mare riprese il suo posto ed i Padri del Comune annunciarono al Doge il loro successo. L'essenziale forma del testo connota la soddisfazione degli amministratori; due sole righe denotano l'avvenimento:

*1545, die veneris 31 iulii, in tertiis in camera.*

*Spect. Officium D. Patrum Communis Ianue quorum nomina sunt hec: D. Gaspar de Grimaldis de Bracellis, Paulus Sauli Cazanova, Cattaneus Pinellus.*

*Fabrica darsine finita esse in qua eis Illustrissimi Patres magnum laborem habuerant.*

---

<sup>15</sup> E. Poleggi, *Strada Nuova*, Genova 1968; G. Doria, *Edilizia di prestigio della nobiltà genovese (1540 - 1630)*, in *Gli aspetti economici del mecenatismo in Europa (sec. XIV - XVIII)*, Prato, 21 aprile 1985.

GIOVANNI ASSERETO

**PORTI E SCALI MINORI DELLA REPUBBLICA  
DI GENOVA IN ETÀ MODERNA**





SOMMARIO: 1. La scarsità di approdi nelle Riviere liguri e le strategie politiche genovesi - 2. Il porto di Savona: amministrazione e risorse finanziarie - 3. Lavori portuali, personale, attrezzature - 4. Le stagioni della collaborazione tra Genova ed i porti del Dominio.

1. *La scarsità di approdi nelle Riviere liguri e le strategie politiche genovesi.*

« La parola di porto, io la prendo qui largamente. Di maniera che ogni seno, o sia cala, dove i vascelli hanno ricetto sicuro dalle tempeste, io voglio intender che sia porto »<sup>1</sup>. Andrea Spinola, che all'inizio del Seicento passava in rapida rassegna le coste della Repubblica di Genova, pur partendo da questa accezione molto ampia doveva riconoscere che gli approdi utili erano pochissimi. Nella Riviera di ponente c'erano la rada di Alassio; l'isola Gallinara dietro la quale, giocando a rimpiattino coi venti, si potevano riparare "piccioli vascelli" e persino una galera; la rada di Vado « bastante a ricettar'un'armata e sicurissima dalle fortune maggiori »; Savona, la cui darsena era « capace di alquante galee ». Poi più nulla tra Savona e Genova, mentre a levante di Genova solo Portofino consentiva un effettivo riparo prima di giungere al

---

(Vengono usate le seguenti abbreviazioni: ANP = Archives Nationales, Paris; ASCG = Archivio storico del Comune, Genova; ASG = Archivio di Stato, Genova; ASS = Archivio di Stato, Savona; ASS, C 1 = Archivio di Stato di Savona, *Comune serie 1*).

<sup>1</sup> A. Spinola, *Ricordi politici*, in ASCG, *Manoscritti Brignole Sale*, 106 C 4, p. 76.

golfo della Spezia « il quale, capace di molte armate, contiene in sé varij seni, che sono sicurissimi porti »<sup>2</sup>.

Il quadro poco confortante tracciato dallo Spinola trova riscontro nei principali portolani stesi tra il Cinquecento ed il Seicento, e nelle descrizioni dei geografi; a cominciare da quella di Leandro Alberti del 1550, secondo cui « egli è tutto il lito de'l mare di questa regione da Monaco infino al principio di Toscana senza porto, benché ritrovinsi alcuni piccioli luoghi disposti a ricevere li navighevoli legni, non però ivi si possono fermare colle ancore »<sup>3</sup>. Neanche le testimonianze più ottimistiche riescono a ribaltare nella sostanza questi giudizi. Nell'estremo ponente un modesto riparo ai naviganti era offerto dal molo di Sanremo, del quale si ha notizia a partire dal 1435, ma la cui esistenza nel corso dell'età moderna restò sempre precaria, con frequenti e rapide distruzioni intervallate da ricostruzioni difficili e lentissime<sup>4</sup>. Poco distante, Porto Maurizio era una promessa non mantenuta, « portus nomine verius quam re », come affermava l'umanista Jacopo Bracelli nella sua *Liguriae descriptio* stesa a metà del Quattrocento<sup>5</sup>. Noli, piccolo centro di grandi tradizioni marinare, godeva e gode di ottima protezione naturale dai quadranti settentrionali e un poco da libeccio, ma le sue imbarcazioni stavano alla fonda solo col tempo buono, e molto più spesso venivano alate sulla spiaggia. Voltri e Pegli possedevano modesti moli, utili al più per i battelli di cabotaggio<sup>6</sup>. Ed altri ne esistevano a Camogli, a Santa Margherita ed a Rapallo<sup>7</sup>. Ai primi dell'Ottocento l'am-

---

<sup>2</sup> *Ibidem*, pp. 76-78.

<sup>3</sup> L. Alberti, *Descrittione di tutta Italia et isole pertinenti ad essa*, Bologna 1550, c. 9 v. Per un panorama generale della Liguria marittima in età moderna quale risulta dalla geografia dell'epoca, cfr. G. Andriani, *La Liguria nel "Portolano" di Giovanni Francesco Monno (1633)*, Genova 1917 (estratto dagli «Atti della Società ligure di scienze naturali e geografia», vol. XVII, n. 3-4).

<sup>4</sup> N. Calvini-C. Gentili, *La storia del porto di Sanremo*, Sanremo 1986, pp. 19-72.

<sup>5</sup> AA.VV., *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Roma 1905, p. 43.

<sup>6</sup> *Ibidem*, pp. 85 e 93-94. Il porticciolo di Pegli è della famiglia Lomellini, che ne cura la manutenzione.

<sup>7</sup> ASG, *Notaj*, sc. 1100, not. A. Schiaffino, n. 16; A.R. Scarsella, *Annali di*

ministrazione napoleonica si sarebbe lanciata in grandi progetti portuali, partendo proprio dalla constatazione che bisognava costruire quasi tutto *ex novo*. « Depuis Savone jusqu'à Ville - Franche, il n'existe point de port », rilevava il conte Chabrol nella sua *Statistique* dell'ex dipartimento di Montenotte, basandosi sui risultati di indagini promosse a partire dal 1807, concernenti porti, rade e spiagge<sup>8</sup>. E nel resto della Liguria i Francesi presero in considerazione come veri porti soltanto quelli di Genova e di Camogli, oltre al golfo della Spezia, dichiarato nel 1808 porto militare e parificato per importanza a quello di Lorient<sup>9</sup>.

La conformazione delle coste liguri è certamente responsabile della povertà di approdi, ma le vicende umane giocarono un ruolo non meno importante. Il lento processo, attraverso il quale Genova sottomise la Liguria e giunse alla formazione di uno Stato territoriale su scala regionale, si realizzò anche mediante l'eliminazione di ogni possibile rivalità commerciale da parte dei centri rivieraschi. Perciò si rese necessaria la cancellazione o la drastica riduzione delle attrezzature portuali nel Dominio; e si stabilirono capitoli di soggezione — ribaditi in un generale decreto del 1440 — secondo i quali le comunità sottomesse erano tenute a far passare le proprie merci in entrata e in uscita da Genova, per pagarvi i diritti doganali<sup>10</sup>. In base a questa logica spari-

---

S. Margherita ligure dai suoi primordi sino all'anno 1863, Rapallo 1914, I, pp. 109-110. Di Rapallo, in una *Descriptio* del 1666, Gerolamo De Marini sostiene che il suo *sinus* offriva *navigiis grandibus satis tuta statio* (*Monografia storica* cit., p. 147). Ma centocinquant'anni dopo, non appena la Liguria venne annessa alla Francia, la municipalità di Rapallo si affrettò a chiedere al nuovo governo la costruzione di un vero porto (G. Barni, *Storia di Rapallo e della gente del Tigullio*, Savona 1983, p. 186).

<sup>8</sup> 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*, Paris 1824, p. 444 (ma v. tutte le pp. 436-446). Cfr. anche ANP, F<sup>14</sup> 1120<sup>4</sup>; ASS, *Dipartimento di Montenotte*, 46 e 47; ASS, *Comune serie 2*, 58, fasc. 7. A metà dell'Ottocento in tutta la Riviera di ponente solo nei porti di Savona e Nizza si svolge un traffico marittimo di qualche rilievo (*Alcune cifre ufficiali indicanti l'importanza commerciale di vari porti della Riviera Ligure occidentale*, Torino 1857).

<sup>9</sup> ANP, F<sup>14</sup> 1120<sup>2-3</sup>; ASG, *Prefettura francese*, 19, 33, 1347.

<sup>10</sup> C. Costantini, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Torino 1978, p. 326.

rono, fin dal medioevo, piccoli approdi come quelli di Ventimiglia o di Albenga<sup>11</sup>. Ma fu soprattutto Savona, l'unica città portuale davvero in grado di impensierire Genova, che a più riprese dovette accettare dure capitolazioni e subire devastazioni, sino agli interventi definitivi degli anni 1525 e 1528, quando Genova dispose la distruzione dei suoi moli ed il riempimento del suo porto<sup>12</sup>.

« La città di Saona [...] — ricordava intorno al 1570 il cronista Agostino Abate — è situata apreso a la inclita e nobile città de Genoa a 30 miglia e per esere così apreso a una tanto grande a famoza e rica città dicemo che più volte questa città de Saona esere stata in controversia con la inclita città de Genoa per causa che la città de Saona avia porto [...]. E per avere porto le nave con le loro mercancie intravano in Saona e danificavano molto li comerchi e gabele de la inclita città de Genoa, tal menti che [...] semper antiqua mente la città di Genoa ha avuto in odio questo fare porto in Saona e per questa causa più volte la città de Saona è stata danificata con mano armata da li signori genoeci »<sup>13</sup>. Nel 1528 qualcuno, a Genova, avrebbe voluto addirittura raderla al suolo e deportarne gli abitanti (« mandarli ad abitare divisi nell'altre terre della Liguria, o trasportarli in diverse colonie a popolare la Corsica »); altri, con meno ferocia e più lucidità, avevano riconosciuto che la sola eliminazione del porto sarebbe bastata a risolvere i problemi: « Tolto a' Savonesi il porto, e per questo mezzo impedita loro la navigazione e levato il commercio — sostenne il patrizio genovese Agostino Pallavicino — verrà Savona a diminuirsi da se stessa di popolo e di ricchezze, e però a perdere quelle forze, le quali potessero alzare gli animi degli abitanti, e tirarli a disegni alla pubblica quiete perniciosi »<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> *Monografia storica* cit., p. 31; G. Rossi, *Storia della città di Ventimiglia*, Oneglia 1886, pp. 73-74; J. Costa Restagno, *Albenga*, Genova 1985, p. 20.

<sup>12</sup> F. Noberasco, *Il porto di Savona nella storia*, in « Atti della Società savonese di storia patria », III, 1920, pp. 83-112; N. Cerisola, *Storia del porto di Savona*, Savona 1968, pp. 21-77.

<sup>13</sup> A. Abate, *Cronache savonesi dal 1500 al 1570* accresciute di documenti inediti, pubblicate e annotate da G. Assereto, Savona 1897, pp. 268-269.

<sup>14</sup> F. Casoni, *Annali della Repubblica di Genova*, Genova 1799-1800, t. II, pp. 38 e 42.

Man mano che la supremazia genovese andò affermandosi in modo irreversibile, la normativa che imponeva ai naviganti rivieraschi di far capo alla dogana di Genova venne mitigata e furono stipulate convenzioni che garantivano alle comunità del Dominio una certa libertà di commercio, di modo che fu consentito uno sviluppo anche cospicuo del cabotaggio e degli scambi locali. Ma la Repubblica non cessò di vigilare affinché una crescita dei traffici a largo raggio o delle opere portuali non rischiasse di urtare gli interessi della Dominante, giungendo addirittura, nel biennio 1662-63, a revocare le convenzioni con le comunità; e le leggi di porto franco, a partire dal 1613, costituirono un obiettivo attacco ai porti minori, visto che esse garantivano il privilegio solo ai natanti che giungessero a Genova senza fare scalo in alcun punto della costa compreso tra Viareggio ed Antibes<sup>15</sup>.

L'inconsistenza portuale delle Riviere trova dunque una spiegazione nelle strategie commerciali e fiscali: nell'"egoismo genovese", come si legge in tante recriminazioni posteriori alla caduta della Repubblica aristocratica, o in tante storie locali intrise di campanilismo. Senonché, chi oggi voglia riconsiderare i rapporti che in materia portuale sono venuti instaurandosi tra la città dominante e le comunità soggette nel corso dell'età moderna, s'accorge che concetti quali egoismo e particolarismo cittadino non sempre sono i più idonei per capire e spiegare. È pur vero che l'aristocrazia genovese ha spesso fornito esempi di una amministrazione arcaica, poco attenta agli interessi generali dello Stato ed alla vita economica del Dominio, incline anzi a soffocarne gli spunti di novità. Ma, nel decidere le sorti degli scali marittimi, non sono tanto le considerazioni economiche a pesare, quanto le preoccupazioni militari — "statali" assai più che "cittadine" — e le esigenze difensive d'una piccola repubblica esposta alla pirateria barbaresca e circondata da vicini pericolosi.

Il già ricordato Andrea Spinola era esplicito: « Non ci torna conto, per alcun verso, che li luoghi marittimi dello nostro Stato, i quali non hanno porto o ver darsina, ne faccino ». Certo, la mancanza di buo-

---

<sup>15</sup> Per la vicenda della cosiddetta « legge delle riviere » del maggio 1662, cfr. C. Costantini, *op. cit.*, pp. 364-371. Sul porto franco cfr. *ibidem*, pp. 323-324; G. Giacchero, *Storia economica del Settecento genovese*, Genova 1951, pp. 13-31.

ni approdi nuoceva anche alle galere della Repubblica; ma era meglio sopportare questo inconveniente che « consumarci di spesa » per presidiarli « e correr non di meno pericolo di perder lo Stato e la libertà, con disgusti, ansietà e pregiudicij continui »<sup>16</sup>. Troppo alta era la probabilità che un principe forestiero si impadronisse di un porto delle Riviere e lo usasse come base per offendere: non c'erano già, a tenere in apprensione, le *enclaves* piemontesi di Nizza, Villafranca, Oneglia e quella spagnola del Finale?

Così, in ogni punto dove s'aprì uno spazio accogliente per le navi, Genova aveva un problema militare da risolvere. A Savona, dopo aver pensato di abbattere le mura ed annientare la darsena (« a ciò che li inimici non ge facesino disegno », scrive un cronista cinquecentesco)<sup>17</sup>, il Serenissimo governo si impegnò dal 1542 nella costruzione di una gigantesca fortezza, destinata a sorvegliare i sudditi malfidi ed a proteggere dai nemici esterni che fossero giunti per mare: da allora ogni intervento sul porto che rischiasse di indebolire quella piazzaforte, che i documenti ufficiali definivano « l'occhio dritto della Repubblica », doveva essere tassativamente proibito. Analoghe preoccupazioni militari, specie a partire dalla seconda metà del Cinquecento, indussero la Repubblica a fortificare la rada di Vado e soprattutto il golfo della Spezia, che venne munito con un imponente complesso di opere difensive<sup>18</sup>. Nel 1640 il patrizio Marco De Franchi propose addirittura di colmare quel golfo mediante una deviazione del fiume Magra: per ricavarne terre fertili e insieme per chiuderlo alla navigazione delle altre potenze (« le armate non vi potranno stantiare con quella libertà con la quale fanno al presente ») e risparmiare così le molte spese di fortificazione<sup>19</sup>.

Per diversi motivi, dunque, nella Repubblica di Genova scarseggiano i porti e manca una dimensione statale della funzione marittima e

---

<sup>16</sup> A. Spinola, *op. cit.*, pp. 76-77.

<sup>17</sup> A. Abate, *op. cit.*, p. 134.

<sup>18</sup> G. Rossini, *Le fortificazioni genovesi a Vado dal XVI secolo: un capitolo di architettura militare*, in « Atti e memorie della Società savonese di storia patria », n.s., XIV, 1980, pp. 107-139; P. Cevini, *La Spezia*, Genova 1984, pp. 189-198.

<sup>19</sup> A. Fara, *La Spezia*, Bari 1983, pp. 22-23; P. Cevini, *op. cit.*, pp. 200-201.

portuale. Il Serenissimo governo non elabora alcuna strategia mercantile che preveda l'esistenza di un sistema regionale di porti, manifesta poche preoccupazioni per la gestione degli scali rivieraschi, anzi sembra di solito più inquieto per la loro esistenza che per le loro cattive condizioni. Nelle risposte ad un questionario della prefettura napoleonica il *maire* di Finale interpreterà un sentimento molto diffuso, affermando che in Liguria « la scienza dei traffici non fu giammai un'occupazione del [potere] pubblico », e che gli oggetti ad essa relativi « non furono giammai presi sotto alcun punto di vista, se non per incepparli, giacché tale fu sempre il progetto del Senato di Genova, allorché parlavasi di commercio o di navigazione di un qualche paese delle due Riviere »<sup>20</sup>.

Un'eccezione è rappresentata da Portofino, il cui approdo resta direttamente soggetto ai Padri del Comune di Genova, i quali ne hanno cura ritenendo, come scrivono nel 1547, che « la conservazione de lo porto de quello [...] loco tanto ne occorre, quanto quello della presente città »<sup>21</sup>. Ma, a parte questo caso particolare d'uno scalo considerato appendice della Dominante (e infatti è una magistratura cittadina, non statale, ad occuparsene), il governo genovese si limita a coordinare in tutte le Riviere gli uffici di sanità marittima, a curare la difesa costiera ed il sistema di avvistamento dei pirati, talvolta ad effettuare operazioni di polizia del mare mediante l'impiego di galere pubbliche. Inoltre tenta di non perdere la manodopera specializzata in attività marittime, raccomandando ai propri rappresentanti periferici di far sì che « li marinari, carafatti e maestri d'ascia non escano fuori del Dominio per andare al stipendio de qualonque prencipe »<sup>22</sup>. La gestione degli ap-

---

<sup>20</sup> ASS, *Dip. di Montenotte*, 47, fasc. 2, 4 agosto 1807.

<sup>21</sup> ASCG, *Padri del Comune*, 137. A partire dal 1545 i Padri del Comune delegano la sorveglianza ai "consoli" di Portofino, « con facultà e bailia di poter condannare cadauna persona quale in detto porto getasse saborra o altre cosse che potesino danificare »; e nel 1574 decidono una tassa d'ancoraggio per destinare l'introito ai lavori portuali. In epoca più tarda, nel 1755, un « nuovo regolamento fatto riguardo il mantenimento del porto di Portofino » prevede che almeno una volta l'anno, nel mese di luglio, esso venga ispezionato dal "deputato pro tempore" al porto di Genova « per ivi indagare se il sopra intendente e marinaio del porto eletti collà per buona direzione e vigilanza degl'ordini [...] adempiscano al loro dovere » (ASCG, *Padri del Comune*, 755, cc. 58 - 60; 756, cc. 70 - 73).

<sup>22</sup> ASG, *Archivio segreto*, 2707/I, n. 8.

prodi, invece, è lasciata nelle mani delle singole comunità, o addirittura dei privati, visto che nella maggior parte delle Riviere le uniche attrezzature marittime sono gli argani che consentono di trarre in secco sulle spiagge le imbarcazioni. Le amministrazioni comunali intervengono là dove esiste qualche riparo creato dall'uomo, sia esso un molo in muratura o una scogliera artificiale, disponendone il rafforzamento o la ricostruzione dopo le tempeste, o ancora sgombrando la sabbia che via via si accumula nei ridossi.

Due caratteristiche vanno segnalate, comuni a quasi tutti i casi. La prima è l'assenza, negli statuti delle comunità, di regolamenti portuali e di apposite magistrature sul tipo dei *salvatores portus* (si creano tutt'al più deputazioni *ad hoc* quando si deve provvedere a singoli lavori), segno evidente di quanto siano modeste le strutture da amministrare<sup>23</sup>. La seconda caratteristica è l'assoluta inadeguatezza finanziaria delle comunità minori di fronte ai costi della costruzione di un molo o del dragaggio di un fondale: operazioni che, per quanto limitate, necessitano di attrezzature dispendiose — pontoni, chiatte, "ordigni" — e di personale tecnico. I lavori portuali dissanguano le casse comunali e danno benefici modesti, perché non si riesce ad eseguirli con la continuità e con i mezzi desiderabili. Sul finire del Seicento l'annalista savonese Agostino Maria de' Monti ricorda che per centocinquant'anni i lavori di restauro e prolungamento del molo hanno « sottoposto questo commune ad un immenso dispendio estratto dall'augumento delle gabelle e dall'impositione d'altre nuove; e non saprei se sin'hora l'haver mantenuto questa darzena sia stato più di utile, o di dispendio al publico »<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> Qualche accenno a problemi di navigazione si trova negli statuti di Sanremo del 1435, al capitolo *De pallis plantandis in ripa Sanctiromuli*: esso prescrive di piantar pali sulla spiaggia a spese del comune, per tirare le imbarcazioni; e impone ai magistrati comunali di far pulire « tam in mari quam in terra » la riva cui attraccano le barche e di far prestare ogni anno agli abitanti una o due giornate di lavoro per la riparazione del molo (N. Calvini, *Statuti comunali di Sanremo*, Sanremo 1983, pp. 149-150, 316). Gli statuti di Porto Maurizio hanno un capitolo *De Saira sive savora quae exoneratur de barchis exoneranda ut infra*, nel quale ci si limita ad indicare il luogo in cui bisogna scaricare la zavorra e a proibire di gettare alcunché nello specchio d'acqua in cui sostano le barche (G. Doneaud, *Storia dell'antica comunità di Porto Maurizio*, Oneglia 1875, pp. 117, CXXIII - CXXV).

<sup>24</sup> A.M. De' Monti, *Compendio di memorie storiche della città di Savona*,

## 2. Il porto di Savona: amministrazione e risorse finanziarie.

Savona, nelle vicende portuali della Repubblica di Genova, è un caso insieme particolare e paradigmatico. È l'unica città delle Riviere che possieda un vero porto artificiale, con una magistratura specifica che se ne occupa. È stata l'ultima comunità ligure ad ergersi a rivale di Genova; l'ultima a venir sottomessa con grande violenza, che si è esercitata prevalentemente sulle attrezzature marittime; e quella che, come si è visto, sollecita forse le maggiori preoccupazioni militari da parte del Senato. Ma, proprio per questa sua eccezionalità, Savona offre l'immagine più chiara, ingrandita come sotto una lente, dei rapporti che in materia portuale vengono instaurandosi tra Dominante e Dominio nel corso dell'età moderna.

Savona, fino al terzo decennio del Cinquecento, gode di notevole indipendenza e si regge in tutto secondo i propri statuti, i quali comprendono capitoli relativi alla gestione portuale, alla disciplina dei natanti, alla zavorra, al trasporto degli scogli; e prevedono (*De duobus sabarbariis et uno scriba habendis*) l'elezione di magistrati annuali *de melioribus et sapientioribus civitatis*, incaricati della conservazione e dell'aumento del porto, *pars utilior Reipublice Saonensis*<sup>25</sup>. Questi *sabarbarii*, esperti in *arte maris*, provvedono al dragaggio, alla manutenzione dei moli, all'accensione del fanale; gestiscono il pontone, le bette ed altre attrezzature da impiegare nei lavori di escavazione della sabbia e di trasporto degli scogli; svolgono funzioni di polizia marittima e giudicano sommariamente le infrazioni ai regolamenti portuali; tengono un cartulario nel quale annotano entrate ed uscite relative al loro ufficio. Il porto dispone di entrate proprie, che consistono soprattutto nella tassa d'ancoraggio, nel diritto di immatricolazione delle imbarcazioni, in una imposta sui lasciti testamentari, nelle sanzioni pecuniarie applicate dai *sabarbarii* ed in porzioni di altre multe. Ma l'amministrazione ricorre

---

e delle memorie d'huomini illustri savonesi, Roma, nella stamperia di Marc'Antonio & Orazio Campana, 1697, pp. 182-183.

<sup>25</sup> L. Balletto, *Statuta antiquissima Saone (1345)*, Genova - Bordighera 1971, I, p. 63; II, pp. 54-55, 126, 257, 259-260, 272.

sovente all'accensione di mutui, che talora si ottengono senza interessi grazie al patriottismo dei migliori cittadini <sup>26</sup>.

Con la soggezione della città si verifica la riduzione delle magistrature cittadine dal piano politico a quello puramente amministrativo; ma non cessano di esistere gli ufficiali portuali, né vengono di molto modificate le loro attribuzioni. Gli statuti in base ai quali Savona si regge dopo la perdita della propria "libertà" prevedono l'elezione di un nobile, un mercante ed un artigiano a formare il *Magistrato di vie, darsena e moneta*, « l'ufficio delli quali ufficiali [...] duri un anno da contarsi al primo di febraro ». Il riferimento è alla darsena, e non più al porto, perché quest'ultimo non viene riaperto, ad eccezione della sua parte più interna, la darsena appunto. Mentre la competenza estesa alla viabilità e alle monete sta ad indicare che gli affari marittimi sono passati in secondo piano: tanto è vero che gli statuti dedicano ad essi poco spazio, specificando molto più a lungo la « bailia et autorità » che il Magistrato possiede in materia di manutenzione stradale, nettezza urbana, edilizia. Per la darsena, i poteri sono: farla « nettare et evacuare »; sorvegliare che non vi si gettino rifiuti e zavorre, anzi obbligare i navigli a zavorrare con la sabbia dragata; rilasciare le licenze di carenare; « tener scrittura delle cose, instrumenti et altri necessari per uso di detta darsena e sua conservazione, e di tutte quelle cose le quali per causa di detto officio le perverranno alle mani farne inventario »; infliggere condanne pecuniarie; precettare la gente di mare per far eseguire lavori urgenti; disporre di eventuali legati e donazioni destinati ad opere marittime <sup>27</sup>.

Dietro un'apparente continuità di mansioni, la sostanza è però pro-

---

<sup>26</sup> A. Bruno, *Antico commercio dei Savonesi nel Mediterraneo e nel Levante*, in « *Bullettino della Società storica savonese* », I, 1898, pp. 110-125 (in particolare pp. 121-122); N. Cerisola, *op. cit.*, pp. 32-37, 46-47.

<sup>27</sup> Sul Magistrato di vie e darsena cfr.: *Statuti politici della città di Savona. Con le sue riforme et additioni rimesse a suo luogo, tradotti in lingua volgare*, Genova, G. Pavoni, 1610, pp. 84-94; ASS, *Statuti politici*, n. 6, cc. 6 v. - 7 r., 53 r. - 59 v.; ASS, C 1, 139 e 202. Il Magistrato « dura un anno e li officiali finito l'officio non puonno esser di nuovo elletti se non è passato prima l'anno intiero ». Nel 1635 il Consiglio della città delibera che gli eletti a tale carica siano « essenti da tutti li altri officii ».

fondamente mutata. Gli ufficiali di darsena non dispongono più di specifiche entrate portuali, essendo stato abolito il diritto di ancoraggio, e riservato al podestà o governatore genovese persino il diritto (e il piacere) della pesca in porto: « Il pescar nella darsena — scrive l'annalista Verzellino — gran diletto porge ai Signori Governatori della città, vedendo eglino saltare i pesci nelle canne e nelle reti, mentre che incauti procurano di fuggir al rimbombo di certi bolli che si fanno nelle acque »<sup>28</sup>. Quel che più conta, gli ufficiali non possono « fare o innovare né in alcun modo intrometersi in quelle cose e cause riservate alla Signoria Ser.ma di Genova e da lei proibite ». Ciò significa che essi, come l'amministrazione comunale nel suo complesso, hanno perduto il potere di prendere decisioni senza il controllo ed il consenso del rappresentante governativo. A Savona, come nel resto della Repubblica, il giudicante - amministratore spedito dal Senato a reggere le circoscrizioni periferiche (sia esso un podestà, un capitano o un governatore), pur non ricevendo espresse istruzioni in materia portuale ha tuttavia di tale materia il pieno controllo, perché a lui compete la sorveglianza della finanza locale e dei lavori pubblici<sup>29</sup>. Attraverso queste competenze il giudicante — o per meglio dire il governo che egli rappresenta — può bloccare qualsiasi intervento che oltrepassi appena l'ordinaria amministrazione: vietando l'aumento di imposte o l'accensione di mutui destinati a finanziare le opere portuali; o impedendo, come avviene a Sanremo nel 1647, il prolungamento di un molo che, col consentire un comodo riparo alle galere, potrebbe suscitare gli appetiti delle squadre straniere<sup>30</sup>. Per evitare malintesi in un caso delicato come quello di Savona, il Senato genovese nel 1596 pensa bene di emanare un decreto che proibisce tassativamente ai Savonesi di fare alcunché *in materia augendi seu aptandi molem sive darsenam dicte civitatis sive apponendi vel addendi*

---

<sup>28</sup> G.V. Verzellino, *Delle memorie particolari e specialmente degli uomini illustri della città di Savona*, a cura di A. Astengo, I, Savona 1885, p. 65. Il sistema di pesca qui descritto è quello ancor oggi sporadicamente praticato in Liguria per la cattura dei cefali.

<sup>29</sup> Sulle competenze e sui poteri dei giudicanti genovesi mi permetto di rinviare a G. Assereto, *Dall'amministrazione patrizia all'amministrazione moderna: Genova*, in *L'amministrazione nella storia moderna*, Milano 1985, pp. 59-159.

<sup>30</sup> N. Calvini, *Storia* cit., p. 30.

*capsas dicto moli seu darsine* senza esplicita autorizzazione dei Serenissimi Collegi<sup>31</sup>. L'intento ostruzionistico, altrove implicito, qui è proclamato a chiare lettere, ed è d'altronde di pubblico dominio. A quell'epoca il cartografo romano Bartolomeo Crescenzo, nella sua celebre *Nautica mediterranea*, può scrivere di Savona: « Vi era prima nobilissimo porto di navi et galere, ma poscia fu riempito dalla Signoria di Genova *per tirar il traffico nella loro città* »<sup>32</sup>.

L'ostruzionismo verso un porto rivale non può tuttavia oltrepassare certi limiti. Come bene han detto i delegati di Savona fin dal 1526, « il privarci del porto [...] non tanto tende ad estinguere la nostra grandezza, quanto a ferir questo Stato »; l'impoverimento della città suddita la renderebbe « impotente in qualsivoglia bisogno a dar soccorso al suo prencipe »<sup>33</sup>. Anche nei decenni successivi il tasto sul quale battono ripetutamente gli amministratori savonesi, nel rivolgersi ai senatori, è quello dell'interesse generale: « poi che veramente quella povera darsena è di pubblica utilità non solo a questa Eccellentissima Repubblica ma a tutto il loro Dominio, essendo refugio et ricettacolo di molte barche che altrimenti in li tempi fluttuosi si perderiano »<sup>34</sup>.

Di fronte a queste argomentazioni la Repubblica non può rimanere insensibile e deve iniziare una politica di concessioni, accettando anzitutto l'esistenza della darsena savonese, quindi ricostruendo una struttura tributaria che possa garantirne la sopravvivenza. Nel 1539 la Signo-

---

<sup>31</sup> ASS, C 1, 210, c. 14. Le *capsae* di cui parla il decreto sono cassoni in legno d'olmo aventi le dimensioni di circa m. 5 x 4 x 4. « Tali cassoni, formati a piè d'opera, perfettamente calafatati a tenuta d'acqua e con le pareti collegate da robusti tiranti in ferro, venivano affondati e quindi riempiti con pietrame e malta composta di calce appena spenta e di sabbia lavata. Soltanto le pareti verticali del cassone potevano essere ricuperate, mentre il fondo ed i tiranti in ferro restavano in opera » (E. Bizzi - E. Gallareto, *Il porto di Savona dalle origini al 1950*, Genova 1951, p. 12).

<sup>32</sup> *Portolano della maggior parte de' luoghi da stantiar navi et galee in tutto il mare Mediterraneo, con le sue traversie et luoghi pericolosi, stampato dal Bartolomeo Crescenzo nella sua "Nautica Mediterranea"*, Roma, appresso il Bonfadino, MDCXIV (cito qui dalla riproduzione Pisa 1966, foglio A; il corsivo è mio).

<sup>33</sup> A.M. De Monti, *op. cit.*, p. 170.

<sup>34</sup> ASS, C 1, 209, cc. 441 - 443.

ria dà licenza di applicare per sei anni addizionali su un certo numero di gabelle; nel 1546, riconoscendo che lo scalo *comodo est nedum Saonensibus, sed aliis navigantibus in illis partibus*, stabilisce l'importante principio che le spese per la riparazione vengano accollate almeno in parte *vasibus ac barchis rippariarum*, cioè ai battelli che danno fondo a Savona provenendo dalle località costiere del Dominio o anche da fuori Stato, mediante la reintroduzione della gabella di ancoraggio<sup>35</sup>.

Concesso dapprima in via eccezionale, l'ancoraggio viene poi sempre rinnovato annualmente a partire dal 1550 ed aumentato a diverse riprese: nel 1630, 1634, 1699<sup>36</sup>. Frattanto nuove "addizioni" a favore della darsena vengono autorizzate nel 1556 sulla gabella di macina, nel 1632 su quella del vino, nel 1634 su quella delle carni<sup>37</sup>; ma questo assetto tributario che viene via via formandosi presenta alcune caratteristiche negative. Il diritto di levare imposte viene sempre accordato *pro*

---

<sup>35</sup> Le addizionali concesse nel 1539 sono le seguenti:

Cabella oleorum et grascie . . . . .	L.	160
» ponderis . . . . .	»	500
» piscium . . . . .	»	220
» macellorum . . . . .	»	360
» caseorum . . . . .	»	150
» canne (sui panni) . . . . .	»	60

---

Totale L. 1.450

La somma è modestissima, ma considerevole se si pensa che nel 1538, dalla vendita di tutte le sue gabelle, la città non ha ricavato che L. 12.712 (A. Abate, *op. cit.*, p. 132; ASS, C 1, 209, cc. 135-136; ASS, *Carte Noberasco*, cart. IV, n. 1).

Per la concessione dell'ancoraggio si veda ASS, C 1, 209, cc. 195 e 198. La gabella è di soldi 5 per ogni 100 mine per tutte le barche delle Riviere e forestiere; sono esenti le barche savonesi mentre quelle di Genova, pagano solo soldi 3, e sono previste tariffe ancora minori per particolari trasporti.

<sup>36</sup> ASS, C 1, 209-215 (si veda l'indice dettagliato dei provvedimenti in materia in ASS, C 1, 208, alla voce *Ancoraggio*). Con l'aumento del 1634 si concede anche la « facoltà di scuoderlo nel porto di Vado in tutto come nel porto di Savona » (ASS, C 1, 212, n. 178).

<sup>37</sup> ASS, C 1, 209, c. 274; ASS, C 1, 210, libro III, c. 16; G.V. Verzellino, *op. cit.*, II, pp. 396-398.

*tempore* e deve essere rinnovato ogni anno o triennio o quinquennio: con la necessità, ogni volta, di implorare la proroga e con il rischio di un rifiuto o almeno di un ritardo che compromette il regolare flusso delle entrate, o la possibilità di appaltare con successo una gabella. Inoltre il Senato ha cura di esentare i *cives genuenses* e le loro merci dal pagamento delle gabelle di Savona<sup>38</sup>, e a maggior ragione rifiuta di accordare qualunque sussidio governativo, accompagnando l'autorizzazione ad effettuare i lavori portuali con esplicite formule in tal senso: *Declarato semper et intellecto, quod impensa, quae facta seu facienda fuerit, sit semper sumptibus civitatis sine aliquo gravamine Reipublicae*<sup>39</sup>. Viceversa lo stesso Senato non si fa scrupolo di caricare spese che dovrebbero spettare alla Signoria — come quelle per le nuove mura genovesi del 1630 - 1632 o quelle per la guerra di successione austriaca — sulla città suddita, ed in particolare sulle sue entrate portuali<sup>40</sup>.

Tali entrate, poi, non garantiscono un finanziamento annuo stabile e sufficiente. L'ancoraggio e la gabella carne, per due secoli le principali risorse della darsena, sono soggette a fluttuazioni notevoli nel prezzo di appalto e nella resa effettiva, derivanti sia dalla congiuntura, sia dal frequente storno per altri usi<sup>41</sup>. L'ancoraggio in particolare si riscuote sempre difficilmente dalle imbarcazioni che danno fondo fuori della darsena; mentre gli ingressi in darsena diminuiscono per numero e portata man mano che aumenta l'insabbiamento dei fondali, cioè proprio quando ci sarebbe più bisogno di denaro per il dragaggio. Del tutto trascurabili sono altri piccoli introiti derivanti da addizionali a gabelle minori, ammende, lasciti, noleggio dei pontoni ad altre comunità. Modesti ed

---

<sup>38</sup> *Concessioni decreti et ordini della città di Savona concessi dalla Ser.ma Repubblica di Genova*, Genova, Pavoni, 1610, pp. 9-10; ASS, C 1, 209, c. 136.

<sup>39</sup> ASS, C 1, 209, c. 428.

<sup>40</sup> Il raddoppio dell'ancoraggio nel 1630 se ne va nella spesa delle nuove mura (ASS, C 1, 212, n. 272). Nel 1754, « per sodisfare al totale debito della M.ca Città contratto nelle passate emergenze di guerra », il commissario Gerolamo De Mari traccia un progetto che prevede diverse nuove imposte e addizionali, e destina al fine suddetto anche l'« aumento » della carne sino ad allora riservato al porto (ASS, C 1, 62, 7 novembre 1754).

<sup>41</sup> Per l'andamento della gabella ancoraggio e della gabella carne si vedano, in fondo, le tabelle A e B.

incerti sono altresì i proventi del dazio imposto a partire dal 1635 ai bastimenti che intendono carenare in darsena<sup>42</sup>: si tratta per lo più di piccole imbarcazioni — pinchi, leudi, gondole, tartane — che pagano poco in ragione della scarsa portata; solo eccezionalmente vengono tratte in secco, “frettate” e calafatate delle vere navi. Peraltro dai registri delle carene si rileva l’importanza che la pur modesta darsena savonese riveste nei confronti della Riviera di ponente, perché sono assai numerosi i patroni rivieraschi (di Spotorno, Alassio, Pietra, Laigueglia, Dianò, Celle, Albisola, Finale, Oneglia, Porto Maurizio, Cervo) che portano a riattare le loro barche a Savona.

### 3. *Lavori portuali, personale, attrezzature.*

Il metodo di gestione e manutenzione della darsena procede in realtà per emergenze successive: gli interventi di un certo rilievo vengono effettuati solo quando l’agibilità è fortemente compromessa per l’insabbiamento o per la rottura dei moli. Allora le opere straordinarie che si rendono necessarie comportano finanziamenti speciali e bisogna ricorrere a forti prestiti pubblici, garantiti con il gettito delle gabelle o dei loro “augumenti”. Vediamo per esempio che la comunità, la quale tra il 1608 ed il 1615 spende annualmente per la manutenzione ordinaria somme varianti tra L. 4.500 e L. 8.700<sup>43</sup>, è costretta a prendere a prestito L. 50.000 nel 1626 e L. 60.000 tra il 1632 ed il 1634, impegnando per il pagamento degli interessi le imposte addizionali sul macinato e sul vino<sup>44</sup>. Attraverso il meccanismo dei prestiti, cui si ricorre in

---

<sup>42</sup> Il dazio sui bastimenti « per la licenza di briscare, arriondare e dar carena o altro » viene deliberato dal Consiglio generale di Savona il 19 luglio 1635, in ragione di L. 4 per ogni cento cantara fino a mille, L. 3 per ogni cento cantara oltre le mille (ASS, *Carte Noberasco*, cart. IV, n. 5; ASS, C 1, 62). Per l’andamento delle entrate si veda, in fondo, la tabella C.

<sup>43</sup> ASS, *Libri mastri del Magistrato di vie e darsena*, anni 1608-1615.

<sup>44</sup> ASS, *Carte Noberasco*, cart. IV, n. 5; ASS, C 1, 210, libro II, cc. 32-33. Altre 100.000 lire, sempre sui proventi del vino, vengono mutuate nel 1642 e spese per donare alla Repubblica due galere armate, nel quadro d’un programma di riarmo

modo più frequente e massiccio dall'ultimo decennio del XVII secolo in poi, si innesca un prevedibile circolo vizioso: il gettito della tassazione indiretta, che pure in certi periodi cresce più di quanto non possa sopportare una città impoverita, viene destinato quasi tutto al servizio del debito pubblico<sup>45</sup>. Nel 1765 la città « aggravata di debiti, destituita di redditi et incapace a supplire alle giornali urgenze », con il porto « quasi chiuso e [...] oramai incapace di dare ingresso a' bastimenti », non può che levare l'ennesimo prestito, rassegnandosi ad « ipotecare a favore di chi impresterà il denaro *tutti* li redditi e fondi assegnati alla manutenzione del porto »<sup>46</sup>.

Al pari dei finanziamenti ordinari, è piuttosto limitato il personale alle dipendenze stabili del Magistrato di darsena: un cancelliere, un cassiere, un "custode del porto", un "serviente", uno "stazzatore de' bastimenti", un "bollettiere" per il rilascio delle bolle di sanità. Fra

---

navale portato innanzi tra gli altri da Gio. Bernardo Veneroso, che in quell'anno è governatore di Savona. Si tratta d'una somma non spesa direttamente per il porto, ma destinata ad un oggetto che è sentito come affine: sia perché con le galere si contribuisce a garantire la sicurezza della navigazione, sia perché si spera con esse di ingraziarsi la Signoria e renderla più sensibile agli interessi marittimi di Savona (cfr., su questo episodio, G.V. Verzellino, *op. cit.*, II, pp. 301-307; ASS, C 1, 210, libro III, cc. 55-57; ASS, C 1, Porto 1, libro mastro dell'*Offitio delle gallere*).

<sup>45</sup> ASS, *Antica finanza*, 895. Nel 1693, da un « calcolo di ciò che la città di Savona ha assegnato per l'annuo spacciamento del porto », risultano assegnamenti per L. 6.610; ma tale somma, già di per sé modesta perché non vi rientrano più le addizionali su vino e macina, si riduce a sole L. 4.385, andandosene la differenza nel pagamento di interessi e capitali per somme prese a prestito. Nel 1696, degli assegnamenti di L. 5.629 ben 5.211 sono assorbite dai prestiti; nel 1697 le cifre corrispondenti sono 5.233 e 4.402. Nel 1701 le rendite del porto, dopo un forte aumento dell'ancoraggio, sono salite a L. 8.472, gravate tuttavia da interessi passivi per L. 3.075. Probabilmente per ovviare a questa situazione viene stabilita una clausola, riconosciuta dal Senato, in base alla quale se la darsena in un dato anno non ha sufficienti assegnamenti, si possono stornare a suo favore gli assegnamenti dei "luogatari" — cioè dei creditori pubblici — savonesi. Troviamo questa clausola menzionata in un documento del 1° marzo 1706 (ASS, C 1, Porto 7, cart. 1), ma non siamo in grado di precisare quando è stata introdotta.

<sup>46</sup> ASS, C 1, Porto 7, cart. 10 (il corsivo è mio). I principali prestiti contratti dalla città per il suo porto sono, al fondo, nella tabella D; le spese sostenute per lo stesso oggetto in anni diversi sono nella tabella E.

costoro è certo il custode ad avere l'incarico più delicato: eletto dagli Anziani della città, a lui compete la sorveglianza del buon ordine nella darsena e la vigilanza sui lavori portuali. Deve annotare in un libretto le barcate di sabbia dragata e portata via, o di scogli in arrivo per le gettate ai moli; è dunque sulla base dei suoi rilevamenti che vengono pagati quanti lavorano in porto: patroni di barche, uomini di fatica, etc. Perciò è tenuto al versamento di una cauzione e deve ottenere conferma annua con la presentazione di « fedi di buona servitù ». Tali cautele, tuttavia, non sempre dissuadono i custodi dai piccoli imbrogli o dalle disattenzioni interessate, cosicché a più riprese ci si lagna della loro cattiva condotta<sup>47</sup>. O addirittura si sceglie la via di appaltare al custode lo « spaccio delle arene », facendone così il sorvegliante di se stesso<sup>48</sup>; e uguale espediente, presentandosi l'occasione, si adotta sol serviente, al quale si paga « il solito salario, strenna et emolumenti », lasciandogli però, in cambio di una somma fissa garantita, « la facoltà di scuodere per suo conto tutto ciò che suole scuodersi dal Magnifico Ufficio da' bastimenti che danno carena nel presente porto »<sup>49</sup>.

Ai magistrati annuali ed ai loro subalterni si affiancano, quando si tratti di far eseguire opere straordinarie, magistrature e deputazioni *ad hoc* (« ufficio della scogliera » o « delle cassie », « offitiali de pontone e cava », deputati « per assistere alle spese che anderà facendo l'appaltatore per evacuare il porto »), talora dotate anch'esse di cancellieri e scritturali, e autorizzate ad impiantare contabilità separate, relative agli stanziamenti che provengono dai mutui.

Quanto alla manodopera impiegata nei lavori portuali, essa è naturalmente molto fluttuante: per la manutenzione ordinaria poche decine di uomini (e donne), utilizzati per periodi variabili da uno a sei giorni la settimana a seconda della situazione meteorologica, pagati da un minimo di sei ad un massimo di ventidue soldi a giornata a seconda della loro prestanza ed abilità, lavorano a cavar sabbia con ordigni di varia foggia (o semplicemente con le zappe e le ceste dove il fondale è

---

<sup>47</sup> ASS, C 1, 62, *Registri delle deliberazioni del Consiglio grande, 1720-1780* (v., ad es., 16 dicembre 1739 e 8 gennaio 1752).

<sup>48</sup> ASS, C 1, Porto 7, cart. 10, 22 aprile 1769.

<sup>49</sup> ASS, C 1, 62, *Registri cit.*, 22 novembre 1741.

bassissimo) e a scaricarla per mezzo di coffe nelle bette che debbono trasportarla fuori della darsena. Il numero dei giornalieri impiegati cresce di molto allorché si eseguono lavori eccezionali, ma in tal caso è soprattutto la manodopera qualificata ad avere le sue buone occasioni di guadagno: muratori e tagliapietre, falegnami addetti alla confezione delle "casse", maestri d'ascia e calafati che costruiscono o riparano bette e pontoni. A volte, in situazioni di emergenza, l'impiego di uomini è assai più massiccio: raramente per spontaneo concorso di cittadini, più spesso sotto forma di lavoro forzato. Nel 1634, 1699, 1702, 1750 e 1766 si impongono, con l'autorizzazione del Senato, *corvées* agli abitanti di Savona, delle "ville" suburbane e delle comunità vicine<sup>50</sup>.

L'attrezzatura usata per i lavori — imbarcazioni e macchinari — è talvolta di proprietà pubblica. Negli anni ottanta del XVI secolo, ad esempio, la comunità dispone di un proprio pontone e possiede una « machina che si adopra in lo nettare del porto »<sup>51</sup>. Un pontone pubblico esiste anche intorno al 1638 e poi nel 1693; nel 1681 si fabbrica « un instrumento a ruota per l'evacuazione delle arene », nel 1775 si realizza un nuovo e più grande pontone<sup>52</sup>. Ma l'impegno comunale

---

<sup>50</sup> G.V. Verzellino, *op. cit.*, II, pp. 264-265; A.M. De' Monti, *op. cit.*, pp. 249-250; N. Cerisola, *op. cit.*, p. 92; ASS, *Carte Noberasco*, cart. IV, fasc. 5; ASS, C 1, Porto 7, cart. 10.

<sup>51</sup> ASS, C 1, Porto 5, fasc. II; ASCG, *Padri del Comune*, 316. Il 14 giugno 1589 il podestà di Savona manda ai Padri del Comune la descrizione e il modello « di una machina he si adopta per nettare questa darsina [...] con la quale ogni giorno si levano [...] più di 1500 cantara di terreno, con il travaglio di dieci homini ». « Si fa uno ponte navigabile sopra tre legni », lungo almeno palmi 60 e largo 10, « che sia con sponda al meno di tre palmi tutto ben calaffattato et stagno, perché si possa regere sopra aqua. Vi sieno piantati quattro legni dritti et doi traversi per che li homini che vñ lavorano con [...] le zappe bifolcate [...], et con ogni zappata portano alle volte più di uno rubbo di terreno [...] L'asta della zappa si è tanto longa, quanto fa bisogno per il fondo, et è la invention bella, riuscibile et infalibile pur che vi si lavori. Fra le altre cose con detta zappa si levano delle pietre pur che sieno spicate et non molto grosse ». Il 25 giugno il podestà insiste che la macchina savonese potrebbe essere introdotta nel porto di Genova, perché « è cosa veramente [...] di molta comodità, di poca spesa, di facile e certa riuscita, senza chimera di ordegni [...] inservibili, come ne sono statti fatti molti per il passato ».

<sup>52</sup> ASS, C 1, Porto 2, n. 1; Porto 3, *Libro mastro del Magistrato di vie e darsena*, 1773-1775.

nella costruzione di macchine e di “ingegni” si rivela di solito antieconomico: la manutenzione costa molto, non sempre la si può pagare e capita che in pochi anni vada in pezzi quel che si era allestito con grandi sacrifici. O peggio accade, come nel 1590 e nel 1638, che i Padri del Comune requisiscano il pontone savonese per usarlo nel porto di Genova: a nulla valgono suppliche e proteste perché, come dice efficacemente il podestà di Savona in una sua lettera del 5 giugno 1589, le comunità soggette sono « muscoli del corpo, et pure al corpo è più necessario diffendere il capo, dal quale dipende il spirito vittale di tutto il corpo, che non è necessario di diffendere uno membro, senza il quale ancora può regersi il capo »<sup>53</sup>.

La città, pertanto, ricorre molte volte ad attrezzature altrui: prende in affitto quelle dei Padri del Comune genovesi, più spesso si rivolge a privati che possiedono bette, chiatte, pontoni. Questi “patroni” — alcuni dei quali sono specializzati in opere portuali, tanto che li troviamo impegnati a Savona come a Genova o a Sanremo — risultano tra i principali beneficiari delle somme via via destinate alla darsena: anche perché è un piccolo numero di persone, non più di cinque o sei, ad ottenere con continuità l’assegnazione dei lavori e addirittura (lo segnala il ripetersi attraverso i tempi dei cognomi e persino dei nomi di battesimo) a tramandarseli di padre in figlio per diverse generazioni.

Normalmente i patroni vengono pagati in ragione delle barcate di sabbia trasportate, e il sistema si presta a “furbarie e rubarie”: si riempiono le barche d’acqua fatta affluire da un apposito pertugio, o si va fuori e dentro il porto sempre con la stessa sabbia, anziché dragarne di nuova<sup>54</sup>. Tutte le volte che si vogliono e possono effettuare interventi di rilievo, si preferisce però ricorrere all’appalto, mediante contratti che di solito prevedono, unitamente ad opere di rafforzamento o prolunga-

---

<sup>53</sup> ASCG, *Padri del Comune*, 316. Nel 1638 il pontone di Savona viene spedito a Genova « con tutti i suoi fornimenti » per la fabbrica del nuovo molo della Lanterna: « Questo pontone era lungo palmi 70, largo 28 e da poppa 20, alto 7, aveva vela maestra latina e trinchetto guerra, ruota, scalmi 10 e remi di palmi 24 » (ASS, *Carte Noberasco*, fasc. IV, n. 5; ASS, C 1, 212, n. 349).

<sup>54</sup> Una vivace descrizione di queste frodi, e degli espedienti messi in atto per sventarle, è nel libro mastro 1633 dell’ufficio di vie e darsena.

mento dei moli, un iniziale lavoro di « escavazione e trasporto di arene, fanghi et altre immonditie » sino al raggiungimento di una profondità minima pattuita; e poi, per alcuni anni, una manutenzione tesa a conservare quei valori di scandaglio raggiunti<sup>55</sup>. Se si considera quanto modesta sia la vita economica dei centri rivieraschi della Repubblica, non c'è dubbio che gli appalti portuali, alcuni dei quali per somme relativamente assai ragguardevoli, da un lato forniscano buone possibilità di occupazione per artigiani e giornalieri della città e delle ville; d'altro lato rappresentino occasioni ghiotte per i piccoli imprenditori e speculatori locali. Al punto che in certi momenti, considerando quanta parte del traffico di cabotaggio si svolga in Liguria senza bisogno di porti, ed a Savona stessa senza entrare in darsena, viene da chiedersi paradossalmente se quella darsena sia più importante come scalo marittimo o come luogo dove impiegare capitali e manodopera.

Certo è che il lavoro alla darsena di Savona — al pari e più di quanto avviene per i moli di Rapallo, di S. Margherita o di Sanremo — è una sorta di tela di Penelope: non si fa in tempo ad ottenere un piccolo risultato, che già la forza del mare, quella impetuosa delle libecciate o quella subdola delle correnti, ha vanificato ogni cosa. La malizia degli uomini dà il suo contributo, visto che gli appalti stipulati dalla municipalità non vanno quasi mai a buon fine e sfociano in liti interminabili. Ma è soprattutto l'inadeguatezza degli strumenti tecnico - scientifici ad impedire qualunque successo, benché la Repubblica abbia sempre provveduto, sin dal primo prolungamento del molo nel 1549, ad inviare a Savona personale esperto in opere marittime e murarie per compirvi perizie e approntare progetti. Anzi, per molto tempo l'assistenza tecnica, fornita per ordine del Senato e con l'ausilio dei Padri del Comune, resta l'unica espressione di generosità e di impegno da parte di Genova, ove si eccettui qualche graziosa concessione ai Savonesi di servirsi degli alberi del bosco camerale di Montenotte per costruire pontoni o casse<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> ASS, C 1, 172.

<sup>56</sup> ASS, C 1, 210, libro III, cc. 21 e 204.

4. *Le stagioni della collaborazione tra Genova ed i porti del Dominio.*

L'impotenza tecnica si rende del tutto evidente tra la fine del XVII e l'inizio del XVIII secolo, allorché la Repubblica decide di prendersi cura della darsena savonese, impiegandovi direttamente uomini e mezzi. Le motivazioni di questo insolito impegno nella tutela d'un porto rivierasco sono certamente complesse, ma non sembra azzardato individuarle soprattutto nel declino dell'emporio genovese e nella ricerca — da parte del governo e ancora più di San Giorgio — di vie commerciali che possano almeno parzialmente compensare la crisi del porto maggiore. È d'altronde un atteggiamento ricorrente, in seno al governo, quello di guardare con più attenzione, nei momenti di difficoltà, alle città soggette: la minaccia di Livorno, ad esempio, sollecita più volte a partire dalla metà del Seicento il disegno — peraltro mai realizzato — di sfruttare La Spezia come concorrente del porto toscano, attrezzandola e concedendole il privilegio di portofranco<sup>57</sup>.

Anche per quanto riguarda Savona, la Repubblica ha dovuto in diverse occasioni interessarsi dei suoi commerci. Nel 1634 un Giovanni Giancardo « oratore della città di Savona » ha presentato la questione al Senato nei termini più chiari:

« Signori Serenissimi, la città fedelissima si è impoverita per il mancamento del traffico, [...] et i luoghi vicini non soggetti alla Serenissima Repubblica si sono arricchiti. Il traffico che può esser in Savona non può apportare disturbo se non alli luoghi non sudditi »<sup>58</sup>.

Il 1634 è l'anno più buio per Savona, quando il porto « si riempì a tal segno » che i vascelli non potevano più entrarvi, e « coll'acqua morta nello racchiuso delle arene si dubitava da' medici che non marcissero e malamente si putrefacessero » quelli rimastivi prigionieri all'interno<sup>59</sup>. Ma quell'anno tragico segna anche una timida inversione di ten-

---

<sup>57</sup> G. Giacchero, *op. cit.*, pp. 59-71.

<sup>58</sup> ASS, C 1, 210, libro III, c. 19.

<sup>59</sup> L. Girinzana, *La grandezza della città di Savona, ovvero Delle miracolose apparizioni di Maria Vergine*, Genova, Pier Giovanni Calenzani, 1638, pp. 166-167.

denza nei rapporti con la Dominante, la quale si mostra insolitamente premurosa; benché i cronisti savonesi preferiscano attribuire il superamento della crisi all'intervento miracoloso della Madonna<sup>60</sup>.

Più tardi, nel 1653, le proteste savonesi per il commercio che langue e che « da qualche tempo in qua è stato trasportato in luoghi non soggetti al dominio della Repubblica » ottengono risultati tangibili, anche perché si ha cura di rivolgerle direttamente ai Protettori di San Giorgio, con i quali si concerta il riattamento della strada verso il Piemonte « con danari delle Compere », ed una serie di facilitazioni doganali<sup>61</sup>.

---

La darsena di Savona si chiuderà completamente o quasi in altre due occasioni, nel 1702 e nel 1745 (ASS, C 2, Periodo napoleonico, 58, fasc. 8).

<sup>60</sup> L. Girinzana, *op. cit.*, p. 167; G.V. Verzellino, *op. cit.*, II, pp. 264-265. Cfr. N. Cerisola, *op. cit.*, pp. 91-94.

<sup>61</sup> Le richieste di Savona ai Serenissimi Collegi sono del 29 ottobre 1653. Esse mirano ad individuare una via di collegamento col Monferrato ed il Piemonte « senza necessità di toccare in Stati d'altri principi, per poter schivar li datji che in quelli si riscuotono con ogni rigore da chi viene in Dominio della Repubblica »; ed implorano qualche riduzione di gabelle « sopra quelle robbe e merci che per detta Città [di Savona] passeranno tanto di entrata quanto di uscita per trasportarsi fuori del Dominio ». Si ritiene, con ciò, « che non si possa mettere a pericolo l'introito delle dugane di Genova, ma che solamente si possa restituire alla detta città di Savona quel traffico che li è stato usurpato da i luoghi e popoli confinanti ».

In concreto le proposte sono: « Che sopra le robbe e merci che vengono dal Piemonte, le quali per lo più sogliono essere telarie, doletti e fustanei, e da Monferrato, le quali sogliono essere caneppe, coiri, stracci e qualche altre cose, che si porteranno a Savona per transito per fuori del Dominio, il pagamento delle gabelle sia ridotto da quel che hora si paga per via d'estimo a soldi 20 moneta di cartulario per ogni collo. Che l'estimo delli risi di Piemonte e Monferrato, come inferiori a quelli di Lombardia, si riduca in detta città di Savona a lire 6 il cantaro [...] con dichiarazione che queste facilità debbano servire solamente alle robbe e merci del Monferrato e Piemonte, ma non a quelle d'altri Stati, le quali se occorresse transitarne per detta strada debbano restare nelli termini in quali sono al dì d'oggi. Che per quanto tocca alle robbe e merci che da Livorno et altri luoghi e paesi si porteranno a Savona per transito per Piemonte e Monferrato solamente, e non per altri Stati, come sono salumi, drogherie, zuccheri, amandole, pignoli, pepi, zebibi, canelle, piombi, stagni, vachette, panni, pannine, alumi, et altre cose per uso di quelli Stati, si riduca parimenti il pagamento a soldi vinti moneta

Concesse dapprima per due soli anni, le riduzioni tariffarie sono poi confermate, sia pure tra mille scrupoli e timori, fino al 1686, quando addirittura si procede ad un ulteriore forte ribasso quinquennale con argomenti schiettamente liberistici, con il convincimento cioè che attraverso Savona non potrà che incrementarsi il commercio col Piemonte e col Monferrato, e di esso beneficerà lo stesso portofranco Genovese<sup>62</sup>.

---

di cartulario per ogni collo come sopra, con dichiarazione che restino escluse da queste concessioni le sete, pelli di capra, panni di seta, cociniglie et altre merci e cose di consimil valuta alle sudette, sopra le quali si debba pagare ciò ch'è dovuto di presente, o che sarà dovuto per l'avenire. [...] Che fuori delli detti soldi venti per collo non debbano essere soggette a pagamento d'altra qualsivoglia gabella o carico, eccettuato l'ostelaggio, il quale sarà dovuto sopra quelle solamente, che fossero spedite dalli porti franchi di Genova. Che queste concessioni durino sin'a tanto che durerà la concessione dell'ultimo porto franco, che va a terminare a 12 febraro 1655; possano però andarsi prorogando e rinnovando [...] una e più volte secondo che stimasse convenirsi ».

Tutte queste richieste vengono approvate il 15 e 17 dicembre 1653 (ASS, C 1, 210, libro III, cc. 176-179).

<sup>62</sup> In seguito ad una petizione presentata dall'amministrazione savonese nell'estate 1685 ai Protettori di S. Giorgio ed ai Collegi, viene stesa in data 26 giugno 1686 una relazione da un Francesco Maria Sauli e da un Niccolò De Mari a ciò commissionati dai Collegi stessi. « L'anno 1653 — vi si legge — furono da' Consigli della Serenissima Repubblica e delle Compere fatte diverse concessioni alla Città [di Savona] durature per tutto il 1655 per le robbe e merci che venissero dal Piemonte e Monferrato per via di Savona per trasportarsi fuori del Dominio, e per quelle che per uso dell'istessi Stati di Piemonte e Monferrato si transitassero per detta strada, e ciò a mira di ranimare (senza pregiudizio delle dogane di Genova come fu allora considerato) il traffico in Savona, che del tutto restava trasportato ne' luoghi non soggetti al Serenissimo Dominio, com'anche per li augumenti dell'introi publici, che dal portarsi il traffico in detta Città se ne sperava; e perché giustamente si apprese che nel praticarle potessero avere bisogno di qualche riforma, si stabilì per legge che le dette concessioni si potessero da' Serenissimi Collegi e Illustrissimi Protettori delle Compere prorogare, alterare, moderare e correggere conforme è seguito con la proroga sino all'anno 1769, nel quale tempo essendo stato posto in considerazione che, per quanto si praticasse il pagamento delli soldi 20 per collo, non era stato questo sufficiente a portare il traffico desiderato in Savona, mentre ne' luoghi fraposti nel Serenissimo Dominio non soggetti non si pagava cos'alcuna, e che se bene le strade per via di Savona erano assai più praticabili di quelle degl'altri luoghi non soggetti al Dominio Serenissimo, ad ogni modo li soldi 20 per collo eccedevano l'avanzo che si faceva per la maggiore commodità delle strade, oltre qualche altre difficoltà che s'incon-

Ma le timide iniziative liberistiche si scontrano con la pochezza delle attrezzature portuali. Nel 1693 il governatore di Savona scrive più

---

travano nel Stato Serenissimo per l'osservanza de' buoni ordini nel ricevimento e spedizione delle robbe più di quello segue ne' sudetti luoghi non soggetti ne' quali si usa libertà maggiore ».

Discussa a lungo la pratica, i Protettori di S. Giorgio concedono nel 1680 la tariffa di soldi 5 a collo (moneta di cartulario), ma i Collegi rinnovano nello stesso anno la concessione del porto franco mantenendo ferma la tariffa a soldi 20. Ora i relatori riconoscono che effettivamente il commercio ha abbandonato Savona, sia per la « molteplicità delle gabelle de quali si è aggravata la Città », sia per l'attrazione esercitata dalle *enclaves* dove il transito è del tutto esente da imposta. La riduzione della tariffa a 5 soldi sembra perciò assai opportuna, come bene avevano inteso i Protettori. « Né a questo può ostare la considerazione [...] che facilitandosi questo transito di merci per detta parte ne possa risultare danno all'introito di questa Dogana e Porto franco [di Genova], perché infatti si è riconosciuto che di quelle mercanzie a quali si permette il detto transito per Savona con li soldi 20 per collo non se ne fa estrazione da questi magazen per mandarle da questa Città per via di terra per Piemonte e Monferrato, essendo il transito più agevole, più breve e meno dispendioso per via di mare, onde quanto sono più gravi le imposizioni nel transitare dette merci per via di Savona, tanto maggiori sono il traffico e concorso d'esse da Livorno et altre parti alli luoghi di Riviera non soggetti al Serenissimo Dominio ove non si paga gravezza alcuna. Fu altre volte considerata per dannosa simile concessione alli soldi 5 col dubbio che tutte le tele procedenti dal Piemonte, che s'introducono per via di Savona in questi Porti franchi di Genova in quantità non mediocre, si sarebbero fermate in Savona con due cattivi effetti. L'uno che il negotio delle tele anco per quella che si fa in Genova si trasporterebbe in Savona. L'altro che la Dogana di Genova mancherebbe di quell'introito che va cavando da detta qualità di merci. Li quali due inconvenienti porterebbero il disimpiego del denaro di molti che l'imprestano a Piemontesi sopra il pegno delle robbe che portano qui, il mancamento della provvigione alle persone a cui ne resta appoggiato il pensiero della vendita et in conseguenza la minorazione del traffico con danno di tutte le gabelle di questa Città ».

Secondo i relatori si tratta di timori infondati: con la tariffa più bassa arriveranno più tele e merci piemontesi a Savona, di conseguenza ne giungeranno di più, via Savona, anche al porto franco di Genova, cosicché anche da Genova andranno verso il Piemonte più merci di quelle che ora provengono da Livorno. Si propone, ad ogni buon conto, di concedere il ribasso per soli cinque anni, lasciando ai Protettori di S. Giorgio la facoltà « di revocare la presente concessione ogni qual volta vi conoscessero danno de pubblici introiti ». Perciò « sarà pensiero del Scrivano de' Caratti e Scindico della Dogana di presentare in fine d'ogni anno all'Illustrissimo Magistrato la nota dell'essigenza delli detti soldi 5 fatta tanto in Genova quanto in Savona »: per cinque anni il rischio si può correre, visto che fi-

volte al Senato sollecitando interventi straordinari per la darsena, senza i quali la pur «incessante applicazione» della comunità ottiene poco, «si vede il consumo de' pubblici introiti, e non uguale il profitto». «Se mai, che Dio non voglia, si chiudesse questa bocca — sostiene ancora il governatore — resterebbero prive di porto le galee per un lungo tratto di mare da Genova sino a Monaco e Villafranca [...]»; oltre le ragioni politiche, che sono di molta forza, sarebbe per soffrirne un rilevante danno nell'economico la Casa di San Giorgio che ne ricava dalle merci di mare scuti 3.000 argento annui»<sup>63</sup>. Sollecitata dai Deputati ai negozi di San Giorgio, la Casa prende in esame la situazione, calcola il fabbisogno e decide di erogare per i lavori della darsena savonese un donativo di duemila scudi d'argento, oltre ad un prestito agevolato di L. 4.000, pretendendo però che altre L. 8.000 siano prestate dalla Camera e che il governo garantisca con la propria assistenza e sorveglianza il buon esito dell'operazione<sup>64</sup>.

Il governo compie interamente il proprio dovere: manda a Savona il miglior personale tecnico di cui dispone, vi trasferisce imbarcazioni ed

---

nora le entrate sono state modeste. Una «nota dell'essatto nella Dogana di Genova a soldi 20 per collo per la robba spedita da Genova per via di Savona per il Piemonte» fornisce i seguenti totali: lire 2.280.10 per il 1680-81, lire 2.290.7.2 per il 1681-82, lire 2.715.10 per il 1682-83. Ed una «nota dell'essatto nella Dogana di Savona per le robbe spedite per portofranco per il Piemonte» fornisce, per i medesimi anni, i totali di lire 245.11.10, 243.19.1, 321.11.

Il 27 giugno 1686 i Collegi approvano il ribasso, ma a condizione che Savona si impegni a bonificare alle Compere di S. Giorgio lire 2.500 annue moneta di cartulario. S. Giorgio, cioè, vuole un introito minimo garantito di 2.500 lire; e Savona si impegna a pagare di suo l'eventuale differenza tra tale somma e quella effettivamente incassata. Impegno che viene ufficialmente assunto il 14 agosto 1686 e ratificato il 28 agosto dai Collegi (ASS, C 1, 210, libro II, cc. 316-319).

<sup>63</sup> ASG, *Ant. fin.*, 895, lettere 29 agosto, 10 ottobre e 10 dicembre 1693. L'importo di 3.000 scudi è largamente approssimato per difetto: in realtà il commissario che assiste alla dogana di Savona assicura che l'introito nei due anni 1691 e 1692 ha raggiunto gli 8.000 scudi circa (ivi, 27 dicembre 1693).

<sup>64</sup> Tutta la documentazione relativa ai finanziamenti ed ai lavori di quegli anni è in ASG, *Ant. fin.*, 895: *Porto, molo e darsena di Savona, 1693-1706*. Una analisi di questa importante filza, centrata prevalentemente sulla documentazione cartografica in essa contenuta, è in C. Cipollina, *L'insabbiamento del porto di Savona tra Sei e Settecento*, in «Bollettino ligustico», XXIII, 1971, pp. 45-62.

uomini solitamente al servizio del porto di Genova, incarica due patrizi di seguire personalmente i lavori e di curarne i relativi pagamenti, ordina che un abitante per ogni casa della città e ville sia tenuto a prestare una giornata di lavoro gratuito. Ma tanto fervore non approda a nulla: « Il spacciamento di questo porto — scrive il governatore Domenico Doria nel novembre 1698 — mi è convenuto toccare con mani riuscire di pochissimo profitto [...] per che quello si va guadagnando lentamente con le fatiche di più mesi si perde ad ogni sbatuta di mare, che di nuovo ricumula maggior copia d'arena ». Il 17 luglio 1699 una lunga relazione ai Collegi non fa che confermare l'inutilità degli interventi, sottolineando il sempre maggiore indebitamento della città, gravata ormai da debiti per quasi un milione e mezzo.

Il fallimento provoca alcune polemiche di carattere tecnico, sollecita la presentazione di piani più o meno fantasiosi, uno dei quali — quello dell'agostiniano Giacomo Maria Figari « ingegnere di Sua Maestà Cesarea » — viene accettato e fa spendere inutilmente qualche somma ancora. Infine il governo riprende in mano la pratica, fa stendere nuovi progetti e il 25 marzo 1702 dispone un piano di finanziamento mediante la scritta di 400 luoghi in San Giorgio. La Casa aderisce « considerando quanto influisca al traffico della Liguria » il porto di Savona; ma per pagare i proventi dei luoghi si appropria dell'intero ammontare della gabella d'ancoraggio, fortemente aumentata due anni prima. Il denaro ottenuto mediante la vendita dei luoghi consente di stipulare un contratto d'appalto per L. 108.000 — somma enorme per una città che all'epoca ricava dalle proprie gabelle meno di L. 65.000 annue — il quale prevede:

« la fabrica del nuovo mole, purgo et escavatione del porto e darsina da darsi tutto questo terminato e perfettionato rispettivamente in quattr'anni al più tardi, con obbligo di mantenere doppo di questi il mole per anni dieci, il purgo et escavatione del porto per anni ventisei, nel corso de' quali debba darseli dalla Città per detta manutentione la somma di altre L. 5.780 l'anno »<sup>65</sup>.

Il notevole sacrificio finanziario, questa volta, sembra diretto a buon fine: nel 1705 il governatore attesta che gli appaltatori hanno compiuto

---

<sup>65</sup> ASS, C 1, 211, cc. 37 - 38.

nelle forme pattuite i lavori di scavo e costruzione, e che può cominciare il contratto di manutenzione. Sembra un momento felice di collaborazione, in materia commerciale, tra Genova e il suo Dominio: nel 1708 la Camera nomina una deputazione per dirigere le riparazioni al porticciolo di Camogli, già decise anni prima, e stabilisce che una notevole porzione dei costi sia ripartita su tutto il capitanato di Recco, di cui Camogli fa parte<sup>66</sup>. In quello stesso anno il nuovo regolamento di portofranco, contando di « augumentare il commercio nella Repubblica », stabilisce consistenti riduzioni delle tariffe doganali per le merci in transito da Sestri Levante<sup>67</sup>. Invece la politica degli sgravi doganali viene subito ritrattata e i lavori portuali languono. « Il molo di Camogli è sempre in fieri », sostiene nel 1717 un biglietto di calice, mentre i denari « cavati da' sudori di una comunità » giacciono « morti in San Giorgio »<sup>68</sup>. A Savona il contratto di manutenzione sfocia in una lunga controversia con gli appaltatori, non ancora conclusa nel 1725, e in un rapido ritorno della darsena alle cattive condizioni di prima<sup>69</sup>.

Intanto la stagione della collaborazione è tramontata, l'acquisto del Finale nel 1713 ha eliminato la più pericolosa via alternativa tra il mare e il Piemonte, le franchigie degli scali rivieraschi possono essere liquidate senza timori, il porto di Savona viene lasciato al proprio destino ed « in stato deplorabile » sino alla guerra di successione austriaca,

---

<sup>66</sup> ASG, *Notai*, sc. 1100, not. A. Schiaffino, n. 16. Il primo progetto per la "ristorazione" e il "crescimento" del molo di Camogli viene steso nel 1696 dall'ing. Silvestro Vignolo per incarico della Camera, ed è accompagnato da vive raccomandazioni sull'opportunità del lavoro: « Il beneficio che si apporterebbe non solo a detto luogo, ma anche a' bastimenti dell'una e l'altra Riviera . . . sarebbe di non picciol rilievo, non essendovi altro recettacolo da salvarsi, fra il porto di Genova e quel di Portofino, che questo di Camogli ».

<sup>67</sup> ASG, *Prefettura francese*, 1529, Grida dei Protettori di S. Giorgio in data 12 giugno 1710. Sulle riforme doganali del 1708 e sul loro rapido abbandono si veda L. Bulferetti - C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700 - 1861)*, Milano 1966, pp. 125-132.

<sup>68</sup> ASG, *Notai*, filza cit. Solo a partire dal 1730 i lavori ritroveranno impulso.

<sup>69</sup> ASS, C 1, 112; ASS, *Carte Noberasco*, cart. IV, n. 3, *Fatto concernente all'appalto dell'evacuazione del porto della città di Savona . . .*; ASS, C 1, 172, documenti circa la causa tra la Comunità e gli appaltatori, 29 gennaio e 8 febbraio 1725.

quando l'ulteriore indebitamento da essa causato riporterà la situazione ai tempi più cupi. Gli sforzi compiuti a cavallo del 1700 hanno però messo in luce, accanto all'incertezza e all'inadeguatezza delle soluzioni tecniche, altri fattori negativi nella gestione dello scalo savonese. Nel febbraio 1696 l'allora governatore Domenico Spinola ne ha denunciati alcuni con lucidità:

« In questo tempo, che ho avuto l'honore di servire Vostre Signorie Serenissime qui, ho cognosciuto ancora che la forma che si tiene di spendere le entrate assignate al spacciamento di questo porto non sono conforme [*sic*] devono essere, [...] sì perché sono le ultime ad essere sborzate, et assignate ne' peggiori debitori, come per essere distolte in qualche altro uso e bisogno della città, come ancora per essere ben spesso li sogetti a cui ne resta appoggiata la cura o incapaci o trascurati, o se cade in qualche sogetto valido, resta terminata per poco spazio di tempo l'incombenza, così [come] stabilito dal statuto politico di questa Città »<sup>70</sup>.

Uso improprio dei fondi e debolezza di una magistratura temporanea, dove gli uomini di valore siedono troppo poco e gli incapaci troppo a lungo, sarebbero dunque i principali intralci. Resta da chiedersi il perché di questi difetti, e la risposta non può poggiare che su indizi sparsi. Qualche decennio prima, nel 1659, un altro governatore di Savona — Gio Batta Doria — ha spiegato in una gustosa relazione l'intreccio di complicità fra i capi delle fazioni cittadine che controllano l'amministrazione e gli appaltatori delle gabelle, al fine di « procurare con varij pretesti che il denaro del publico serva agli interessi de' privati »: i gabellotti e i loro accoliti si spartiscono i proventi fiscali, la comunità accumula crediti inesigibili e deve ricorrere sempre più al debito pubblico, mentre ogni « pover'huomo che [...] haverà preso a far qualche lavoro per il commune » impiegherà anni per farsi pagare<sup>71</sup>.

Quanto ai maggiori appaltatori delle opere portuali, essi pure godono di complicità e riescono a farsi pagare con sollecitudine fin troppo

---

<sup>70</sup> ASG, *Ant. fin.*, 895, 9 febbraio 1696. Il governatore suggerisce, per ovviare a questi inconvenienti, che i Collegi ordinino la creazione di una magistratura permanente e impediscano che sulle gabelle della carne e dell'ancoraggio — destinate ai bisogni della darsena — vengano emessi mandati per usi differenti.

<sup>71</sup> ASG, *Magistrato delle Comunità*, 862.

sospetta, spesso per acquisti gonfiati o per lavori mai eseguiti: « di molti certo si è che sono di fabbricarvisi sopra una vendemmia », sostiene nel 1702 una *Dichiarazione del Minor Consiglio* auspicando la nomina di una deputazione di controllo, « altrimenti la maggior parte del denaro se ne andrà in mangerie »<sup>72</sup>. Il che si verifica puntualmente: nel 1721 una supplica al Senato rivela che gli appaltatori del porto sono « sette de' più floridi cittadini » di Savona i quali, « confidati più su le loro aderenze che su l'assistenza della giustizia, doppo d'essersi imborzata la somma di L. 177.369 si sono fatti lecito d'abbandonare de facto detto appalto, con lasciar detto porto pieno di sabbia poco meno di quello fosse in tempo che si sono assonti l'obbligo d'evacuarlo ». E si dice chiaro che questa pratica si è trascinata a lungo con danno della città perché nell'amministrazione civica, tra gli Anziani e i Maestri Razionali, sono « sempre stati [...] framischiati o qualche d'uno di detti appaltatori, o altri lor parenti o faotori », cosicché « il trattare di questa pratica era *ponere os in coelum* »<sup>37</sup>.

Non si tratta di episodi isolati: quando, a partire dal 1763, si decide di sottoporre a revisione i libri contabili del Magistrato di vie e darsena, si scopre dappertutto « falsità di addebitazioni e mancanza di più somme a danno del Magnifico Ufficio », vien fuori un campionario davvero notevole di frodi e di irregolarità<sup>74</sup>. Ma l'immane disonestà umana sembra favorita dalla debolezza istituzionale. È singolare che solo nel 1763, appunto, ci si preoccupi di rivedere le scritture. È altrettanto singolare che solo nel 1723 si stenda un progetto di riforma del Magistrato di darsena — per renderlo triennale e specializzato nella sola materia portuale trasferendo nei Censori la cura delle strade — e che tale progetto non venga approvato, se non molto più tardi e parzialmente<sup>75</sup>. Come non vengono approvate, nel 1731 e nel 1739,

---

<sup>72</sup> C. Cipollina, *op. cit.*, pp. 49-50.

<sup>73</sup> *Fatto concernente all'appalto cit.*

<sup>74</sup> ASS, C 1, 139, relazioni contabili 1763 - 1796.

<sup>75</sup> ASS, C 1, 172, *Relazione della deputazione incaricata di suggerire provvidenze per il porto*, 29 ottobre 1723. La magistratura viene effettivamente riformata e resa triennale con i decreti del Senato dell'11 dicembre 1739 e del 1° aprile 1746. L'amministrazione avrà anche facoltà di confermare in carica i magistrati, co-

proposte di riforma per l'elezione del custode del porto. L'unica innovazione di rilievo è la creazione, già nel 1704, di una *Deputazione agli arrendamenti del porto*, magistratura straordinaria destinata a curare la liquidazione del debito contratto due anni prima con San Giorgio, ed a durare in carica « sino all'opra finita » senza i consueti avvicendamenti di persone<sup>76</sup>. Ma in questo caso è facile intuire che, oltre all'esigenza impellente di sdebitarsi, è l'oculata vigilanza di San Giorgio ad imporre ai Savonesi una maggiore cura delle pubbliche finanze.

Se si eccettuano i periodi di più acuta emergenza, o i momenti in cui è la Repubblica stessa ad assumere l'iniziativa, la sollecitudine della città minore per il proprio porto non sembra mai troppo viva: trapela dagli atti ufficiali che solo una parte (e non la maggiore) del ceto dirigente cittadino ha a cuore il problema ed è disposta a consumare energie e denari per risolverlo. « A conservar la darsena non è bastate spendervi annualmente [...] il doppio di quello che da' navigli si riscuote », aveva scritto l'annalista Verzellino<sup>77</sup>. La gestione dello scalo non può che essere largamente passiva, solo una città commerciante può assumersene l'onere con entusiasmo e continuità. Ma Savona ha cessato presto di essere davvero una città mercantile e manifatturiera: la sottomissione del 1528, più che annientarne le libertà comunali, ne ha sconvolto il tessuto economico, privandola per sempre dell'antica funzione di emporio mediterraneo e colpendo a morte anche l'artigianato che era il più interessato ai traffici di largo respiro<sup>78</sup>. Pochi decenni dopo, Savona è una città sonnolenta e graziosa, ricca di ville e di istituti religiosi, « utilizzata ormai, nell'ambito dello Stato genovese, come un'area peri-

---

me avviene nel 1780 quando essi, per avere bene operato, vengono prorogati nell'ufficio sino al 1786 (ASS, C 1, Porto 7, fasc. 10).

<sup>76</sup> ASS, C 1, 211, cc. 54 v. - 56; ASS, C 1, 215, n. 152. I Deputati agli arrendamenti del porto vengono nuovamente istituiti nell'aprile del 1753, per rimettere ordine nelle disastrose finanze dopo « le passate turbolenze di guerra ». Resteranno in carica, avvicinandosi solo in caso di malattia o morte, fin dopo la caduta della Repubblica (ASS, C 1, Porto 4, n. 1 e 2; ASS, C 3, 113, fasc. 1).

<sup>77</sup> G.V. Verzellino, *op. cit.*, I, p. 63.

<sup>78</sup> Per un'analisi puntuale del tracollo economico savonese dopo il 1528 si veda C. Varaldo, *1536, un anno nella crisi: società ed economia a Savona nell'anno dell'Apparizione*, in *La Madonna di Savona*, Savona 1985, pp. 8-99.

ferica, pianificata a puri fini di servizio »<sup>79</sup>. Il suo ceto dirigente, in netto calo demografico come la comunità nel suo complesso, è costituito essenzialmente da proprietari e da *rentiers*: nessuna meraviglia se il porto non è il primo dei loro pensieri; o se, quando gli stanziamenti per la sua conservazione rischiano di compromettere il pagamento degli interessi sul debito pubblico, essi protestano e si oppongono, solidali in ciò con quelle opere pie e quei corpi religiosi che sono i maggiori detentori di “luoghi di monte”.

Questa debolezza degli interessi mercantili, comune a tutti i centri rivieraschi, compone con l'inadeguatezza delle strutture portuali un circolo vizioso che soltanto l'intervento deciso e continuo dello Stato potrebbe rompere: intervento tanto più necessario quanto più, nel corso del Settecento, si va delineando una strategia sabauda tesa a potenziare e favorire i porti di Nizza e di Oneglia<sup>80</sup>. Proprio in un periodo in cui sono forti le preoccupazioni per la concorrenza di Nizza, tra il 1769 ed il 1775, la Repubblica torna infatti ad interessarsi del porto di Savona: gli assicura cospicui finanziamenti attingendo a “colonne” che giacciono inoperose in San Giorgio ed a capitali delle opere pie; segue i lavori portuali con grande attenzione; infine, nel 1778, rinnova ed accresce le franchigie doganali<sup>81</sup>.

Anche questo, però, è soltanto un episodio: importante, positivo nei risultati, eppure troppo tardivo e troppo isolato per segnare davvero l'inizio di una nuova politica portuale nella Repubblica di Genova. D'altronde, nel crepuscolo del vecchio Stato aristocratico, non c'è da attendersi alcuna spinta verso una ripresa massiccia delle attività marittime, nonostante le buone intenzioni di pochi riformatori e una non

---

<sup>79</sup> G. Fiaschini, *Savona: destino di una città minore tra medioevo ed età moderna*, in *La Madonna di Savona* cit., pp. 49-78 (qui p. 74).

<sup>80</sup> Il governo genovese, incapace di opporvisi, ancora nel 1751 pensa che la rovina degli scali rivieraschi possa favorire i commerci della Dominante. Tuttavia il regolamento di portofranco dello stesso 1751 ripristina alcuni punti franchi (Bocca di Magra, Sestri Levante, Savona, Finale) con risultati che si rivelano positivi nei decenni seguenti (L. Bulferetti-C. Costantini, *op. cit.*, pp. 147 e 152-155; v. anche G. Giaccherò, *op. cit.*, pp. 98-99).

<sup>81</sup> ASS, C 1, Porto 3; ASS, C 1, Porto 7, fasc. 10; N. Cerisola, *op. cit.*, pp. 106-109.

sfavorevole congiuntura commerciale. Per quanto riguarda, in particolare, il potenziamento degli scali minori, qualcosa di nuovo comincerà ad accadere soltanto allorché Genova perderà la propria identità ed autonomia politica, e la logica dello Stato cittadino finirà per sempre.

Fioriranno allora i progetti napoleonici di grandi lavori marittimi e verrà delineandosi per la Liguria un primo sistema portuale integrato, pur se le realizzazioni resteranno modeste. Anche dopo, sotto il re di Sardegna, occorreranno decenni perché le iniziali buone intenzioni si traducano in atti concreti<sup>82</sup>.

---

<sup>82</sup> A Savona alcune generazioni di storici locali, mentre levano lamenti sulle perdute libertà comunali e tacciano l'antica Dominante di egoismo e malvagità, mitizzano il breve periodo dell'annessione all'impero napoleonico, quando la loro città diventa capoluogo di dipartimento ed il porto riceve particolari attenzioni, dimenticando che in realtà i Francesi realizzano pochissimo. Da questa stessa storiografia vengono benevolmente considerati anche i decenni durante i quali la città fa parte del Regno di Sardegna, benché i Savoia non si mostrino nei fatti più solleciti dell'antico governo repubblicano, anzi compiano un arretramento rispetto alle concessioni doganali fatte da Genova nel 1778 (N. Cerisola, *op. cit.*, pp. 151-152). Nel 1852 un intellettuale savonese *engagé*, il medico-economista Carlo Gaetano Baffico, afferma compiaciuto che « attualmente, in virtù del nuovo reggimento, questo porto è dichiarato di prima classe, e qual proprietà dello Stato si avrà quindi la soddisfazione di vederlo presto reso come merita più comodo asilo d'ogni nave ». Così ammette implicitamente che fino ad allora il governo sardo non ha fatto nulla per migliorarne le condizioni; ma non rinuncia a ricordare, con rancorosa memoria d'elefante, che il bello scalo savonese è stato rovinato dai Genovesi (C.G. Baffico, *Savona. Cenni geografici, statistici, storici e commerciali*, estratto dal fasc. 84 della *Enciclopedia geografica*, Venezia 1853, p. 11).

TABELLA A

Entrate derivanti dalla gabella dell' *ancoraggio* e destinate alla manutenzione della darsena di Savona (a partire dal 1630 metà dei proventi dell'ancoraggio viene destinata al servizio del debito pubblico savonese). Importi arrotondati all'unità.

Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)	Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)
1634	300	1766	4.422 *
1636	1.470	1767	4.422 *
1637	1.400	1768	4.621 *
1647	1.050	1769	4.621 *
1649	900	1770	4.621 *
1693	653	1771	4.621 *
1696	704	1772	4.621 *
1697	734	1778	5.251
1701	3.566	1779	5.303 *
1702	3.578	1780	5.303 *
1703	2.146 *	1781	5.303 *
1704	2.146 *	1782	5.303 *
1705	2.146 *	1783	5.350 *
1708	2.192 *	1784	5.350 *
1709	2.192 *	1785	5.350 *
1710	2.192 *	1786	5.350 *
1753	4.706 *	1787	5.350 *
1754	4.400 *	1788	5.453 *
1755	4.400 *	1789	5.453 *
1756	4.226 *	1790	5.453 *
1757	4.226 *	1791	5.453 *
1758	4.332 *	1792	5.453 *
1759	4.332 *	1794	6.175 *
1760	4.332 *	1795	6.175 *
1761	4.332 *	1796	6.175 *
1762	4.332 *	1797	6.175 *
1763	4.422 *	1798	6.175 *
1764	4.422 *	1799	5.221
1765	4.422 *		

\* = prezzo di vendita della gabella.

TABELLA B

Entrate derivanti dalla gabella carne o sue addizionali e destinate alla manutenzione della darsena di Savona. Importi arrotondati all'unità.

Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)	Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)
1636	11.042	1762	3.502 *
1637	12.018	1763	3.975 *
1647	6.500	1764	3.975 *
1693	5.516	1766-1767	4.069
1696	4.500	1768-1769	4.525
1697	4.499	1770	2.209
1701	4.906	1771	2.403
1702	4.830	1772	3.750
1705	14.095	1773	3.000 circa
1753	11.471 *	1774-1775	6.850
1754	11.471 *	1776-1777	6.987
1755	11.551	1778-1779	7.945
1756	4.126 *	1780	6.349
1757	4.126 *	1781-1782	6.400 *
1758	3.562 *	1783-1784	6.146
1759	3.240	1785-1786	5.956
1760	3.155	1787-1788	6.112
1761	3.502 *		

\* = prezzo di vendita della gabella.

TABELLA C

Entrate provenienti dal dazio delle carene della darsena di Savona. Importi arrotondati all'unità.

Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)	Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)
1736-1741	300 annue circa	1766	1.045
1753	771	1767	1.207
1755	1.219	1768	1.035
1756	986	1769	807
1757	918	1770	675
1758	821	1771	665
1759	871	1772	648
1760	644	1773	712
1761	996	1774	757
1762	747	1775	972
1763	860	1776	902
1764	1.072	1779	134
1765	829	1780	204

TABELLA D

Principali prestiti contratti dalla comunità di Savona per i bisogni del porto.

Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)	Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)
1626	50.000	1754	6.000
1633-1634	60.000	1756	1.800
1642	100.000	1764	7.000
1661	25.000	1765	35.000
1690	16.000	1766-1768	16.000
1694	8.000	1770	119.500
1702-1703	82.080	1774	100.000
1749	30.000		

TABELLA E

Spese annuali per la manutenzione ordinaria o straordinaria della darsena di Savona (per gli anni nei quali non è possibile indicare esattamente le spese si sono indicati gli assegnamenti per i lavori del porto). Importi arrotondati all'unità.

Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)	Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)
1546-1548	5.579	1760	6.329
1586	7.500 circa	1761	5.141
1608	5.565	1762	5.367
1609	7.033	1763	2.700
1610	7.088	1764	27.015
1611	6.967	1771-1773	103.190
1612	8.701	1773-1775	70.875
1613	13.085	1776	6.675
1614	4.455	1777	6.800
1615	5.077	1778	7.300
1626-1627	15.931	1779	4.000
1633	23.163	1780	6.912
1634	22.623	1781	5.500 *
1635	11.051	1782	6.500 *
1636	16.480	1783	3.100 *
1637	16.168	1784	6.500 *
1647	14.432 *	1785	4.774 *
1648	7.328	1786	4.656 *
1649	6.775 *	1787	2.519
1650	1.551	1788	2.237 *
1651	1.016	1789	3.100
1652	807	1790	15.500 *
1694-1701	96.000	1791	4.900 *
1753	4.800	1792	5.867 *
1754	7.214	1793	5.300 *
1755	8.032	1794	7.520 *
1756	7.530	1795	5.500
1757	6.722	1797	9.000
1758	8.022	1800	9.489
1759	4.598		

\* = l'importo comprende anche le spese per la viabilità urbana, non esattamente definibili.

° = la prima somma si riferisce ai lavori di dragaggio, la seconda ad interventi ai moli, riparazione o costruzione di pontone o bette.

RICCARDO STILLI

**UN PORTO PER SANREMO: DIFFICOLTÀ  
TECNICHE E PROBLEMI POLITICO - FINANZIARI**



SOMMARIO: 1. I miglioramenti del primitivo approdo sino alla fine del Cinquecento - 2. Il nuovo molo seicentesco ed il "Bastione della Marina" - 3. Le prospettive per la creazione di un valido scalo tra il 1646 ed il 1648 - 4. Le difficoltà finanziarie e la realizzazione della banchina (1656) - 5. Le trattative con l'impresario I. Gnecco e gli sforzi per risollevere le sorti del bacino portuale - 6. Il tracollo dell'approdo ed i tentativi di costruire nuove infrastrutture alla fine del Seicento - 7. Il generale declino durante il XVIII secolo.

1. *I miglioramenti del primitivo approdo sino alla fine del Cinquecento.*

Fra i piccoli porti esistenti nell'estrema Riviera di Ponente, fin dal XV secolo l'unico di una certa importanza fu quello di Sanremo. Questo piccolo centro, che aveva considerevoli tradizioni commerciali, tentò a più riprese di creare e successivamente di migliorare la struttura del proprio approdo, che rappresentava la primaria fonte di vita per tutta la comunità; i tentativi si intensificarono in particolare a partire dalla seconda metà del XVI secolo, nonostante l'opposizione di Genova, gelosa di tutti i traffici che si svolgevano all'interno del Dominio e che non passavano attraverso lo scalo della capitale.

Le vicende del "porto" di Sanremo, dagli inizi, quando in realtà esisteva solo un piccolo molo, alla caduta della Repubblica genovese, rimangono l'oggetto principale di questo lavoro<sup>1</sup>, anche se una parte

---

<sup>1</sup> Questo contributo è il frutto della rielaborazione di una parte della Tesi di Laurea in Storia economica discussa dall'A. presso la Facoltà di Economia e

della ricerca è incentrata sul porto e sulla struttura dei moli, spesso rifatti con alterne vicende e secondo vari progetti; ma ciò che colpisce di più nell'analizzare la vita di questo scalo marittimo dall'inizio del Cinquecento sino alla fine del Settecento sono gli enormi problemi finanziari che la comunità di Sanremo ha dovuto sempre affrontare: essi talvolta scaturivano da crisi commerciali nel Mediterraneo, da carestie, da epidemie, ma più frequentemente venivano creati dalla Dominante.

Sono appunto le difficoltà nei rapporti con la Repubblica, forse timorosa di veder nascere nell'estremo Ponente ligure una potenziale rivale nei commerci marittimi, che caratterizzano buona parte della costruzione delle infrastrutture dell'approdo. Ostacoli creati appositamente da Genova con ogni mezzo: bocciando i progetti presentati dai sanremaschi; promettendo e poi non devolvendo i fondi necessari alla realizzazione del molo; colpendo pesantemente le casse comunali con gravose gabelle ed infine controllando i traffici marittimi imponendo il passaggio di ogni nave dal porto della capitale.

In seguito allo sviluppo dell'attività marittimo-commerciale e grazie alle favorevoli condizioni ambientali, nacque probabilmente nella popolazione di Sanremo il desiderio di avere delle infrastrutture adeguate. Non si conosce di preciso la data dei primi lavori, ma già dallo Statuto del 1435<sup>2</sup> emergono alcune disposizioni per la sistemazione dei pali necessari per l'ormeggio e per le operazioni di sbarco: nel capitolo *De pallis plantandis in ripa Sanctiromuli* viene prescritto che ogni cittadino annualmente debba *scurare*, ossia pulire e dragare, *ipsam ripam tam in mari, quam in terra* e che il Consiglio obblighi la popolazione

---

Commercio dell'Università degli Studi di Genova nell'a.a. 1985-86. Si ringrazia la Prof. Paola Massa Piergiovanni per l'incoraggiamento ed i consigli.

<sup>2</sup> Sullo Statuto si veda N. Calvini, *Statuti comunali di Sanremo*, Sanremo 1983. Sulla storia di questa Comunità sono sempre utili alcuni vecchi lavori quali quelli di G. Rossi, *Storia della città di Sanremo*, Sanremo 1867; R. Andreoli, *Storia di Sanremo*, Venezia 1904; A. Canepa, *Storia di Sanremo*, Sanremo 1932 e, più recente, F. Rostan, *La contea di Ventimiglia e la sua funzione storica*, Bordighera 1952, ai quali si rimanda per le notizie di dettaglio ed in particolare per quanto concerne l'organizzazione amministrativa della Comunità e le alterne vicende della sua economia. V. anche, da ultimo, il quadro delineato da N. Calvini - C. Gentili, *La storia del porto di Sanremo*, Sanremo 1986.

a riparare il molo (*et reparari facere modulum*)<sup>3</sup>. Questo era l'unico caso in cui lo Statuto imponeva un lavoro collettivo, un retaggio feudale che obbligava i sudditi a prestazioni gratuite di lavoro. Il motivo di tale costrizione si basava sul presupposto dell'interesse generale, dato che riguardava direttamente gran parte della popolazione (commercianti e marinai) e indirettamente tutti (rifornimento delle vettovaglie); l'intera cittadina era quindi chiamata a partecipare ai lavori: i padroni delle barche, inoltre, dovevano mettere a disposizione gli attrezzi ed il materiale necessario alla realizzazione dell'opera<sup>4</sup>.

Il luogo dove venne costruito il primo molo non può essere indicato con certezza; è però presumibile che sorgesse a ponente del torrente San Francesco ed a levante dell'attuale porto: tale posizione permetteva di creare una barriera contro le dannose correnti marine che, procedendo parallele al litorale e trasportando sabbia e detriti, provocavano l'interramento del bacino. Probabilmente l'errore più grave fu però quello di erigere tale approdo a difesa dello scirocco, in quanto questo vento, pur soffiando assai spesso sulle coste della Riviera di Ponente è sicuramente molto meno pericoloso del violento libeccio che talora investe l'insenatura.

Durante il XV secolo il molo venne più volte ricostruito in seguito alle tempeste ed alle mareggiate che si abbattono sulla costa, a testimonianza della fragilità dell'opera, costituita da pochi grossi massi gettati in acqua in linea perpendicolare alla spiaggia.

La prima metà del XVI secolo fu caratterizzata da un quasi totale disinteresse della comunità nei confronti del suo approdo, ad eccezione dell'inizio dell'estate 1533, quando il Parlamento diede l'incarico di verificare le condizioni del molo e, dopo tre mesi, di iniziare i lavori di riparazione, finanziandoli con l'introito di alcune multe<sup>5</sup>.

Per assistere al risveglio di interesse per un'attività di miglioramento portuale bisogna in pratica attendere la metà del XVI secolo,

---

<sup>3</sup> N. Calvini, *Statuti Comunali* cit., cap. 166, p. 316.

<sup>4</sup> Questa imposizione veniva chiamata *sequella*. Si veda anche N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, pp. 149-150.

<sup>5</sup> *Ibidem*, pp. 9-12 e pp. 19-21.

quando, nel giro di un decennio, il Parlamento, con numerose delibere riguardanti la riparazione ed il rifacimento del molo, evidenzia in modo chiaro sia il tentativo di creare un nuovo e solido approdo, sia il gravoso problema del reperimento dei fondi necessari alla realizzazione di tale opera, sia il difficile rapporto intercorrente tra la Dominante e Sanremo. Il governo della Repubblica vietava al Parlamento della comunità ogni autonoma decisione: tutti i progetti per la costruzione di un riparo dovevano essere approvati dal Senato della Repubblica<sup>6</sup>, anche se si trattava di opere di difesa contro i corsari<sup>7</sup>.

Le crescenti spese per la manutenzione del porto<sup>8</sup> causavano inoltre delle uscite troppo elevate per il ridotto bilancio comunale ed il Parlamento era costretto, per reperire le somme mancanti, ad imporre sempre più gravose gabelle: è per questo motivo che anche lo Statuto del 1565 prevedeva l'aumento della multa che colpiva chi avesse alienato ad un forestiero il proprio vascello entro cinque anni dalla sua costruzione, devolvendo l'introito alla realizzazione dei lavori necessari nel porto.

Due delibere, del 1575 e del 1576, testimoniano poi l'importanza crescente assunta dalla funzionalità del molo all'interno della comunità: nella prima risultano stanziati dal Parlamento ingenti somme atte a coprire le spese per i tre anni successivi<sup>9</sup>; nella seconda, in seguito

---

<sup>6</sup> Risulta dalla documentazione che già nel gennaio 1558 la Comunità si preoccupava di nominare una commissione che provvedesse sia all'iter burocratico, sia alla stima della spesa necessaria alla costruzione di un nuovo molo. L'anno successivo venne anche acquistato un terreno a levante di quello già posseduto per ampliare lo scalo delle barche. Archivio di Stato di Sanremo (da ora ASS), *Carte Pinelli*, scat. 46, vol. 63, *Deliberazioni del Consiglio di Sanremo* (1553-62), delibera del 28 gennaio 1558; scat. 66, vol. 89, *Deliberazioni della Comunità di San Remo* (1552-1685), 28 gennaio 1558 e 8 ottobre 1559.

<sup>7</sup> Già il 7 luglio 1553 il Consiglio Comunale aveva inviato una richiesta alla Repubblica per erigere una difesa contro le invasioni dei corsari. ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66 cit.

<sup>8</sup> Non indifferente il costo della difesa stessa dell'approdo, che induce la Comunità, nel 1561, ad acquistare ed installare sul molo due nuovi cannoni con gittata capace di coprire l'intero golfo. ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66 cit., 13 luglio 1561.

<sup>9</sup> *Ibidem*, 29 maggio 1575.

ad una richiesta fatta dai Consoli del mare e dai *patroni* delle barche, il Consiglio Comunale decise l'ampliamento della spiaggia adibita all'ormeggio delle imbarcazioni, che ormai risultava insufficiente<sup>10</sup>.

## 2. *Il nuovo molo seicentesco ed il "Bastione della Marina".*

Con il nuovo secolo iniziò un periodo determinante per la realizzazione di un migliore approdo a Sanremo: la comunità rivolse infatti una continua attenzione alla zona portuale, anche se non sempre premiata da risultati adeguati.

Nel primo cinquantennio il Parlamento tentò, a più riprese, di erigere uno scalo marittimo degno del florido commercio della comunità, ma l'assenza pressoché totale di una programmazione, sia tecnica che finanziaria, portò alla continua interruzione dei lavori: solo nella prima metà del XVII secolo vennero iniziati una decina di volte.

Il motivo principale di questi insuccessi è da ricercarsi nella mancanza di una politica capace di procurare in modo continuativo e certo gli introiti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura desiderata. Il Parlamento era così costretto, volta per volta, o a devolvere una determinata gabella, come accadde per quella del pane ed in seguito per quella della frutta, o a richiedere alla Repubblica le somme di denaro necessarie per finanziare i lavori.

La cronica carenza di fondi obbligò ancora una volta il Consiglio Comunale ad esaminare, il 28 luglio 1600, su richiesta degli ufficiali della fabbrica del molo (Paolo Almenni e Giovanni Bottino), una delibera che imponeva una *sequella* a tutta la popolazione<sup>11</sup>: veniva cioè

---

<sup>10</sup> *Ibidem*, 5 febbraio 1576. Si veda anche N. Salvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 21.

<sup>11</sup> «... *audita* ragione di detto Pauli Almenni et Joannis Bottini duorum ex *officialibus fabricae moduli, exponentes ut infra*: Signorie vostre sonno e vedono l'opera che si va facendo al molo, ma perché di breve ne mancheranno i denari ... acciò si possi tirar detta fabbrica inanti, sarìa bene, se così a vostre Signorie pa-

imposto ad ogni cittadino di trasportare dal bosco alla spiaggia il legname necessario per completare il pontone, elemento assai utile all'interno del bacino portuale: questo « grosso galleggiante di legno » poteva essere impiegato in numerose operazioni di trasporto, quali il collocamento delle casse utilizzate nella costruzione delle banchine ed il trasferimento del materiale pesante necessario per riparare i danni causati dal mare.

Il mese seguente un'ulteriore delibera dava libera facoltà ai costruttori del molo di prelevare dalla gabella del pane le somme necessarie per la continuazione dei lavori<sup>12</sup>; le nuove disponibilità finanziarie e le migliori capacità tecniche permisero di proseguire velocemente l'opera tanto che, nel 1605, si poteva ammirare un molo lungo 300 palmi<sup>13</sup> e di altezza pari a 15 palmi: esso si disponeva, contrariamente al precedente, di fronte al dannoso libeccio per garantire una maggiore sicurezza alle numerose imbarcazioni ormeggiate, spesso superiori alle cento unità. Il progetto prevedeva anche la possibilità di prolungare l'attracco per ulteriori 50 palmi ed ancora, dopo un gomito, di continuare l'opera per altri 390 palmi: la nuova costruzione avrebbe infatti permesso di creare anche un sicuro riparo dallo scirocco, di aumentare il fondale a 26 palmi ed in questo modo di poter offrire l'ormeggio anche alle galere<sup>14</sup>.

Con l'ultima disposizione, molto probabilmente, il Parlamento di Sanremo voleva sensibilizzare il Senato della Repubblica al finanziamen-

---

rerà, di fare una tassa ... Di più havendo in bosco alcuni legnami necessari per detto pontone, dare allo Ufficio di detta fabrica facultà di poter fare una sequella di bestie bastanti per condur essi legni alla marina e liberar li portatori dalla tassa ...». ASS, *Carte Pinelli*, scat. 48, vol. 68, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1591-1624); scat. 66, vol. 89 cit., 28 luglio 1600.

<sup>12</sup> « ... ordinaverunt quot si officiales seu presidentes dicte fabrice moduli mutuo acceperint pecuniam erogandam in utilitate ipsius fabrice ... pecunias mutuas accipere de pretio gabelle panis anni proximi venturi ... ». *Ibidem*, 20 agosto 1600.

<sup>13</sup> Un palmo corrispondeva a 0,24766 metri. Si veda P. Rocca, *Pesi e misure di Genova e del Genovesato*, Genova 1881, p. 160.

<sup>14</sup> N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, pp. 23-25.

to dei lavori, poiché la nuova struttura avrebbe creato un avanposto per le navi da guerra genovesi verso la Francia.

I progetti dei cittadini sanremesi furono bruscamente interrotti da una violenta tempesta che distrusse, nell'inverno del 1605, il nuovo pontone e causò gravi danni al porto<sup>15</sup>. La comunità però non abbandonò il desiderio di migliorare l'infrastruttura esistente e nel 1608, dopo solo tre anni, il Parlamento deliberò la ricostruzione di un « ridotto, darsina o porto »<sup>16</sup>; inoltre veniva messa in rilievo l'importanza di un fondale adeguato alle crescenti esigenze del commercio. Il Consiglio Comunale per portare a termine tale opera faceva richiesta al « Molto Illustrissimo Ufficio di San Giorgio di due o tre milla scudi » e di una « persona giudicosa, esperta, che venghi in questo luogo a revedere se vi si potrebbe fare detto ridotto, darsina o porto ».

Non si sono trovati documenti a testimonianza dell'effettiva realizzazione di questi lavori, ma, pochi anni dopo, nel 1611, gli ingegneri Antonio Frugono<sup>17</sup> e (successivamente) Bartolomeo De Luca<sup>18</sup> furono incaricati di preparare dei progetti per la ricostruzione del molo. Da altre fonti risulta comunque che i nuovi lavori prevedevano l'ampliamento della zona portuale attraverso l'acquisto di alcuni terreni posseduti da due ricchi mercanti sanremesi, Gio. Maria Fabiano e Angelo Palmaro<sup>19</sup>, e che l'intera gabella della frutta, ad esclusione di 5.000 lire, veniva devoluta per due anni consecutivi alla fabbrica del molo.

---

<sup>15</sup> *Ibidem*, pp. 25-26.

<sup>16</sup> ASS, *Carte Pinelli*, scat. 66, vol. 89 cit., e scat. 48, vol. 68 cit., 20 novembre 1608.

<sup>17</sup> « ... pecuniis ... fabricae moduli et plagie maris detto Antonio Frugono per designo dato in detta fabrica ... ». ASS, *Carte Pinelli*, scat. 50, vol. 71, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1608-1615), 11 giugno 1611.

<sup>18</sup> « ... habbiamo mandato a chiamare un valente homo designero per la nuova fabrica del molo e spiaggia, detto Bartolomeo De Luca, il quale ha già fatto il suo designo che si presenta alle SS.VV. ... ». *Ibidem*, 22 luglio 1611.

<sup>19</sup> « ... visto e sentito detto Bartolomeo a boca che ad ogni modo bisogna havere per detta fabrica il giardino di Gio. Maria Fabiano ... »; « ... Bartolomeo De Luca designero, il quale ha dato il suo designo ... per il qual designo fa bisogno di ampliare la spiaggia ... per tirare inanzi la fabrica del molo il giardino di Gio. Maria Fabiano e quello di Angelo Palmaro quondam Girolamo, come si pos-

Quasi contemporaneamente ebbero inizio le insistenti richieste alla Repubblica, da parte dei cittadini della comunità, per la costruzione di un baluardo a difesa della zona portuale, poiché, pur essendo cessate da tempo le invasioni dei Turchi, i pirati continuavano, vicino alla costa, a depredare le navi cariche di merci che entravano ed uscivano dal porto<sup>20</sup>. Sanremo, inoltre, stava diventando un grosso centro abitato, sempre più ricco e, di conseguenza, la realizzazione di quest'opera, che sarà successivamente denominata "Bastione della Marina", avrebbe sicuramente aumentato l'importanza dell'approdo e la sicurezza dei mercanti.

I fondi necessari per la costruzione del baluardo furono richiesti al Senato di Genova che cedette a tal fine per due anni la "scrivania", concessione raramente accordata e consistente nell'introito delle tasse riscosse dai notai, che restavano a disposizione del Comune<sup>21</sup>. Fu così che, il 25 novembre 1613, i sanremesi iniziarono i lavori. In pochi anni l'opera venne portata a termine e sopravvisse fino al 1755 quando, in seguito alla rivolta del 1753, il generale genovese Agostino Pinelli la fece incorporare nella costruzione della fortezza di S. Tecla.

I lavori per il rifacimento del molo ripresero nel 1618, anno in cui venne accettato il progetto dell'ingegnere Stefano Carro. L'opera che il costruttore voleva realizzare era di notevole portata in quanto, oltre a prevedere « l'accrescimento del muolo da ponente di palmi 125 in cui è in fondo di palmi 12 e quello da levante di palmi 160 tirando a scirocco »<sup>22</sup>, contemplava l'acquisto di nuovi terreni e la distruzione di alcune case di cittadini sanremaschi per un nuovo ampliamento della zona

---

sono vedere dalli disegni che si presentano . . . ». *Ibidem*, scat. 50, vol. 71 cit., 22 luglio 1611 e 24 luglio 1611; scat. 66, vol. 89 cit., 24 luglio 1611. La generosità del ricco commerciante sanremasco Gio. Maria Fabiano gli fa donare alla Comunità il terreno richiestogli dal Parlamento perché necessario all'ampliamento della zona portuale.

<sup>20</sup> Cfr. N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 26.

<sup>21</sup> ASS, *Carte Pinelli*, scat. 34, filza 38, *Procure, quietanze e gride, Lettere Patenti e altre della Comunità di San Remo*, atto del 25 novembre 1613.

<sup>22</sup> *Cronache di San Remo e della Liguria Occidentale dal Ms. Borea*, Bordighera 1970, p. 83.

portuale<sup>23</sup>. Purtroppo però, in seguito alla guerra scoppiata nel 1625 tra la Repubblica di Genova e Vittorio di Savoia, Principe di Piemonte, i commerci, così come i nuovi lavori, subirono un brusco arresto.

Il motivo più grave che portò ad una rapida decadenza della comunità fu la festosa accoglienza che i sanremaschi, stanchi del soffocante dominio genovese, riservarono ai piemontesi; i Savoia però poterono governare solo per pochi mesi, poiché i soldati della Repubblica, aiutati dagli Spagnoli, ripresero ben presto il dominio della città, ma le ripercussioni furono disastrose: la Repubblica di Genova impose nuove e più gravose gabelle, aumentò i controlli sui commerci e sospese i contributi per la ricostruzione del molo<sup>24</sup>.

### 3. *Le prospettive per la creazione di un valido scalo tra il 1646 ed il 1648.*

La comunità di Sanremo riuscì a risollevarsi finanziariamente solo dopo molti anni, grazie anche all'autorizzazione, ottenuta dopo lunghi contrasti politici, nel settembre 1637, di poter liberamente commerciare con le località del ponente<sup>25</sup>. Lo sviluppo del commercio che si verificò in seguito a questa concessione riportò il benessere nella città: iniziarono quindi prontamente i nuovi lavori nella zona portuale.

Una prima elevata spesa venne sostenuta negli anni 1639-1640<sup>26</sup>, ma fu solo una piccola parte dell'ingente opera di ricostruzione del molo che venne deliberata dal Parlamento ed eseguita nel triennio tra il 1646 ed il 1648: si voleva erigere, finalmente, un approdo capace di resistere all'azione del mare e, per la prima volta, si avviò una program-

---

<sup>23</sup> ASS, *Carte Pinelli*, scat. 66, vol. 89 cit., 20 aprile 1618; 18 maggio 1618 e 2 agosto 1620.

<sup>24</sup> Cfr. G. Rossi, *Storia della città di Sanremo* cit., p. 153 e sgg.; A. Canepa, *Storia di Sanremo* cit., p. 86 e sgg.

<sup>25</sup> N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 85.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 27.

mazione di natura sia tecnica che finanziaria tale da poter concretizzare le speranze della comunità. In primo luogo il Consiglio Comunale svolse una composita attività di preparazione per poter disporre di tutti gli elementi necessari alla realizzazione dell'opera: dal punto di vista tecnico cominciò le trattative con una delle maggiori imprese costruttrici di porti dell'epoca, al fine di ottenere una certa garanzia di affidabilità; per quanto riguarda il lato finanziario si adoperò per attuare, finalmente, una politica organica di imposizione, tale da permettere una sia pur minima autonomia gestionale; infine affrontò il gravoso problema delle relazioni con la capitale per ottenere le autorizzazioni necessarie ed i contributi indispensabili per l'attuazione del progetto.

Le prime trattative risalgono al 21 febbraio 1646, quando il Parlamento deliberò di incaricare « un Magistrato per fare il nuovo molo » e di prendere « ad interesse mille pezzi di scudi reali » dal Cassiere del Comune<sup>27</sup>. Da questo momento iniziò una frenetica attività del Consiglio Comunale, sempre però legata al controllo del Senato della Repubblica di Genova che si riservava la possibilità di concedere le autorizzazioni necessarie: in questa ottica deve essere collocata sia la delibera del 28 maggio 1646 con la quale venne nominato un rappresentante di Sanremo (G.B. Bottino) « per ottenere il placet e consenso per il nuovo molo » dal Senato della Repubblica e « in conformità delle capitazioni accordate » prendere gli accordi necessari con l'impresario della costruzione del molo (Ilario Gnecco); sia quella dell'11 agosto con cui il Parlamento dette l'autorità allo stesso Bottino di prendere a prestito la somma di lire 8.000 dal Comune di Genova con garanzia di « persone e beni del presente luogo »<sup>28</sup>. Il 16 settembre 1646, poi, essendo stata preventivata la necessità di 70.000 lire annue per « la fabbrica del nuovo molo », il Consiglio Comunale impose una nuova gabella al-

---

<sup>27</sup> ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66, vol. 89 cit., 21 febbraio 1646. Si veda anche N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 27.

<sup>28</sup> ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66, vol. 89 cit., 28 maggio 1646 e 11 agosto 1646 e scat. 53, vol. 76, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1633-1650), 11 agosto 1646: « ... Hanno concesso autorità e baillia alli Signori Ottavio Fabiano e Gio. Battista Bottino presidenti de la fabrica del nuovo molo di poter pigliar a Censo da persone particolari sino alla somma di lire ottomila di Genua moneta corrente ... ».

le imbarcazioni che frequentavano il porto: 20 lire alle « barche di maggior portata di mine 100 et alle altre di minor portata lire 10 »<sup>29</sup>; la somma mancante sarebbe stata prelevata dalle altre entrate della comunità, anche se con qualche difficoltà. Se si osserva, infatti, che le somme stanziare per le riparazioni del molo si aggiravano normalmente tra le 5.000 e le 10.000 lire annue, le 70.000 lire dovevano rappresentare un'uscita quasi insostenibile per il bilancio ordinario.

Le nuove disponibilità finanziarie permisero di iniziare la costruzione di un nuovo molo in muratura, non più soggetto alla distruzione del mare e capace di offrire alle numerose imbarcazioni, che ormai continuamente approdavano nella cittadina, un sicuro riparo; non ci si limitò, inoltre, al mero rifacimento del molo, ma per favorire le operazioni di carico e scarico delle merci, si provvide a creare anche una vasta area vicino al porto, atta ad agevolare la crescente attività portuale, dove sorsero magazzini e depositi pronti a ricevere tutti i prodotti esportati o importati dalla comunità<sup>30</sup>.

Grazie alle ingenti somme reperite la costruzione progredì velocemente fino all'inizio del 1647 quando, essendo venuti a mancare i fondi necessari alla realizzazione del progetto, vennero stanziati ulteriori 4.000 lire; impreviste difficoltà tecniche rallentarono inoltre la prosecuzione dell'opera<sup>31</sup>.

Ormai però i lavori stavano per essere portati a termine anche se i Genovesi, per paura di una futura rivale nei commerci marittimi della Riviera di ponente, tentarono di rallentare ed infine di bloccare la costruzione. Il Senato di Genova, per congelare i finanziamenti, addusse il pretesto che i lavori eseguiti non corrispondevano al progetto approvato nel 1646 e inviò a Sanremo l'architetto genovese Stefano Scagniglia per verificare la veridicità dell'accusa: questi, naturalmente, sostenne la tesi della Repubblica<sup>32</sup>. Per tentare di salvare il nuovo molo

---

<sup>29</sup> *Ibidem*, sc. 66, vol. 89 cit., 16 settembre 1646. La mina era pari a Kg. 90,895. Si veda P. Rocca, *op. cit.*, p. 109.

<sup>30</sup> N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 29.

<sup>31</sup> ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66, vol. 89 cit., 29 marzo 1647 e 11 maggio 1647.

<sup>32</sup> Si veda N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 30.

che, se non terminato in tempi brevi, avrebbe subito danni irreparabili, il Parlamento inviò una "supplica" alla Repubblica affinché permettesse di concludere i lavori.

Il Senato della Repubblica, con la lettera di risposta, modificò notevolmente i progetti della Comunità ma acconsentì alla continuazione dell'opera per ulteriori 60 palmi, evitando così la completa distruzione della cima del molo e lo spreco dei 15.000 scudi già spesi<sup>33</sup>: la conseguenza fu che il Parlamento dovette, per far fronte alle maggiori uscite, ricorrere a nuove imposte<sup>34</sup>.

Sul finire del 1647 Sanremo poteva così vantare ormai non un piccolo approdo capace di offrire riparo a poche imbarcazioni, ma un vero e proprio porto adeguato alla sua crescente attività commerciale; i moli costruiti in muratura, inoltre, garantivano una certa sicurezza e non erano più soggetti alle continue distruzioni ad opera del mare<sup>35</sup>.

La comunità dovette però affrontare nuovi problemi: la sorprendente ripresa dei traffici e l'elevato numero di imbarcazioni che approdavano a Sanremo creavano grosse difficoltà di manovra in tutto il bacino portuale e lungo i moli, a tal punto che il Parlamento fu costret-

---

<sup>33</sup> ASS, *Carte Pinelli*, scat. 94, filza 176, *Lettere e suppliche di San Remo alla Repubblica di Genova* (1578-1661).

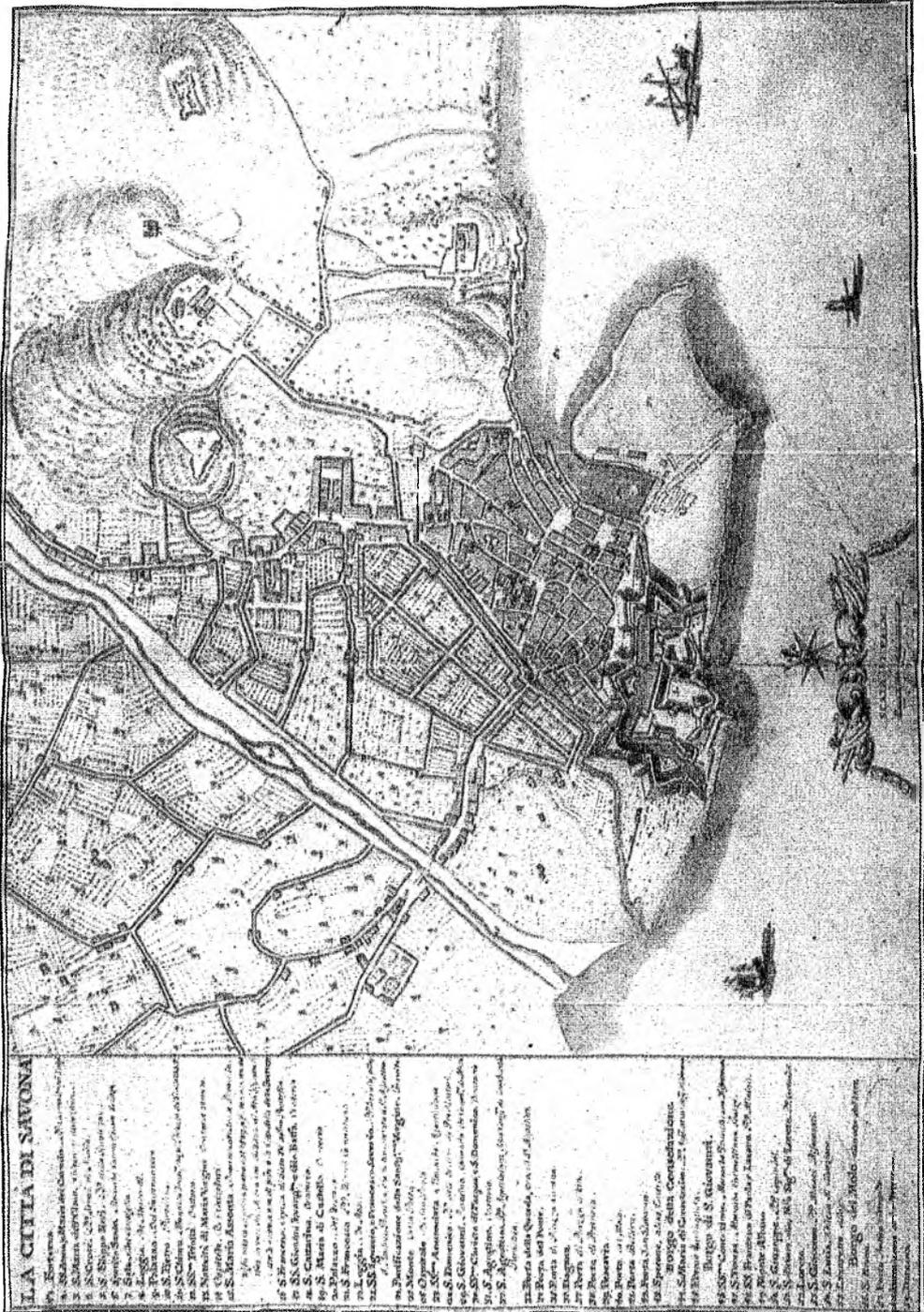
<sup>34</sup> «...*ad calculis omnibus concurrentibus*... che tutti li vascelli che per l'avvenire forestieri verranno a dar fondo in la spiaggia del presente luogo di Sanremo, tanto dentro del nuovo molo quanto fuori, etiandio nel luogo dove si dice la stanza, quali saranno di minor portata di cantara duecento debbano pagare soldi due per ogni vascello; poi che saranno di maggior portata dei sudetti duecento cantara che daranno fondo come sopra saranno obbligati a pagare soldi venti per ogni duecento cantara per ogni volta, tutto come sopra; dichiarando che li vascelli non siano tenuti a pagare se non una volta per viaggio cioè che quel vascello che venisse dalla parte della Francia e desse fondo questa spiaggia e poi riandasse alle parti di Levante e ritornando desse di nuovo fondo in questa nostra spiaggia, havendo pagato la prima volta, non sia più tenuto a pagare, non volendo che in un viaggio medemo si paghi se non una volta; il qual pagamento che si chiamerà anchoraggio li padroni dei vascelli saranno tenuti farlo con ogni prontezza ... il qual anchoraggio si doverà vendere per l'avvenire in pubblica callega...» ASS, *Carte Pinelli*, scat. 53, vol. 76, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1633-1650); sc. 66, vol. 89, cit., 13 settembre 1647.

<sup>35</sup> N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, pp. 19 - 20.



(Archivio SAGEP)

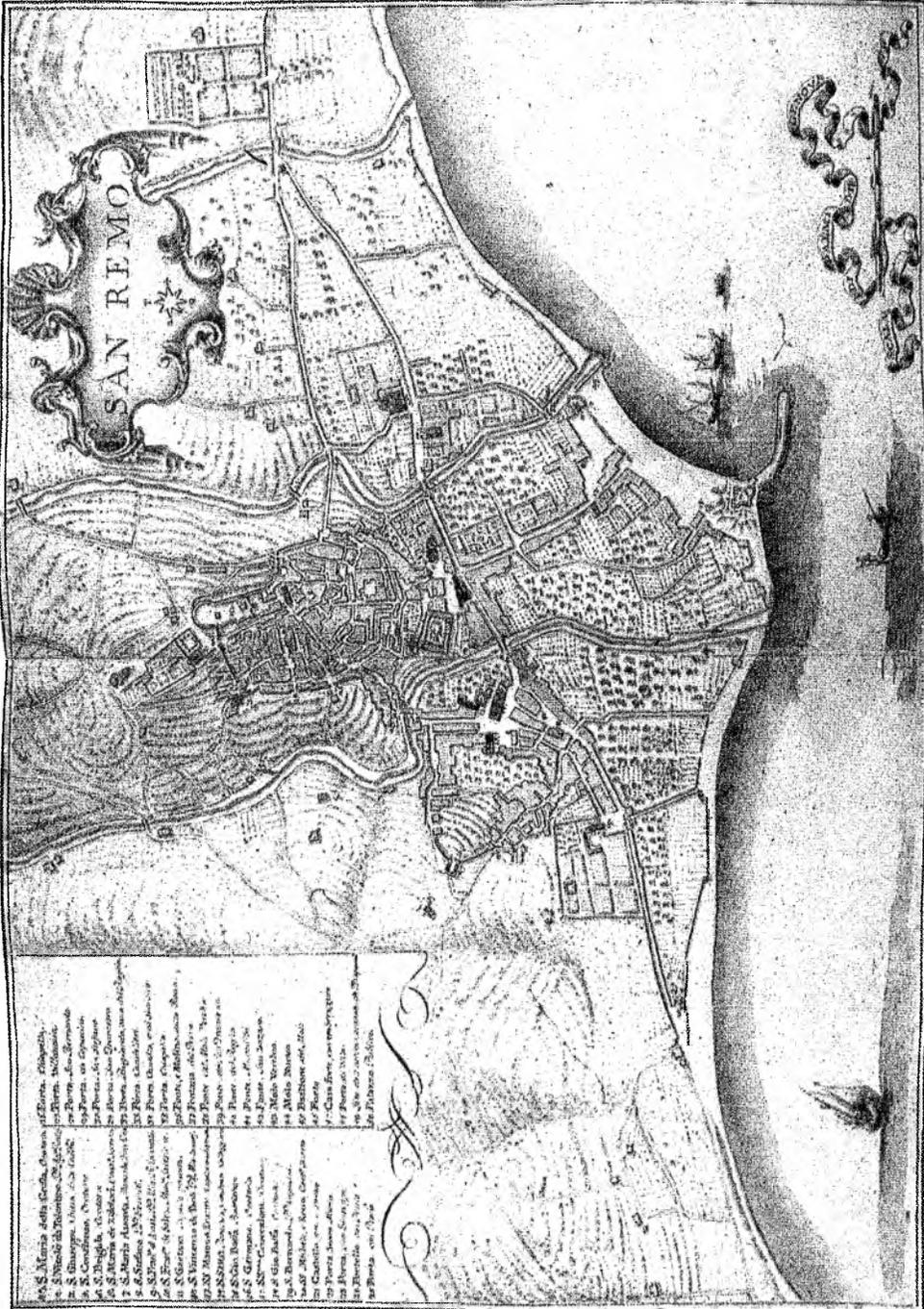
Tav. 17 - Savona a metà del XVII secolo (Anonimo, Museo Navale di Genova - Pegli)



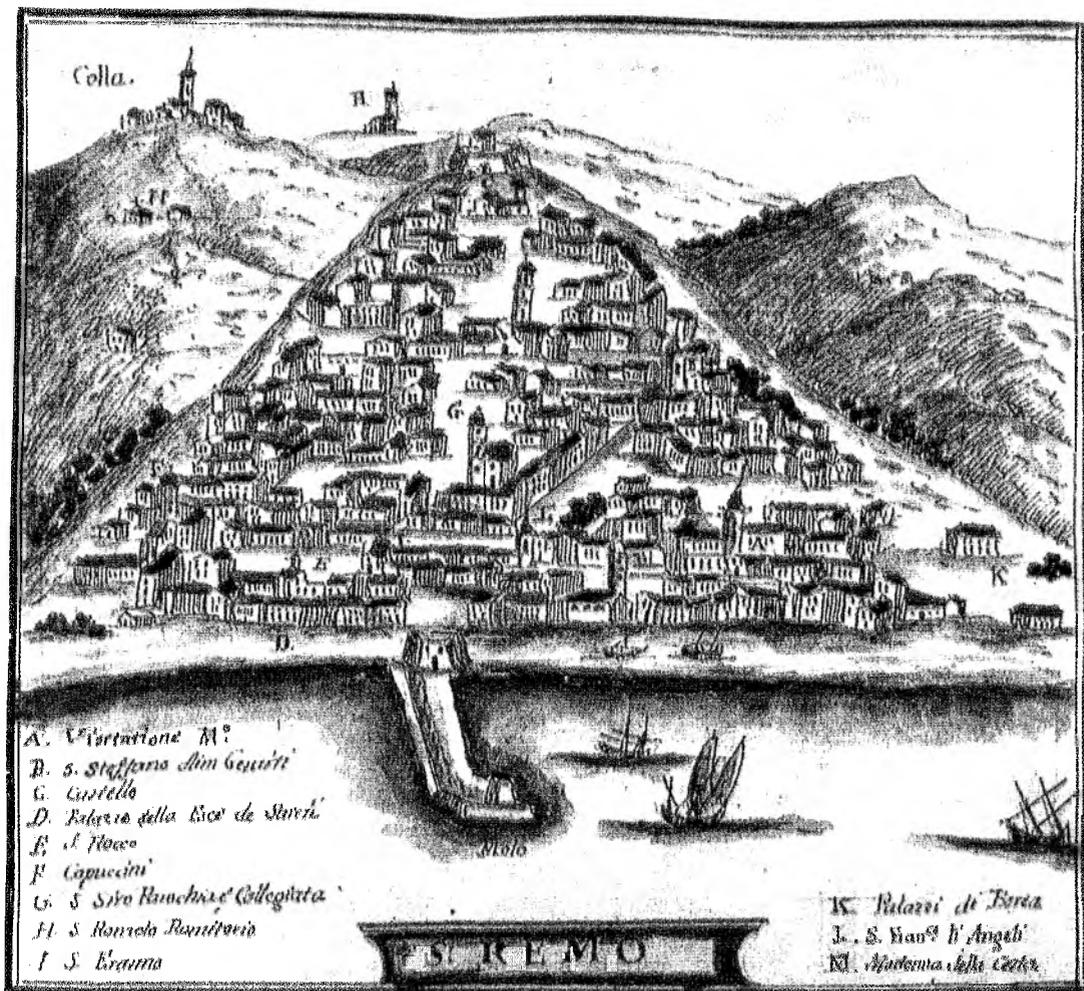
**LA CITTÀ DI SAVONA**

1. Chiesa di S. Maria della Carità  
 2. Chiesa di S. Maria della Pace  
 3. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 4. Chiesa di S. Maria della Salute  
 5. Chiesa di S. Maria della Fede  
 6. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 7. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 8. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 9. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 10. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 11. Chiesa di S. Maria della Pace  
 12. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 13. Chiesa di S. Maria della Salute  
 14. Chiesa di S. Maria della Fede  
 15. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 16. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 17. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 18. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 19. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 20. Chiesa di S. Maria della Pace  
 21. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 22. Chiesa di S. Maria della Salute  
 23. Chiesa di S. Maria della Fede  
 24. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 25. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 26. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 27. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 28. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 29. Chiesa di S. Maria della Pace  
 30. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 31. Chiesa di S. Maria della Salute  
 32. Chiesa di S. Maria della Fede  
 33. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 34. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 35. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 36. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 37. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 38. Chiesa di S. Maria della Pace  
 39. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 40. Chiesa di S. Maria della Salute  
 41. Chiesa di S. Maria della Fede  
 42. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 43. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 44. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 45. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 46. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 47. Chiesa di S. Maria della Pace  
 48. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 49. Chiesa di S. Maria della Salute  
 50. Chiesa di S. Maria della Fede  
 51. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 52. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 53. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 54. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 55. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 56. Chiesa di S. Maria della Pace  
 57. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 58. Chiesa di S. Maria della Salute  
 59. Chiesa di S. Maria della Fede  
 60. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 61. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 62. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 63. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 64. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 65. Chiesa di S. Maria della Pace  
 66. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 67. Chiesa di S. Maria della Salute  
 68. Chiesa di S. Maria della Fede  
 69. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 70. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 71. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 72. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 73. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 74. Chiesa di S. Maria della Pace  
 75. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 76. Chiesa di S. Maria della Salute  
 77. Chiesa di S. Maria della Fede  
 78. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 79. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 80. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 81. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 82. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 83. Chiesa di S. Maria della Pace  
 84. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 85. Chiesa di S. Maria della Salute  
 86. Chiesa di S. Maria della Fede  
 87. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 88. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 89. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 90. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 91. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 92. Chiesa di S. Maria della Pace  
 93. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
 94. Chiesa di S. Maria della Salute  
 95. Chiesa di S. Maria della Fede  
 96. Chiesa di S. Maria della Speranza  
 97. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
 98. Chiesa di S. Maria della Pietà  
 99. Chiesa di S. Maria della Gloria  
 100. Chiesa di S. Maria della Vittoria

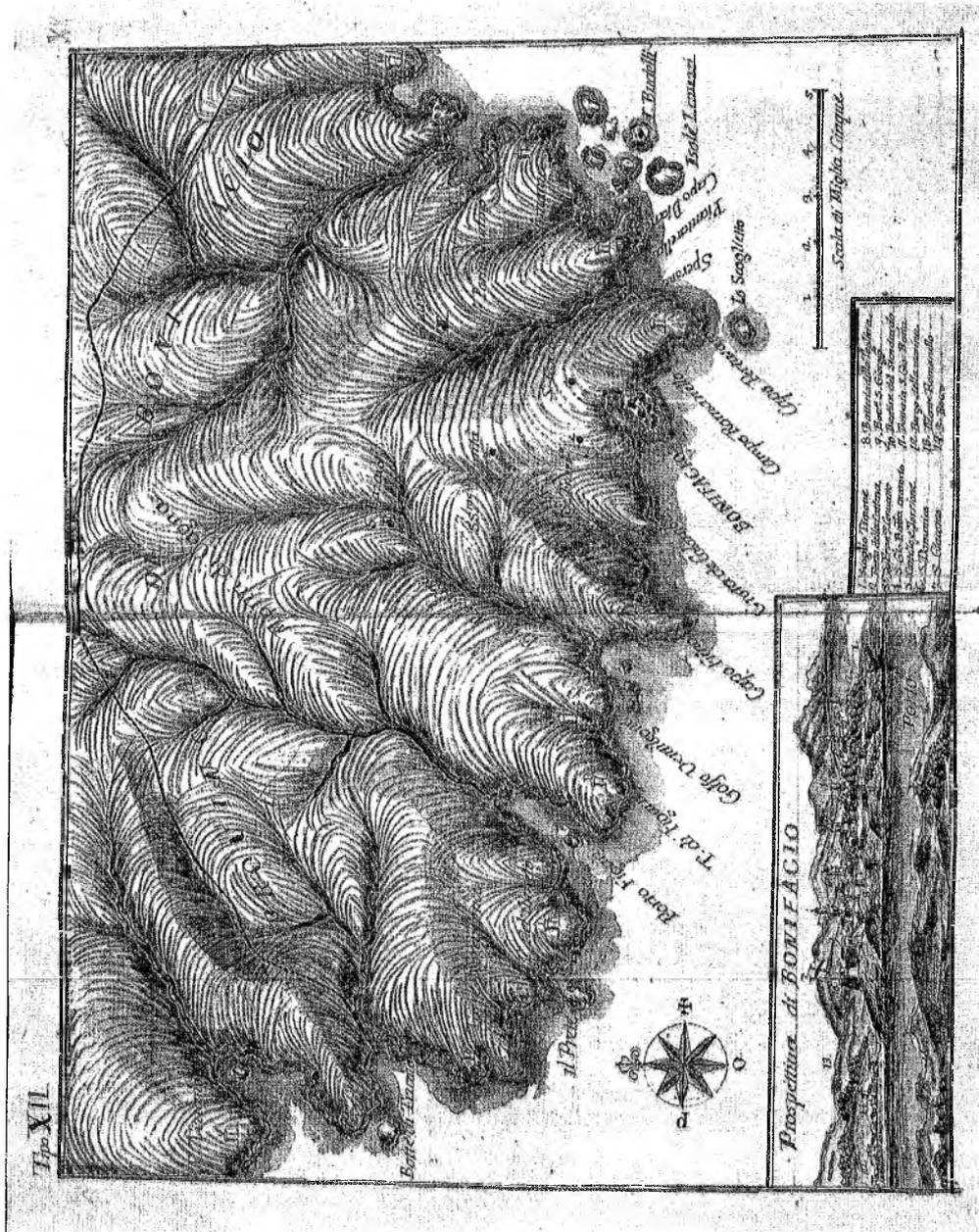
Tav. 18 - Il porto e la città di Savona, 1773, da Il Dominio della Serenissima Repubblica de Genova in Terraferma di M. Vinzoni (ms. Biblioteca Civica Berio di Genova)



Tav. 19 - Il porto di Sanremo, 1773, da Il Dominio della Serenissima Repubblica de Genova in Terraferma, di M. Vinzoni (ms. Biblioteca Civica Berio di Genova)

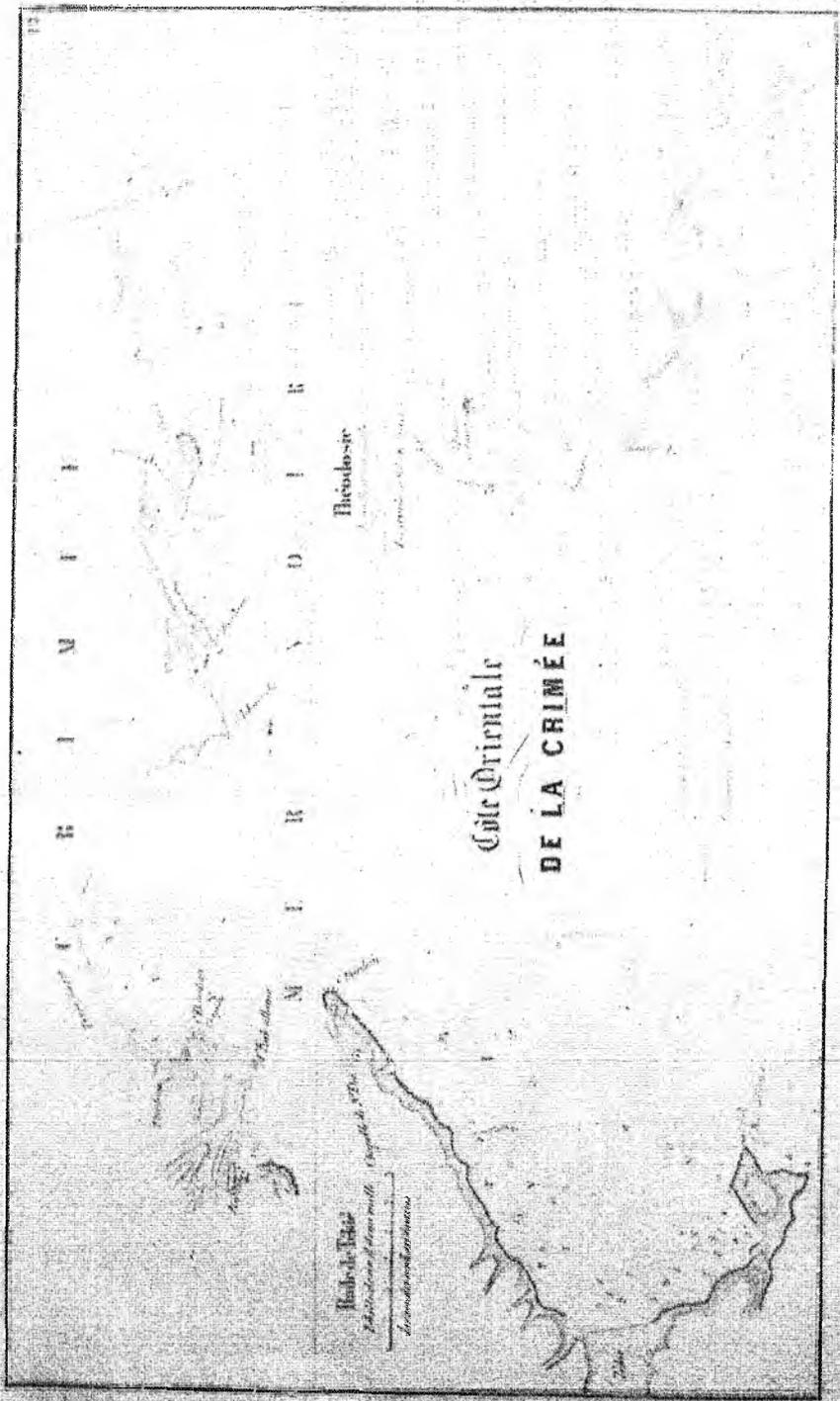






Tav. 22 - *La costa della provincia di Bonifacio*, da F.M. Accinelli, *Lo stato presente della Metropolitana di Genova* (ms. Archivio Storico del Comune di Genova)





Tav. 24 - Mar Nero, Pianta di Teodosia, l'antica Caffa, sec. XIX (Archives de l'Armée du Génie, Vincennes)

to ad emanare una delibera che ordinava alle barche, dove avere caricato e scaricato la mercanzia, di lasciare libera immediatamente la banchina, per dare la possibilità alle altre imbarcazioni che sopraggiungevano di effettuare analoghe operazioni<sup>36</sup>; veniva inoltre proibito ai numerosi sensali che gestivano il commercio marittimo, di iniziare le trattative con i padroni delle barche ancora prima dell'ormeggio: i loro traffici per mezzo degli schiffi<sup>37</sup> intralciavano infatti le manovre e ostacolavano le operazioni di attracco. Sembrava rendersi necessario, a distanza di soli pochi mesi, un nuovo ampliamento del bacino portuale.

Il Parlamento dovette prima affrontare però un ulteriore problema derivante dall'ingente quantità di zavorra che veniva gettata all'interno del porto dalle imbarcazioni causando progressivamente l'interramento del bacino<sup>38</sup>: l'inconveniente derivava sia dal trasbordo o « maneggio delle zavorre » da un vascello all'altro, sia dai rifiuti delle imbarcazioni stesse, sia dai sacchi di sabbia che le navi prive di carico dovevano trasportare per avere una maggiore stabilità in navigazione e che venivano svuotati prima dell'imbarco della merce. Per ovviare al primo inconveniente venne imposto ai padroni delle barche di stendere una stuoia, rappresentata solitamente da una larga vela, per raccogliere tut-

---

<sup>36</sup> « barche che vorranno scarricare al nuovo molo ... che tutti li patroni delle barche et altre persone quali si siano che verranno nella presente spiaggia con le loro barche cariche di qualsisia mercantia e quelle scarricheranno al nuovo molo dopo haver scarricato dette mercantie siano obligate e debban levarsi d'ivi ... con dette sue barche, e dar il luogo alli altri vascelli che ivi vorranno scaricare le mercantie dei quali fussero cariche come anche tutte le barche e vascelli che vorranno ivi caricare tanto de frutti quanto de ogni altra mercantia doppo esser carichi debban cedere il luogo alli altri quali vorranno ivi caricare sotto pena di lire 25 per ogni volta e per ogni contrafaciente da incorere ipso facto senza dichiarazione di giudice da applicarsi come sin da hora e applicano per terzo al Magnifico Podestà ... l'altro alla Magnifica Comunità et l'altro all'accusatore: et ogniuno potrà accusare e sarà creduto con suo giuramento et acioche niuno ne pretenda ignoranza se ne faci publiche grida ... ». ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66, vol. 89 cit., 3 maggio 1648.

<sup>37</sup> Piccole imbarcazioni adibite al servizio di una nave maggiore.

<sup>38</sup> ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66, vol. 89 cit., 15 maggio 1627 e 16 agosto 1648.

to ciò che cadeva<sup>39</sup>; riguardo agli altri due furono obbligati « li patroni e marinari » a gettare la zavorra in un luogo stabilito, a levante del molo verso il torrente S. Francesco.

Il 16 agosto 1648, il Sindaco sanremese Lorenzo Anselmo, con una supplica presentò un nuovo progetto di ampliamento del porto al governo genovese: essa prevedeva « di tirar per linea dritta detto molo palmi cinquanta in sessanta e poi traversare alla volta di tramontana per la quarta di Greco cento palmi et altri cento per l'istesso vento alla quarta di Maestro »<sup>40</sup> (si veda la Fig. 1, da cui risulta la disposizione del molo, contraria a quella successivamente realizzata); veniva inoltre richiesto dal Parlamento di Sanremo di poter iniziare i lavori entro breve termine poiché altrimenti, con l'avvicinarsi della cattiva stagione, si sarebbe messa in pericolo l'intera opera.

La Repubblica, pur essendo all'inizio abbastanza restia a concedere la licenza governativa, sul finire dell'estate 1648 diede il permesso di migliorare il molo, con la clausola però di non allungarlo come prevedeva il disegno dell'Anselmo. La costruzione non iniziò immediatamente poiché tale vincolo rendeva il progetto molto meno efficace: gli ultimi mesi del 1648 e tutto il 1649 videro un lungo contrasto burocratico fra le due amministrazioni; nel 1650 si cercò di iniziare i lavori, ma questi furono ben presto interrotti per mancanza di fondi e l'imprenditore Gnecco venne esonerato con l'accusa di aver male utilizzato le risorse destinate alla riparazione del molo: con questa nuova delusione per l'intera popolazione si chiudeva uno dei periodi di più intensa attività intorno alle infrastrutture portuali che abbia caratterizzato la storia dello scalo matuziano.

---

<sup>39</sup> F. Podestà, *Il porto di Genova dalle origini fino alla caduta della Repubblica genovese (1797)*, Genova 1913, p. 391.

<sup>40</sup> ASS, *Carte Pinelli*, sc. 42, *Deliberazioni del Consiglio di Sanremo*, supplica del 16 agosto 1648.

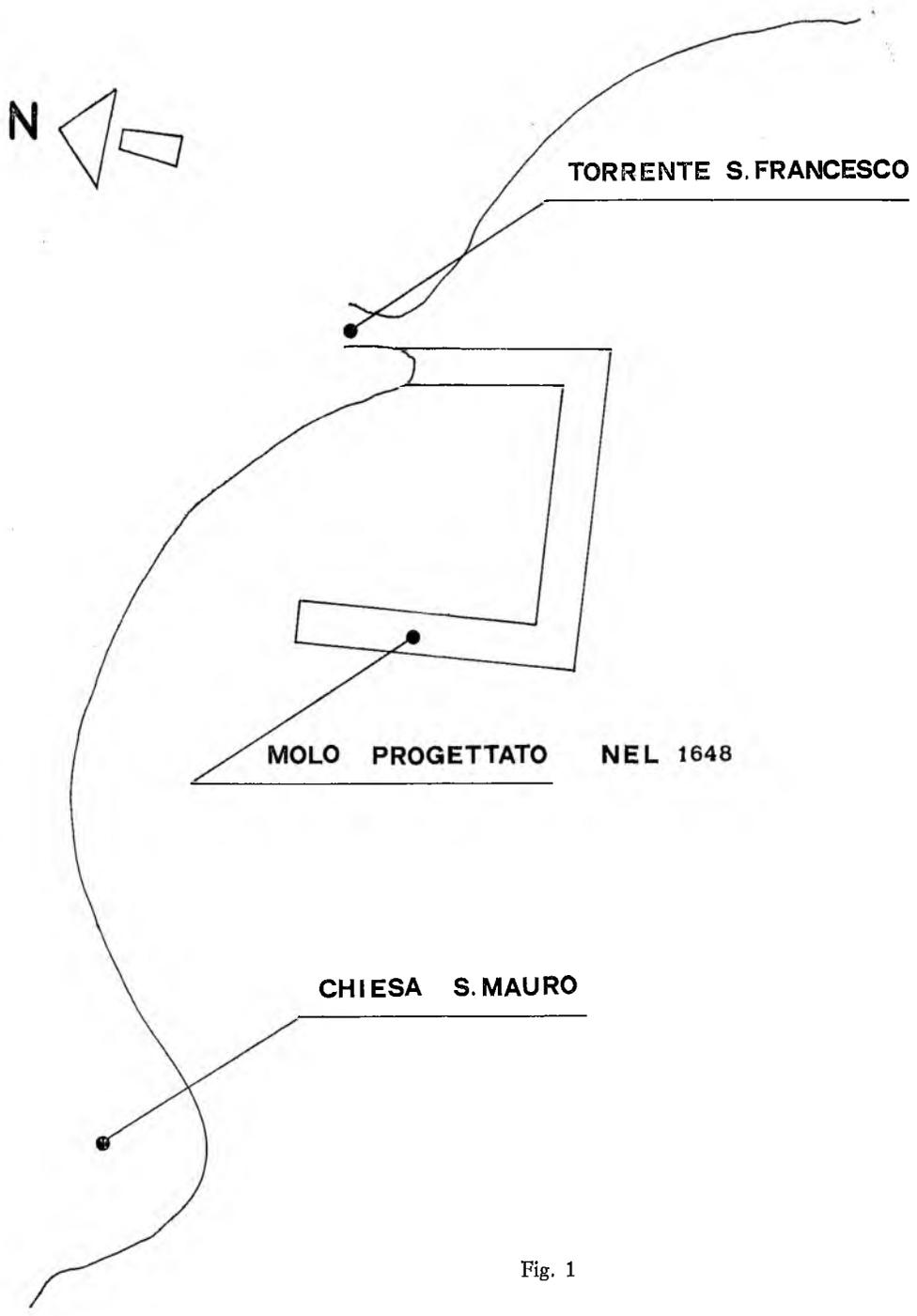


Fig. 1

#### 4. *Le difficoltà finanziarie e la realizzazione della banchina (1656).*

La politica del quarantennio tra il 1650 e il 1690 è caratterizzata dal ritorno ad un'amministrazione confusa e frammentaria, simile a quella dei primi anni del XVII secolo: l'esperienza e la saggia conduzione della città nel triennio 1646 - 1648 non fu continuata ed il Parlamento non elaborò precise linee programmatiche, ma si limitò ad emanare sporadiche delibere di gestione ordinaria e di contenimento di possibili danni. Questo comportamento portò inoltre ad un lento ma inevitabile degrado del bacino portuale, aggravato anche dalla rivalità scoppiata tra la Repubblica e la vicina Francia.

Come già nei periodi precedenti la mancanza di fondi rappresentava un fenomeno cronico che obbligava la città a dipendere totalmente dall'aiuto finanziario di Genova, sempre molto aleatorio: la comunità infatti con le proprie entrate era in grado di coprire solo il costo dei piccoli interventi marginali e improcrastinabili.

Il Parlamento, tuttavia, nel gennaio del 1654 prese la decisione di stipulare un nuovo contratto con il vecchio impresario Ilario Gnecco, ma, ancora una volta, Genova tentò di impedire il progetto; infatti, nel successivo mese di febbraio il governo della Repubblica richiese alla comunità una elevata somma (10.766 lire) come contributo alla costruzione delle nuove mura della capitale, togliendo così dalle casse comunali i fondi già stanziati per i nuovi lavori nel porto<sup>41</sup>.

L'ultima speranza della comunità fu allora quella di nominare un rappresentante che si recasse a Genova a perorare la causa della cittadina (« per la difesa delle ragioni della Magnifica Comunità »): la supplica ottenne gli effetti sperati poiché il 5 aprile 1656 il Parlamento deliberava « di fare e fabricare la calada al molo nella spiaggia del presente luogo », stipulando il contratto di appalto dei lavori<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> *Ibidem*, sc. 66, vol. 89 cit., 30 gennaio 1654 e 20 febbraio 1654.

<sup>42</sup> *Ibidem*, 20 febbraio 1654 e sc. 1, vol. 1, *Atti della Comunità di Sanremo*, 5 aprile 1656.

Con la costruzione della calata lo scalo avrebbe potuto ulteriormente incrementare gli scambi in quanto, fino ad allora, senza la banchina, lo sbarco e l'imbarco dei prodotti avveniva a spalla d'uomo o facendo scorrere le merci lungo i pontili collocati da una parte sull'orlo della tolda dell'imbarcazione e dall'altra a terra<sup>43</sup>. La calata doveva essere quindi costruita nella parte più riparata del porto (come si può osservare nella Fig. 2), in modo da permettere alle imbarcazioni di scaricare e caricare le merci anche in caso di mare burrascoso; la banchina, inoltre, avrebbe dovuto avere una struttura orizzontale, composta da un primo palmo, quello verso il mare, di un impasto di « buona calcina » e pozzolana: quest'ultimo materiale avrebbe impedito l'erosione da parte dell'acqua marina<sup>44</sup>. I successivi cinque palmi dovevano essere formati da « buona calcina »; la parte restante per i primi due palmi da piccole pietre e ghiaia e l'ultima, quella rivolta verso terra, da scogli e grosse pietre (si veda la Fig. 3). Il contratto prevedeva poi, separatamente, la costruzione delle fondamenta del molo in modo molto dettagliato, a sottolineare l'importanza che si attribuiva alla solidità dell'opera stessa; era previsto anche che l'impresario avrebbe dovuto munire la banchina di palle di pietra utili per l'attracco delle imbarcazioni e di « una scaletta per comodità degli sbarchi et imbarchi ».

Il Parlamento, infine, impose al costruttore di rispettare alcune clausole, quali terminare l'opera entro il settembre 1656; garantirne la solidità per i tre anni successivi a tale data e usare del materiale di buona qualità che potesse essere esaminato, in qualsiasi momento, dai membri del Consiglio di Sanremo; rispondere dell'inadempienza del contratto

---

<sup>43</sup> La delibera forniva anche i dati tecnici da seguire per la realizzazione dell'opera: «... verso ponente con cominciare detta fabrica a drittura ... verso terra della Chiesa di S. Mauro e proseguirla sino a che giunga detta fabrica di calada a congiungersi con il novo molo, con esser in tutto e per tutto pari a quello sia nell'altezza come nella larghezza, seguitando nella facciata del lavoro la fila e dritta linea del medesimo, in modo però tale che la detta fabrica da farsi non resti meno di palmi sedeci di larghezza, con pendenza di un palmo di detta calada verso mare ». *Ibidem*, 5 aprile 1656.

<sup>44</sup> La pozzolana forma un materiale resistente all'acqua marina; possiede infatti caratteristiche acide che neutralizzano l'idrato di calcio libero che altrimenti creerebbe dei rigonfiamenti nel composto. Una diversa interpretazione del termine "porcellana" o "porzelana" potrebbe avvalorare l'ipotesi, recentemente emersa per il Molo Vecchio di Genova, che si tratti proprio di caolino.

# progetto Giacomo Carlo (1656)

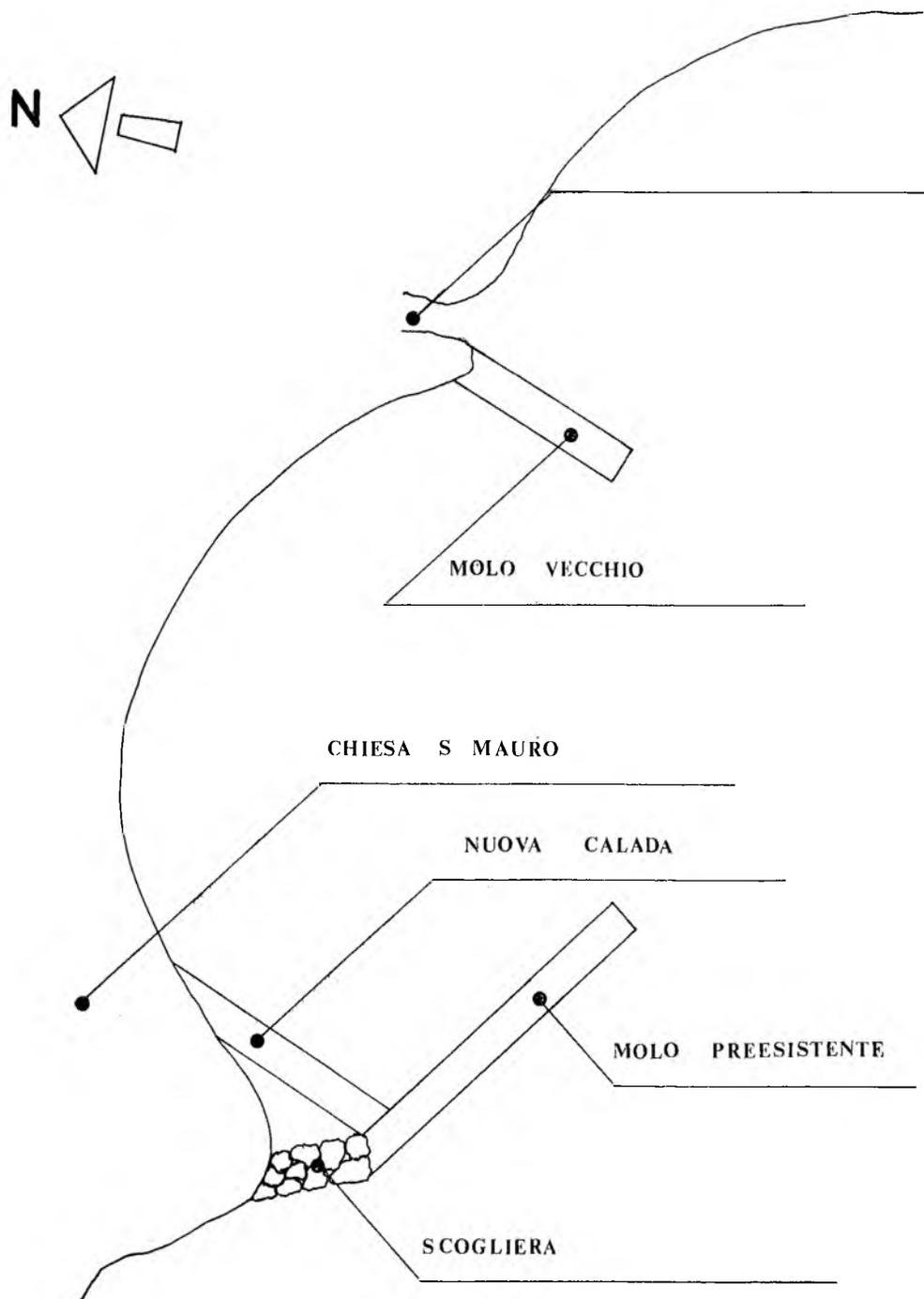
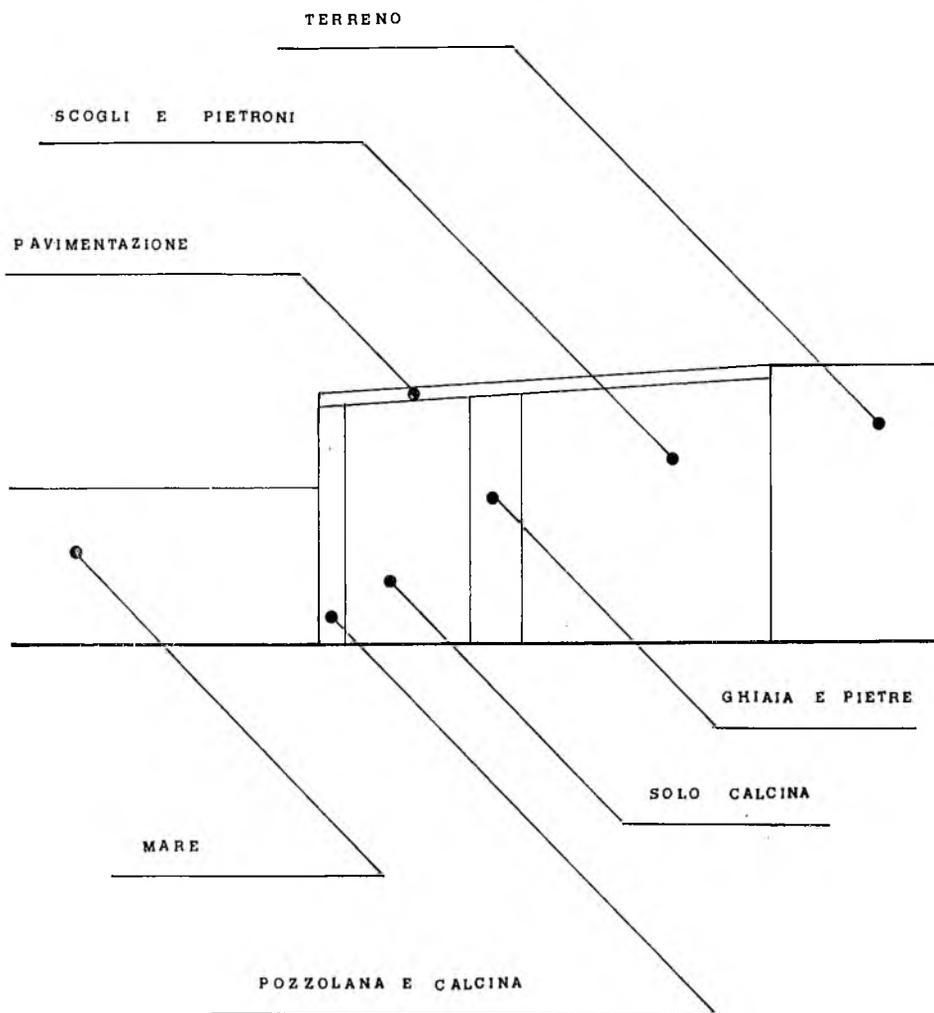


Fig. 2



# SEZIONE BANCHINA

Fig. 3

con tutti i suoi beni e con « la sua stessa persona »<sup>45</sup>.

Nel frattempo i commerci di Sanremo avevano ripreso ad espandersi e probabilmente furono proprio i guadagni derivanti dai nuovi traffici che spinsero la comunità a desiderare di migliorare ulteriormente la "calada": da una lettera inviata al Senato della Repubblica dai Consoli del mare di Sanremo nel 1660, risulta, infatti che, pur essendo il porto meta di numerose imbarcazioni, l'insufficienza del fondale non permetteva ancora alle navi di grossa portata di caricare e scaricare sulla banchina. La comunità aveva speso ben 15.000 scudi « per proseguir . . . oltre un molo antico che incontrasse a pena tanto fondo d'acqua, in che potessero solamente caricarsi e scaricarsi dette barche », ma l'opera era stata danneggiata in punta dalla forza del mare, mentre, contemporaneamente, i detriti trascinati dalle correnti e dai torrenti vicini stavano lentamente insabbiando il bacino. Inoltre si temeva che « al primo temporale, se non viene prestamente con un necessario augumento di settanta palmi in circa riparata e stabilita »<sup>46</sup> la banchina si sarebbe rovinata del tutto e la spesa, finanziata oltre tutto dai marinai e dai patroni dei vascelli, si sarebbe rivelata inutile.

5. *Le trattative con l'impresario I. Gnecco e gli sforzi per risollevarle le sorti del bacino portuale.*

Il Parlamento tentò, nel quinquennio tra il 1661 e il 1666, di ri-

---

<sup>45</sup> « . . . di far e fabricar detta calada nella parte verso mare da fondamenti sino in tutta la sopradetta altezza con muraglia fatta in buona calcina di protetta di palmi sei; il primo palmo di qual muraglia verso mare in tutta la sua lunghezza sii anche fabricato in porcellana; volendo che doppo la protetta di detti sei palmi di lavoro, il restante verso terra debba farlo di due soli palmi di muraglia, et il resto . . . ben inscogliato e di pietre . . . Item che habbi detta fabbrica ad esser eretta sopra il duro, e sodo fondamento a sodisfattione di Signori di Consiglio e di Deputandi da essi all'assistenza et intendenza sopra l'istessa; . . . si obbliga detto patrone Giacomo di porre in detta calada in palle di pietra distante a proportione del primo; . . . sarà tenuto detto p. Giacomo che prometta per il mantenimento, sussistenza, e fermezza di detta fabbrica, per anni tre prossimi di venire doppo, l'intiera perfettione di essa sotto obbligo di sua persona e beni . . . ». ASS, *Carte Pinelli*, sc. 1, vol. 1 cit., 5 aprile 1656.

<sup>46</sup> *Ibidem*, sc. 37, filza 42, *Scritture varie*, lettera del 16 agosto 1660.

prendere i lavori nella zona portuale richiamando a Sanremo l'impresario Ilario Gnecco che operava in altre località del litorale tirrenico<sup>47</sup>. Le trattative si protrassero a lungo poiché molti Consiglieri della comunità, visti i precedenti risultati dei rapporti con l'impresario, non lo reputavano capace di erigere una solida opera e lo stesso Gnecco temeva che, dalla ripresa dei lavori nella zona portuale di Sanremo, scaturisse un nuovo insuccesso<sup>48</sup>.

Solo verso la fine del 1666 il negoziato, anche grazie al valido aiuto offerto dal *patrono* Angiolo Pesante che curava a Sanremo gli interessi dello Gnecco, giunse ad una prima conclusione: infatti il 22 dicembre 1666 lo Gnecco scriveva una lettera al Consiglio dichiarando di essere disposto a fornire un nuovo progetto del molo ed a ritornare entro breve tempo nella città. L'accordo però non venne rispettato dall'impresario ed il 29 aprile 1667 il Parlamento gli intimò « che debba fra un mese haver condotto nel presente luogo tutti gli ordegni necessari per adempire le sue obbligazioni »<sup>49</sup>.

Ilario Gnecco rimase a Livorno e lasciò che le acque si calmasse: fu così che trascorse tutto il 1667; con l'inizio del 1668 ripresero le trattative, anche con altri impresari, ma senza alcun risultato positivo<sup>50</sup>.

L'unico valido costruttore di moli, a quanto pare, rimaneva sempre Ilario Gnecco, anche se tutti i tentativi di interessarlo alla questione sanremasca non sembravano avere successo: infatti il 13 luglio il Par-

---

<sup>47</sup> Si veda N. Calvini-C. Gentili, *op. cit.*, p. 36.

<sup>48</sup> Ancora nel 1665 la controversia tra il Comune e l'impresario non si era sanata e gli veniva confiscata una casa che possedeva nella cittadina. ASS, *Carte Pinelli*, scat. 55, vol. 79, *Deliberazioni del Consiglio Comunale di San Remo* (1663-1668), 2 gennaio 1665.

<sup>49</sup> «...è giunto qua in Livorno il patron Angiolo Pesante ... il quale mi a detto che le SS.VV. anno risoluto di fornire il muolo ... io le dico che sono pronto per fornire quel tanto che in scritto si conviene e con prima occasione di buon tempo userò diligenza di venire da VV.SS. Molto Illustrissimi...» *Ibidem*, scat. 3, vol. 3, *Atti della Comunità di Sanremo* (1665-1668), 22 dicembre 1666 e sc. 55, vol. 79 cit., 8 luglio 1667.

<sup>50</sup> *Ibidem*, sc. 3, vol. 3 cit., lettera del 28 febbraio 1668; sc. 55, vol. 79 cit., delibere del 6 aprile 1668; 24 aprile 1668 e 13 luglio 1668.

lamento nominò una commissione per stipulare il contratto per il miglioramento del molo con il suddetto impresario e stanziò la somma di 17.000 lire che, dopo solo quattro giorni, aumentò a 18.500 lire purché l'impresario si impegnasse a terminare i lavori entro la fine dell'anno<sup>51</sup>.

Per far fronte alle ingenti spese previste, il 23 luglio, venne « accresciuta la gabella del molo a lire 27 . . . da incominciare a pagarsi da Padroni delle barche a S. Michele prossimo », ed il 1° agosto venne « letta davanti al Magnifico Consiglio » la minuta del contratto da presentare al costruttore: dopo che il Parlamento ebbe dato l'autorizzazione alla stipulazione, l'11 agosto la commissione dovette tuttavia riferire al Consiglio che l'impresario aveva rifiutato le condizioni proposte.

Finalmente, l'ultimo giorno di agosto, venivano fissati i termini tecnici del contratto ed Ilario Gnecco si impegnava a costruire una « scogliera larga 50 palmi dalla punta del molo vecchio sino alla punta del nuovo »; la prima metà si sarebbe elevata sul livello dell'acqua per 5 palmi, la seconda per quattro; l'impresario garantiva inoltre di ripristinare « il parapetto e la rottura del molo come era prima . . . di pozzolana e calcina normale »; infine avrebbe dovuto levare tutti gli scogli dentro il porto « che non saranno sei palmi sotto acqua », terminare l'opera entro un anno dall'inizio dei lavori e garantire la sua solidità per almeno altri dodici mesi.

Con le delibere del 7, 12 e 22 settembre venivano fissati i termini del pagamento per il costruttore, con il compenso di 5.000 lire suddiviso secondo lo stato di avanzamento dell'opera<sup>52</sup>.

I lavori di riparazione del molo iniziarono nell'autunno del 1668,

---

<sup>51</sup> *Ibidem*, delibere del 13 luglio e del 17 luglio 1668.

<sup>52</sup> *Ibidem*, delibere del 1, 11 e 31 agosto 1668; scat. 56, vol. 80, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo (1668-1678)*, delibere del 7, 12 e 22 settembre 1668. I termini del contratto d'appalto vennero sottoscritti dalle parti il 16 settembre 1668, come testimonia l'atto redatto dal Notaio Gio. Battista Ermiglia il 23 gennaio 1672, dal quale si rileva che « li deputati del Magnifico Consiglio del presente luogo di S. Remo s'obbligarono a pagare al P. Illario Gnecco per le reparatione del molo d'esso luogo lire cinque mille moneta corrente di Genova nel modo e forma come dell'instrumento etc. ». *Ibidem*, sc. 34, filza 38 cit., atto notarile del 23 gennaio 1672.

ma non pare che venissero celermente completati, anche perché i commerci dei prodotti del territorio sanremasco subirono un brusco arresto a causa delle dannosissime gelate del 1668, 1670 e 1672<sup>53</sup>. Solo verso la fine del 1672 furono stanziati dal Parlamento e prelevate dai patroni delle imbarcazioni nuove somme per la « fabrica del nuovo molo »<sup>54</sup>, ma fu necessario attendere fino al 1674 per assistere ad una ripresa dei commerci.

Con il rifiorire degli scambi si presentarono i ricorrenti problemi legati all'interramento del bacino portuale, dovuto specialmente alle "zavorre" gettate dai marinai all'interno del molo<sup>55</sup>, e venne pertanto imposta ai trasgressori un'ammenda di 25 lire.

L'anno seguente fu modificata la gabella sull'ancoraggio, ossia la tassa di approdo per tutte le imbarcazioni che utilizzavano lo scalo<sup>56</sup>: la disposizione mirava ad incrementare ed agevolare i traffici con le località vicine, abbassando l'incidenza dei costi per quelle imbarcazioni che approdavano spesso a Sanremo e che quindi normalmente trasportavano carichi quantitativamente non ingenti.

Si arrivò così al 1677, anno in cui il Parlamento tentò di riprendere i lavori nella zona portuale finanziando la spesa con la vendita, in *publica calega*, della gabella dell'ancoraggio, acquistata da un ricco mercante sanremasco. Lo stesso anno fu rinnovato il divieto di gettare "zavorra" all'interno del porto, indicando contemporaneamente il luogo dove era lecito buttare i sacchi senza arrecare danni alla Comunità<sup>57</sup>. L'anno seguente i Consoli del mare fecero fabbricare gli argani necessari per tirare in secco le imbarcazioni durante la cattiva stagione,

---

<sup>53</sup> G. Rossi, *op. cit.*, p. 212.

<sup>54</sup> ASS, *Carte Pinelli*, scat. 18, filza 14, *Suppliche al Consiglio di San Remo* (1637-1679), 15 dicembre 1678.

<sup>55</sup> *Ibidem*, sc. 66, vol. 89 cit., 4 maggio 1674.

<sup>56</sup> Questa disposizione, che riprendeva una delibera del 1647, differenziava la tariffa in funzione del peso del carico: ai vascelli che avevano un carico inferiore a 100 cantari veniva diminuita la tassa da 20 a 10 soldi; agli altri veniva aumentata da 20 a 30. *Ibidem*, 30 agosto 1675.

<sup>57</sup> *Ibidem*, sc. 66, vol. 89 cit., 30 maggio e 25 settembre 1677; sc. 18, filza 14 cit., supplica del 1677.

ma le disponibilità finanziarie dovevano, in questi anni, essersi ridotte notevolmente poiché essi si videro costretti ad inviare una supplica al Parlamento per riottenere la somma personalmente anticipata per pagare detta fornitura<sup>58</sup>.

6. *Il tracollo dell'approdo ed i tentativi di costruire nuove infrastrutture alla fine del Seicento.*

Il porto, come risulta da una supplica dei primi mesi del 1680 inviata dal Parlamento di Sanremo al Senato di Genova, era ormai ridotto in uno stato pietoso; i bombardamenti avvenuti nell'agosto 1678 ad opera delle navi francesi avevano infatti arrecato ingenti danni; i vicini torrenti, inoltre, unitamente alla corrente del mare, avevano interrato il bacino a tal punto che « sino alla metà di quello si passeggia a piedi asciuti »<sup>59</sup>; solo i piccoli vascelli potevano ormeggiare al molo, mentre gli altri rischiavano di insabbiarsi sul basso fondale; i commerci marittimi di Sanremo erano praticamente paralizzati poiché poche navi si arrischiavano ad entrare e caricare la mercanzia.

Ripresero le difficili trattative con la Repubblica per ottenere di prolungare e riparare il molo affinché la comunità potesse riprendere i commerci, fonte di ricchezza irrinunciabile per l'intera popolazione: solo all'inizio del 1681 vennero però esaminate da Genova le richieste del Parlamento di Sanremo che desiderava, per evitare un ulteriore interramento del porto, prolungare il molo per 120 palmi ossia « il protraiamento di due casse di palmi 60 l'una che servivano per riparo, acciò

---

<sup>58</sup> « ...per utile necessario di questa spiaggia e delle Barche del presente luogo hanno fatto fabricare li dovuti argani per detta spiaggia, e Barche; e ciò han fatto essi Consoli a loro proprie spese; il che ricorrono ... per dette loro spese fatte in detta fabrica passarle le solite polizze, il che come giusto sperano ottenere ». *Ibidem*, sc. 18, filza 14 cit., supplica del 1678.

<sup>59</sup> *Ibidem*, sc. 37, vol. 42 cit., supplica del 16 marzo 1680. Si veda anche N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 39.

non possa accorrervi maggiore quantità d'arena »<sup>60</sup>. L'autorizzazione iniziale, che precedeva il trasferimento della pratica al Magistrato di Guerra per le osservazioni conclusive, venne rilasciata dal Senato con la modifica parziale del progetto iniziale in quanto la costruzione venne limitata a un'unica cassa lunga 50 palmi; il 7 maggio dello stesso anno la supplica, con i cambiamenti apportati, era trasmessa al Magistrato di Guerra, il quale, all'inizio del 1682, riferiva al Senato che il prolungamento del molo per 100 palmi avrebbe giovato anche alla Repubblica per riparare le proprie galere in caso di tempesta<sup>61</sup>.

La rivalità con la cittadina sanremasca e la paura di un incremento dei traffici pericoloso per la Repubblica consigliò il Senato di non ratificare, contrariamente ad una prima decisione<sup>62</sup>, la proposta del Magistrato di Guerra; così la comunità, che aveva nel frattempo provveduto ad aumentare il fondale del porto levando i detriti e la sabbia, dovette rinunciare ad un più vasto approdo. Il porto continuò ad essere insufficiente anche negli anni seguenti: ancora nel 1684 una delibera comunale obbligava i marinai a non allontanarsi dalle imbarcazioni per poter prontamente intervenire in caso di burrasca; nello stesso anno, inoltre, si abbatté sulla costa della Riviera occidentale una violentissima tempesta che rovinò totalmente ciò che era rimasto del molo di Sanremo<sup>63</sup>.

Il commercio marittimo stentò a risollevarsi e solo verso l'inizio del 1687, a distanza di tre anni, il Consiglio Comunale riprese l'iniziativa per la costruzione di una nuova infrastruttura. In una delibera del 17 febbraio il Parlamento, dopo aver incaricato « li Signori già deputati per il molo », di trovare, senza imporre nuove tasse, i fondi necessari per riparare ed accrescere il molo, ordinava di ridurre al massimo le spese della comunità<sup>64</sup>. La popolazione però dovette attendere il 1690

---

<sup>60</sup> ASS, *Carte Pinelli*, sc. 37, vol. 42 cit., atto del 29 gennaio 1681.

<sup>61</sup> *Ibidem*, atti del 7 maggio 1681 e del 9 gennaio 1682.

<sup>62</sup> *Ibidem*, atto del 11 gennaio 1682.

<sup>63</sup> N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 40.

<sup>64</sup> «...hanno deputato li Signori già deputati per il molo a trovar forma di pagare il prezzo dell'accrescio del medesimo che si deve fare senza far novi capitoli ... ateso il contratto che si intende fare di detto accrescio hanno ordi-

per assistere alla ripresa dei lavori nel bacino portuale, ora più che mai necessari in seguito al sorprendente incremento del commercio sanremese, che caratterizzò gli ultimi dieci anni del XVII secolo. Si sviluppò un intenso interesse verso la creazione di nuove infrastrutture portuali contrassegnato da una più accurata programmazione delle spese e dei progetti: i lavori non procedettero più in modo frammentario e sporadico ma vi fu la ricerca di erigere, finalmente, un approdo adeguato.

La comunità, grazie a vari accordi commerciali stipulati con la Repubblica nel XVII secolo, godeva ora di una certa autonomia finanziaria e non dipendeva più, quasi esclusivamente, dai contributi di Genova; ciò permise di agire più liberamente nella scelta delle imprese con cui stipulare i contratti di appalto e nella decisione del momento più propizio per iniziare i lavori.

Le alterne vicende che caratterizzarono questi ultimi dieci anni del Seicento ebbero come principali protagonisti tre imprese di costruzioni: quella di Gio. Francesco Martino, quella di Nicolò Firpo ed, in ultimo, quella di Gio. Battista Gerino, che diedero, con diversa fortuna, un apporto determinante per la realizzazione finale del porto di Sanremo. Il progetto che il Parlamento voleva fare eseguire, oltre a prevedere la costruzione di una struttura con fondale adeguato ad accogliere le numerose imbarcazioni, che ormai sempre più spesso ormeggiavano all'interno del bacino portuale, contemplava la fabbricazione di una banchina atta a facilitare le operazioni di carico e scarico della mercanzia. Fu così che, in un primo momento, il Parlamento emanò l'ordine di dragare il bacino « vicino alla cappella di S. Mauro », ma non ripeté l'errore di limitarsi a deliberare i lavori indispensabili per la sopravvivenza del porto ed incaricò il sanremasco Giacomo Borea di trattare con un "impresaro" genovese la realizzazione di un più vasto progetto che avrebbe aperto nuove possibilità commerciali alla comunità<sup>65</sup>.

---

nato che sino a tanto non sia pagato il prezzo non si possa donare cosa alcuna tanto per causa temporale che spirituale...». ASS, *Carte Pinelli*, scat. 59, vol. 83, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1683-1690), 17 febbraio 1687 e sc. 66, vol. 89 cit., 17 febbraio 1687.

<sup>65</sup> *Ibidem*, scat. 60, vol. 84, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1690-1698), delibere del 10 e del 19 gennaio 1690.

Le trattative non ebbero un seguito, e all'inizio di marzo, fu contattato il costruttore sanremese Gio. Francesco Martino con il quale il 24 luglio fu stipulato il contratto di appalto<sup>66</sup>.

L'impresario si impegnava a costruire il molo, lungo 170 palmi, iniziando dall'estremità di quello che rimaneva delle precedenti opere, con la clausola però che gli ultimi 70 palmi sarebbero stati vincolati all'approvazione del Senato genovese. Da un punto di vista tecnico il contratto prevedeva una serie di lavori atti a garantire il miglior sfruttamento e la massima efficienza del porto, con la realizzazione di un ampio bacino, l'eliminazione degli scogli che impedivano la costruzione del molo e rendevano pericolosa la navigazione all'interno dell'approdo e la creazione di una scogliera atta a riparare la banchina dalla violenza del mare (si veda la Fig. 4). Dal punto di vista finanziario la comunità era in grado di garantire preventivamente al Martino la somma di 25.000 lire contro la presentazione di « quattro idonee sigurtà » a garanzia della realizzazione del progetto<sup>67</sup>.

La valida politica amministrativa che il Consiglio Comunale aveva attuato, e prevedeva di perseguire negli anni successivi, garantiva una sicura autonomia economica a Sanremo, come è comprovato anche dal fatto che non si rilevano quasi più, nei documenti posteriori al 1690, le insistenti richieste di finanziamento al Senato genovese normalmente ripetute negli anni precedenti in casi analoghi.

---

<sup>66</sup> *Ibidem*, 9 marzo 1690 e *Notai di Sanremo*, scat. 241, filza 196, contratto del 24 luglio 1690.

<sup>67</sup> Il Parlamento si impegnava ad anticipare al costruttore, entro sei giorni dalla stipulazione del contratto, 6.000 lire; altre 14.000 lire sarebbero state pagate secondo lo stato di avanzamento dell'opera e le rimanenti 5.000 a lavori conclusi: il 28 luglio il Parlamento ratificava il contratto « purché il Signor Gio. Francesco Martino impresario dia quattro idonee sigurtà da aprovarsi dal Magnifico Consiglio ». Nel successivo mese di agosto vennero fornite dal costruttore le « sigurtà » necessarie per iniziare i lavori e, contemporaneamente, vennero anticipate al Martino, come da contratto, le 6.000 lire stabilite: « ...date prima le sigortà della fabrica del molo hanno ordinato che dal Signor Gio. Francesco Fabiani cassiere particolare si paghino al Signor Gio. Francesco Martino impresario lire sei milla moneta corrente a conto del prezzo di detta fabrica... ». *Ibidem*, sc. 60, vol. 84 cit., 28 luglio 1690; scat. 57, vol. 81, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo (1674-1752)*, 8 agosto 1690.

# PROGETTO MARTINO (1691)

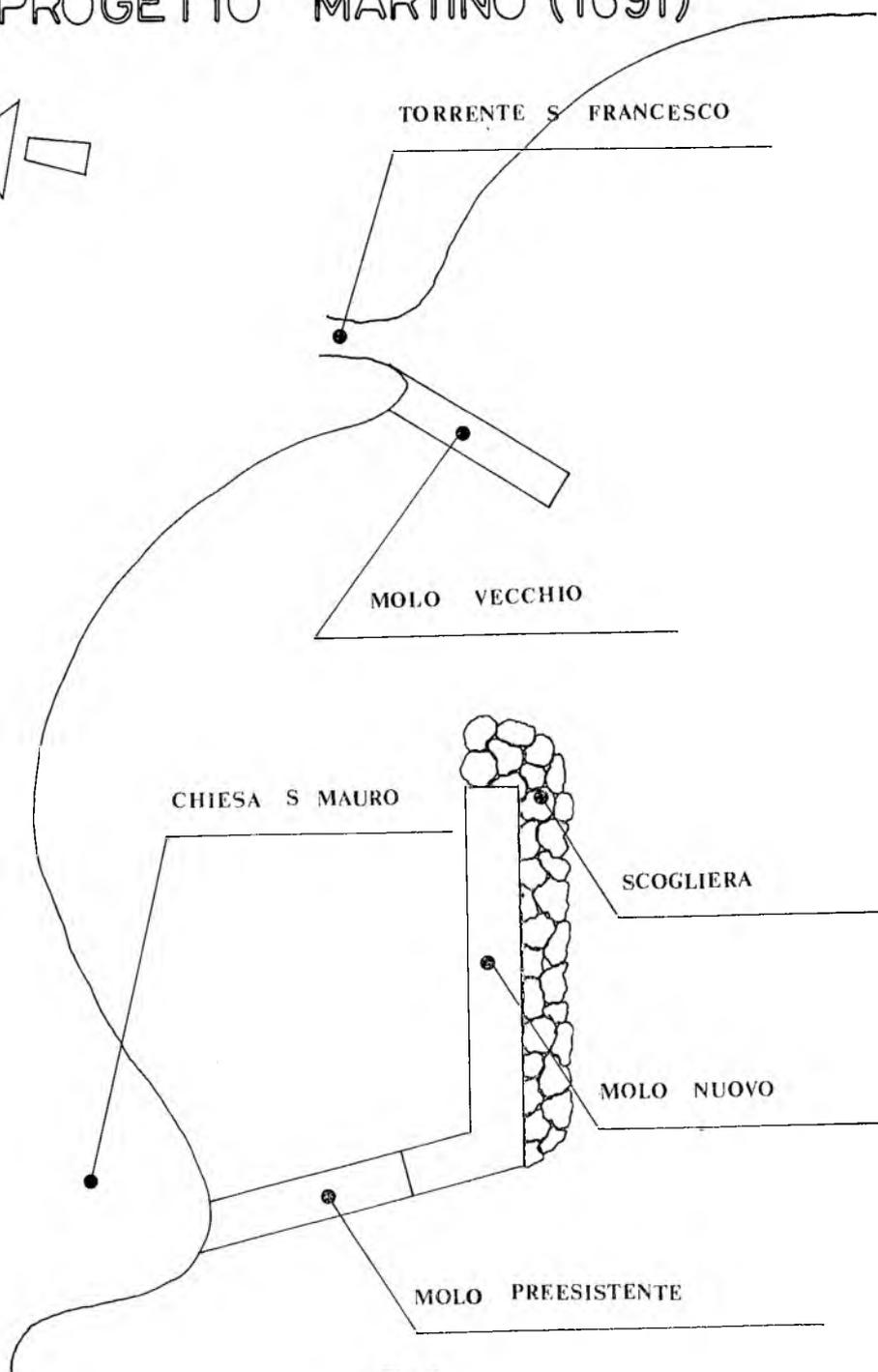
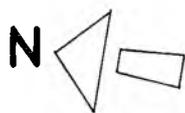


Fig. 4

Nell'estate del 1691 il Parlamento dovette però constatare di aver mal affidato i soldi della comunità al costruttore sanremasco, poiché risulta da una delibera del 3 settembre che « quella poca fabrica stata fatta, resta fatta contro il contratto e parte senza ponervi calcina, e che la Cassia prima di presentarla al molo faceva acqua in quantità » e « non essendovi state poste pietre picate, et altri materiali conforme a detto contratto » l'opera in breve tempo venne quasi completamente distrutta dal mare<sup>68</sup>. Fu così che il Consiglio Comunale, « acciò non resti inutile quanto si è speso in detta fabrica e possa giovare a beneficio universale », rispolverò quell'antica imposizione, già sancita nello Statuto del 1435, che era la *sequella*, con la quale obbligava a lavorare ogni singolo cittadino al fine di riportare ad un'accettabile funzionalità il bacino portuale: era stabilito il turno, a seconda dei quartieri, degli « huomini o capifamiglia » che dovevano prestare la loro opera e, qualora questi non avessero potuto, dovevano farsi rimpiazzare da due donne o pagare una gravosa ammenda<sup>69</sup>.

All'inizio del 1693, anno in cui avrebbe dovuto essere terminata l'opera, il Parlamento verificò che ben poco di quello che era stato pattuito nell'accordo era comunque stato realizzato ed iniziò una lunga controversia con il Martino mirante a stabilire le colpe e la natura dei danni causati dall'inadempienza del contratto<sup>70</sup>.

Mentre i lavori erano fermi si abbatté sulla costa, nel novembre 1694, una violenta tempesta che causò la completa rovina del porto di Sanremo<sup>71</sup>, e solo all'inizio del 1697 il Parlamento riuscì a stanziare

---

<sup>68</sup> *Ibidem*, sc. 60, vol. 84 cit., 3 settembre 1691.

<sup>69</sup> *Ibidem*, 2 giugno 1692.

<sup>70</sup> *Ibidem*, delibere del 24 e 27 gennaio, 22 maggio e 8 agosto 1693.

<sup>71</sup> La descrizione di un cronista dell'epoca riporta con tonalità molto enfatiche quello che accadde la mattina del 25 novembre: « Successe due ore prima del fare del giorno una così fiera burrasca del mare che si perdé una barca su la spiaggia, distrusse un pezzo di muolo, e due terzi di parapetto di detto muolo, portò varii scogli grossi dentro del porto, e diroccò le case delli eredi di Gio. Andrea Massa, tutte le muraglie de canonicati, o sia delle braie vicino alla marina da un capo all'altro, et entrò nelle vigne, e ne orti del Pian della Nave, come in quello di detto Massa, di Gazzano detto Dietto e di P. Gio. Martino; entrò nelle case, e portici della marina, e magazzeni di detto Paolo d'Andreis, e tanti

nuovi fondi per le riparazioni deliberando che « si facci detto molo per evitar maggior rovina in conformità delle permissioni del Serenissimo Senato »: la situazione del porto sanremese versava in tali condizioni che anche la Dominante riconosceva indispensabili ed urgenti nuovi lavori <sup>72</sup>.

Una commissione di sanremesi stipulò prontamente il contratto di appalto con l'impresario Nicolò Firpo e il 9 ottobre 1697 iniziò la nuova realizzazione <sup>73</sup>. Il Firpo doveva prima di tutto riportare l'approdo ad un sufficiente livello di funzionalità piuttosto che costruire un nuovo molo, iniziando con singoli interventi quali il dragaggio del fondale, la rimozione degli scogli e la risistemazione del parapetto per porre rimedio ai danni subiti negli anni precedenti; l'unica nuova opera prevista era il prolungamento del molo per la parte non conclusa dal Martino. Una particolare attenzione era però rivolta alla realizzazione della scogliera che doveva proteggere la banchina dalla forza del mare, poiché si temeva che la mancanza di una adeguata protezione avrebbe in poco tempo rovinato le strutture, come già era successo col vecchio impresario.

La comunità si rese conto tuttavia di non aver fatto, nuovamente, una scelta oculata e della sempre più evidente incapacità del costruttore che non rispettava il contratto. Esonerò così il Firpo dall'incarico, con l'autorizzazione del Commissario Generale genovese, chiedendogli i danni e confiscandogli i beni. La prima conseguenza fu che alla fine di luglio, essendo nuovamente venuti a mancare i fondi che erano stati completamente investiti nell'impresa del Firpo, si rese necessario imporre « qualche nova gabella » per poter compiere almeno i piccoli lavori indispensabili <sup>74</sup>.

---

altri, a segno che fece notare a tutte le barche che erano tirate a terra, restò la chiesa di S. Mauro isolata, li rupe le porte e la empi d'arena et il mare era si alto che montava sul bastione et le acque salse correvano per li due fossati sino alli due ponti di S. Siro, e Convento; di più inondò tutta la vigna di P. Gio. Batta Gioffredi, che pareva tutta marina, e questa vigna è cosa e pasata in Mastro Mercenaro, indi in Capitan Giuseppe Rambaldo detto Lombrino, e questa fu una piena d'acqua senza vento ». *Manoscritto Borea* cit., p. 107.

<sup>72</sup> ASS, *Carte Pinelli*, sc. 60, vol. 84 cit., 21 gennaio 1697.

<sup>73</sup> *Ibidem*, 14 giugno 1697; scat. 90, filza 166, *Materie diverse di San Remo*, contratto del 9 ottobre 1697.

<sup>74</sup> *Ibidem*, scat. 61, vol. 85, *Deliberazioni del Consiglio di Sanremo* (1698-1713), 25 luglio 1697.

Ancora una volta Sanremo con le proprie finanze tentava di riprendersi dopo questo ennesimo sfortunato tentativo senza dover ricorrere all'aiuto del sempre più esoso governo genovese che, con l'introduzione di una nuova gabella nel 1697, aveva ulteriormente inasprito i rapporti con la comunità rivierasca<sup>75</sup>.

Sul finire dell'estate 1699 ripresero le trattative per iniziare i lavori nel bacino portuale nella speranza di poter finalmente munire la città di un buon porto: venne contattato un nuovo costruttore, in questo caso il genovese Gio. Battista Gerino, che si recò a Sanremo, stimò i lavori da effettuare, si accordò con il Parlamento ed infine acquistò il materiale venduto in « pubblica calega » dal precedente impresario Nicolò Firpo<sup>76</sup>. Il primo contratto d'appalto tra il Gerino e la comunità venne stipulato il 10 settembre 1699. Il progetto prevedeva, oltre al solito prolungamento del molo di 170 palmi, già stabilito nell'accordo con il Martino e poi con il Firpo, molte innovazioni tecniche che avrebbero garantito una maggiore solidità all'approdo (si veda la Fig. 5)<sup>77</sup>: il co-

---

<sup>75</sup> La Repubblica di Genova, rifacendosi ad una sentenza del 1539 aveva prescritto che i Sanremesi non potessero far uso d'altra polvere da sparo che di quella che era venduta dal gabellotto governativo. Si veda G. Rossi, *op. cit.*, p. 231.

<sup>76</sup> ASS, *Carte Pinelli*, scat. 61, vol. 85 cit., delibere del 4 e 5 settembre 1699.

<sup>77</sup> Facendo un confronto fra i lavori che dovevano essere realizzati dal Martino nel 1690 e dal Gerino nel 1699-1701 (si vedano le Figg. 4 e 5 in cui si sono cercate di sintetizzare le caratteristiche principali dei due progetti) si possono rilevare molte affinità, come ad esempio il dragaggio del fondale e la rimozione degli scogli all'interno del bacino portuale, ma anche alcune differenze, dovute soprattutto al "progresso tecnico" avvenuto durante il decennio. Innanzitutto il prolungamento della banchina era uguale per entrambi i progetti, in conformità delle disposizioni del Senato genovese (ossia 170 palmi) ma, mentre il primo contratto prevedeva la realizzazione di un molo rettangolare largo 20 palmi (5 m.) compreso il parapetto, l'opera del Gerino aveva una forma trapezoidale caratterizzata da una base più larga, di 30 palmi (7,5 m.), e doveva « insensibilmente andar decrescendo sino in palmi 27 sino al suolo del lavoro sopra acqua, compreso il suo parapetto ». Questa struttura della banchina avrebbe dato una maggiore solidità all'opera in quanto la leggera pendenza avrebbe opposto un minor attrito all'impatto con le onde del mare eliminando così i pericoli di erosione. Inoltre i due progetti prevedevano la costruzione del molo realizzata con un impasto fatto di calce e pozzolana che, come si è precedentemente detto, garantiva una maggiore sicurezza contro la dannosa salinità dell'acqua; ma l'accordo con l'impresario genovese precisava più

# progetto Gerino (1699)

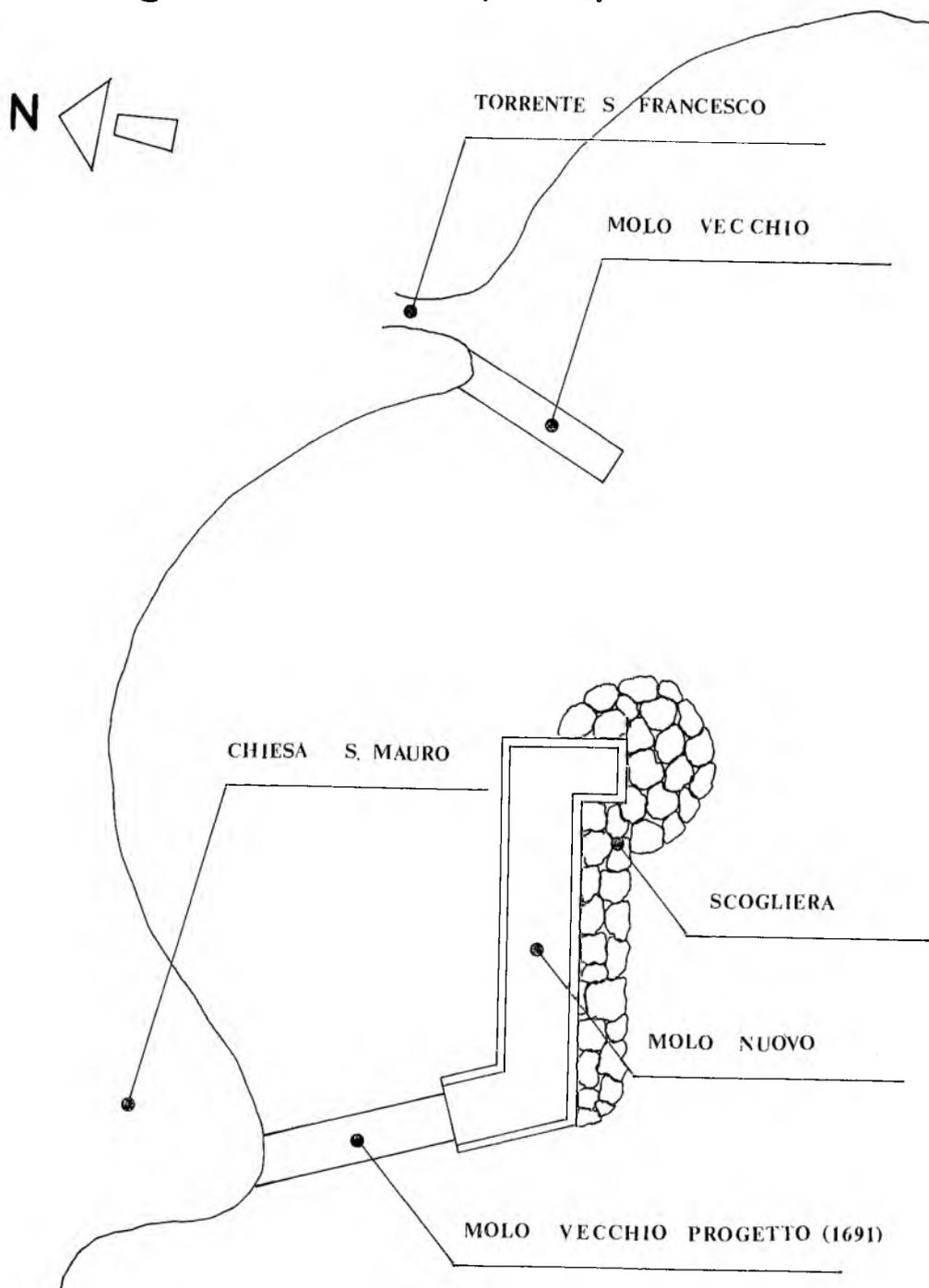


Fig. 5

sto dell'intera opera sarebbe stato di 32.000 lire<sup>78</sup>.

Purtroppo i lavori non iniziarono immediatamente poiché sorsero delle complicazioni sull'approvazione delle "sigurtà" proposte al Parlamento dal Gerino. Quest'ultimo, infatti, era vincolato, per poter realizzare l'opera, all'accettazione da parte dell'amministrazione sanremese di quattro persone, residenti nel Dominio della Repubblica, garanti del progetto: più volte i fideiussori del Gerino vennero presentati al Consiglio Comunale non riuscendo mai però ad ottenere il beneplacito. Solo verso la fine del 1700 vi fu un cambiamento di tendenza dell'amministrazione, anche se le difficoltà incontrate dal costruttore genovese per superare l'inconsueto ostacolo posto dal Parlamento di Sanremo sembrano più un tentativo per far slittare l'inizio dei lavori, per mancanza di fondi oppure per poter modificare il contratto di appalto sottoscritto nel 1699, piuttosto che un atteggiamento ostile verso i fideiussori dell'imprendario<sup>79</sup>.

---

dettagliatamente anche il modo di procedere ed il materiale da usare per la realizzazione della pavimentazione della banchina e per la costruzione del molo. Era sancito, infatti, al punto 4 del contratto con il Gerino che «dovrà ... fare tutto il suolo di sopra con lastre piane e bene aggiustate, e connesse tra di loro con sola porzellana e calcina» e al punto 6 che «dovrà ... circondare tutta la suddetta fabbrica, cioè dal principio del molo vecchio sino a tutta la cassa traversata, di pietre piccate di tre facciate e due piane di palmi tre da tutte le parti». Per quanto riguarda la scogliera che serviva da protezione al molo era prevista nel secondo contratto la realizzazione di un'opera avente la larghezza di 70 palmi e l'altezza, vicino al parapetto, di 8 palmi fuori dalla superficie dell'acqua: probabilmente nel disegno del 1690 era di dimensioni inferiori così come lo era nel primo accordo con il Gerino.

La netta distinzione che caratterizzò le due imprese fu però la diversità della progettazione dell'estremità dell'approdo: il Martino voleva allungare la scogliera oltre la punta del molo per oltre 30 palmi (7,5 m.) in modo da creare una difesa anche contro lo scirocco, mentre l'originale disegno del Gerino prevedeva, per questo fine, la realizzazione di una seconda banchina larga 20 palmi che affiancasse l'opera principale per l'ultimo tratto, «in modo che vi resti un piano di palmi quarant'otto in punta».

<sup>78</sup> ASS, *Carte Pinelli*, scat. 90, vol. 166, contratto del 10 settembre 1699 e scat. 61, vol. 85 cit., delibera del 28 settembre 1699.

<sup>79</sup> *Ibidem*, scat. 8, vol. 7, *Atti della Comunità di San Remo* (1699-1707), lettera del 1700; scat. 90, vol. 166 cit., 1 aprile 1700, 16 ottobre 1700 e 12 febbraio 1701; scat. 8, vol. 7 cit., supplica del 22 giugno 1700.

Inoltre il tempo giocava a favore del Gerino in quanto la comunità non poteva aspettare ulteriormente l'inizio della ricostruzione del molo e così, nel mese di marzo, venne redatto dal Consiglio Comunale un nuovo accordo, nel quale vennero meglio precisati i compiti spettanti al Gerino<sup>80</sup>.

Il prolungamento del molo doveva essere realizzato riparando per i primi 70 palmi la vecchia opera costruita dal Martino e rovinata dal mare, e per i successivi 100 palmi « ponere quelle casse saranno necessarie fino al compimento di detti palmi 170 »; una maggiore attenzione era rivolta alla pavimentazione ed al parapetto della banchina ed inoltre venivano modificate le dimensioni della scogliera a protezione del molo. La comunità impose infine al costruttore di iniziare i lavori il primo di aprile 1701 e di portarli a termine entro due anni.

Il Gerino, in un primo momento, non accettò le condizioni del Parlamento di Sanremo e ritornò a Genova, ma successivamente sottoscrisse il contratto<sup>81</sup>: iniziarono così i lavori per la realizzazione delle nuove infrastrutture che furono gli unici dei primi settant'anni del XVIII secolo e che, da quanto risulta dalle rilevazioni fatte dal Vinzoni nel 1753, vennero portati a termine seguendo, in linea di massima, i termini del contratto stipulato nel 1701<sup>82</sup>.

## 7. *Il generale declino durante il XVIII secolo.*

Una lenta e progressiva contrazione dei commerci marittimi, causata da diversi ma concomitanti eventi, caratterizzò l'inizio del XVIII secolo.

Analizzando i motivi del declino dei traffici si deve innanzitutto porre in rilievo i sempre più tesi rapporti tra la città di Sanremo e la

---

<sup>80</sup> *Ibidem*, scat. 90, vol. 166 cit., contratto del marzo 1701.

<sup>81</sup> Contratto del marzo 1701 e atto del 3 giugno 1701.

<sup>82</sup> Si veda M. Vinzoni, *Il dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma*, ms. Biblioteca Berio, tav. 4 (riprodotta in questo stesso volume) e N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 47.

Repubblica: questa, nel 1706, aveva aggravato ulteriormente l'imposizione fiscale incrementando la tassa sulle eredità e decretando il divieto di produrre o spacciare acquavite e di vendere caffè senza licenza governativa<sup>83</sup>. A ciò si aggiunse, nel 1709, un disastroso gelo, che distrusse totalmente la produzione di agrumi e di olive.

La grave situazione economica perdurò a lungo in quanto, ancora nel 1711, il commercio di questi prodotti non si era riattivato. Al Parlamento di conseguenza venivano a mancare, oltre ai fondi derivanti dalle entrate delle gabelle sugli agrumi e sull'olio, gli introiti che scaturivano dai traffici marittimi: il Consiglio Comunale, impotente di fronte agli eventi occorsi, dovette accettare passivamente il degrado del porto e complessivamente della situazione economica locale.

Solo verso la metà del XVIII secolo il commercio rifiorì: la comunità poteva offrire nuovamente abbondanti quantità di agrumi, di olio e di vino. Purtroppo però, quando le cose sembrarono volgere al meglio, i rapporti con la Repubblica, principalmente a causa di contrasti su imposizioni fiscali, si inasprirono al punto da sfociare in una violenta rivolta. Genova domò in breve tempo la sollevazione dei sanremesi ma punì la comunità molto duramente. Sanremo ne uscì completamente rovinata: vennero imposti contributi di denaro insostenibili; furono confiscati numerosi terreni e case; venne limitato il lavoro agricolo con il conseguente crollo dei commerci e l'abbandono dell'approdo; infine venne costruita nella zona portuale, considerata dai Genovesi di notevole importanza militare, la fortezza di S. Tecla che incorporò la vecchia chiesetta di S. Mauro<sup>84</sup>.

Solo nel 1770, grazie alle pressioni politiche di alcune potenze estere, Genova concesse di riprendere i lavori portuali. All'inizio dell'estate arrivò a Sanremo l'ingegnere Domenico Policardi con l'incarico di realizzare il progetto di ricostruzione: in una memoria egli espone la tragica situazione in cui versava il molo della città ed elencò i lavori che riteneva più opportuni per riaprire il porto ai traffici. Il progetto venne però archiviato dal Governo genovese, soprattutto a causa della

---

<sup>83</sup> Cfr. R. Andreoli, *Storia di Sanremo*, Venezia 1704, p. 96.

<sup>84</sup> Su questo periodo si veda per maggiori dettagli N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, pp. 92-97.

scarsa diplomazia del Policardi il quale, nella sua relazione, attribuì in modo esplicito la rovina del porto alla costruzione della fortezza di S. Tecla voluta dalla Repubblica.

Si arrivò così al 1779 senza che niente fosse stato ancora fatto per migliorare l'approdo. Negli anni successivi si susseguirono prima il progetto di una commissione di tecnici sanremaschi, che non ebbe maggior fortuna del precedente e, qualche tempo dopo, quello dell'ingegnere Gerolamo Gustavo che, con enormi sacrifici di tutta la comunità, venne parzialmente, ma con scarsi risultati, realizzato sul finire del 1784<sup>85</sup>.

I lavori ripresero poi nel 1789 sulla base del progetto steso dal matematico sanremese Francesco M. Gaudio e si protrassero fino al 1792, anno in cui Genova bloccò la continuazione dell'opera perché la ritenne non conforme al disegno presentato.

Il desiderio di libertà dal soffocante governo genovese che aveva ostacolato anche l'ultimo tentativo della comunità di riaprire il porto ai commerci sfociò in una festosa accoglienza al Generale Bonaparte ed ai soldati francesi che nel 1794, violando la neutralità del territorio ligure, entrarono nella città di Sanremo preannunciando la caduta della Repubblica aristocratica<sup>86</sup>.

---

<sup>85</sup> *Ibidem*, pp. 47-72.

<sup>86</sup> E. e M. Berry, *Alla porta occidentale d'Italia*, Bordighera 1979, pp. 106-110.

MARIA PIA ROTA

**L'APPARATO PORTUALE DELLA CORSICA  
« GENOVESE »: UNA STRUTTURA IN MOVIMENTO**



SOMMARIO: 1. Premessa - 2. Dagli albori al XIII secolo: il ruolo della geografia e della storia - 3. XIV-XV secolo: Genova e il nuovo assetto portuale - 4. XVI-XVII secolo: le principali direttrici di sviluppo - 5. XVIII secolo: da Genova alla Francia, l'inizio di una nuova trasformazione.

### 1. Premessa<sup>1</sup>.

Pietro Cirneo, lo storico còrso vissuto nel XV secolo, delinea con queste parole le condizioni generali delle coste della Corsica nel '400: *... aditu facilem: habet enim non solum stationes et littora continua, in quibus facillime navigia subducuntur, sed etiam Portus optimos atque pulcherrimos*<sup>2</sup>.

Prima però di verificare la veridicità di queste affermazioni e di scendere nei particolari dell'analisi diacronica dell'apparato portuale nella Corsica "genovese"<sup>3</sup>, sembra opportuno fare alcune premesse di ca-

---

<sup>1</sup> Questo lavoro, che costituisce un ampliamento e un approfondimento di una mia precedente nota relativa all'apparato portuale còrso in età colombiana (M. P. Rota, *L'assetto portuale della Corsica ai tempi di Colombo*, in *Atti IV Conv. Internazionale Studi Colombiani, Genova 1985*, Genova 1987, pp. 315-327), non ha certamente la pretesa di esaurire in poche pagine un argomento che si rivela sempre più complesso, man mano che proseguono le indagini. Così, partendo dal presupposto che il complesso degli scali isolani possa essere considerato una struttura in movimento, si è cercato soprattutto di evidenziarne alcuni momenti di stasi e altri di trasformazione, alla luce delle vicende politiche ed economiche che li hanno determinati.

<sup>2</sup> Petri Cynaei *Historici Corsi, De rebus corsicis libri quatuor*, Parisii 1834.

<sup>3</sup> L'aggettivo "genovese" ha qui significato temporale, intendendo indicare la Corsica nel lungo periodo della dominazione della Repubblica sull'isola.

rattere generale, in parte valide anche oggi, ma riferibili soprattutto al passato.

Innanzitutto è da chiarire il significato da attribuire al termine "porto": è ovvio che esso ha assunto nel tempo significati differenti a seconda dell'evoluzione delle tecniche, di produzione e di organizzazione, delle comunità interessate, caricando così di valenze diverse un determinato sito. Poteva avvenire cioè che quelli che erano considerati "buoni porti" nel quadro di una determinata civiltà, diventassero del tutto trascurabili con l'evoluzione, o l'involuzione, dei fattori di cui si è detto, e viceversa "cattivi porti" per lo stesso motivo si trasformassero in importanti nodi di traffico.

Ma anche nell'ambito di una stessa civiltà, al termine "porto", potevano (e possono) corrispondere realtà differenti, dalla breve spiaggia a mala pena attrezzata per gli scambi tra comunità finitime, fino al porto - rifugio naturale o al porto - emporio al servizio delle grandi rotte internazionali.

In secondo luogo va considerato il fatto che i porti, quasi sempre, erano "figli" delle rotte, intese queste, come itinerari marittimi percorsi sistematicamente ed espressione di determinati rapporti fra comunità diverse: come potevano mutare le relazioni fra queste comunità, così potevano evolvere, in senso positivo o negativo, le rotte e con esse i porti<sup>4</sup>.

In questa luce i porti si possono ritenere una creazione, "dall'esterno", di comunità la cui economia si basava essenzialmente sulle intermediazioni commerciali ed aveva quindi la necessità di governare ampi spazi marittimi, di controllare punti - chiave per la navigazione, di costituire basi di appoggio, indipendentemente dall'instaurarsi o meno di relazioni con le popolazioni autoctone. In tal caso la loro importanza nei confronti del retroterra appariva limitata. Ma non mancarono porti che erano invece espressione degli interessi degli abitanti delle regioni retrostanti, in un regime di scambi complementari, e allora essi divennero fattore insostituibile nell'organizzazione di retroterra più o meno vasti.

---

<sup>4</sup> A. Vallega, *Ecumene oceano*, Milano 1985, p. 9 e sgg.

A queste ultime considerazioni si riallacciano quelle relative al legame tra porti e insediamenti: a seconda della sua funzione un porto può aver dato vita a sedi più o meno estese e complesse, determinandone in buona parte, non solo l'impianto urbano, ma anche la struttura socio-economica della popolazione. È ovvio che la vita di questi insediamenti era legata a quella del porto, seguendone anche il declino, a meno che alla funzione portuale non se ne fossero affiancate altre, in grado di garantire la sopravvivenza della comunità.

Tutte queste considerazioni inducono a valutare gli spazi litoranei come strutture in movimento, con fasi più o meno lunghe di stasi e con momenti di trasformazione, capaci di indurre cambiamenti sostanziali, sia nel tessuto economico-sociale, sia nella rete delle relazioni esterne. La Corsica ne è un esempio significativo, anche se (ma forse proprio per questo) essa costituisce un caso paradossale: quello cioè di un'isola con un indice di marittimità tra i più elevati del Mediterraneo<sup>5</sup>, ma abitata in prevalenza da pastori ed agricoltori e quasi del tutto priva di interessi marittimi autoctoni. Cosicché l'organizzazione delle aree costiere dipese in massima parte da elementi esterni alle comunità isolane, a partire dai primi frequentatori dell'isola, Fenici, Greci, Cartaginesi, fino all'odierna massa di turisti che va condizionando pesantemente l'assetto della frangia litoranea.

## 2. *Dagli albori al XIII secolo: il ruolo della geografia e della storia.*

Da tempo immemorabile la Corsica con le sue risorse naturali (sale grandi linee almeno due fasi contrapposte: la prima di intensa vita marittima, la seconda di abbandono completo delle aree costiere e delle attività legate al mare.

Da tempo immemorabile la Corsica con le sue risorse naturali (sale, miele, legname, pece, e poi pesce e vino) era bene inserita nel movimento di scambi tra i paesi del Mediterraneo: i Focesi avevano fon-

---

<sup>5</sup> B. Cori - C. Da Pozzo - G. Ridolfi, *Le relazioni della Corsica con il continente*, Pisa 1973-74, p. 77.

dato sulla costa orientale, lungo un'attiva rotta commerciale dall'Africa settentrionale all'Italia e alla Gallia, il porto - emporio di Aleria, destinato a diventare più tardi lo scalo più importante della Corsica romana, insieme alla "colonia" di Mariana, anch'essa situata sul lato orientale dell'isola.

Ambedue favorite da un sito privilegiato (Aleria alla foce del Tavignano e nei pressi dello stagno di Diana, Mariana alla foce del Golo, accanto allo stagno di Urbino) e in una posizione geografica eccellente perché permetteva di raggiungere senza fatica le regioni più interne, usufruendo nello stesso tempo dei vantaggi offerti dalla fertile piana alluvionale che le circondava, esse restarono in vita fino al crollo dell'impero romano<sup>6</sup>.

Tutta la costa del resto (specie quella orientale) visse, sotto la dominazione romana, un periodo di intenso popolamento: immigrati dall'Italia e da altri paesi mediterranei si univano e fondevano con i Corsi, nell'intenso sfruttamento delle aree pianeggianti che venivano coltivate a vite, ulivo e cereali<sup>7</sup>.

Le successive vicende dell'alto Medioevo, le scorrerie dei Vandali, dei Bizantini e, più tardi, dei Saraceni, l'impaludamento progressivo delle pianure costiere sia all'est che all'ovest, e soprattutto la morte del grande commercio mediterraneo che alimentava la vita economica isolana, costrinsero le popolazioni stanziate sulla costa a rifugiarsi all'interno dove, con il tempo, venne creandosi un particolare tipo di civiltà agro - silvo - pastorale dalla quale il mare era escluso<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Le strutture insediative delle due città erano molto simili; Aleria, quella meglio conosciuta, sorgeva un poco all'interno rispetto alla foce del fiume, in posizione dominante. Essa poteva usufruire di due porti, quello mercantile alla foce del Tavignano, quello militare nel vicino stagno di Diana. Questo sdoppiamento facilitava la specializzazione funzionale dei due scali, offrendo nello stesso tempo una doppia opportunità alle navi che erano in pericolo. Sull'argomento si veda Y. Kolodny, *La géographie urbaine de la Corse*, Paris 1962, p. 30.

<sup>7</sup> È la situazione rappresentata dalla cartografia tolemaica che riporta ben 13 città costiere di cui 10 nel settore orientale e nel Capo Corso.

<sup>8</sup> Non è il caso qui di soffermarci sui noti motivi che spinsero i Corsi a diventare un popolo di montanari; basti constatare che, mentre in altre regioni come la Liguria, gli stessi eventi (porti e città portuali fondati dall'esterno) condus-

Soltanto nei due distretti situati alle opposte estremità dell'isola, rifuori precocemente la vocazione marittima: a Bonifacio, la cui posizione-chiave tra Sardegna, Corsica e la terraferma (rappresentata in quei secoli soprattutto da Pisa) ne determinò la funzione di porto militare e insieme di emporio, e nel Capo Corso, dove un rigido sistema feudale in mano a Genovesi potenziò la monocoltura della vite, favorendo l'instaurarsi di scambi regolari, soprattutto con la Liguria e con la Toscana, per barattare il "surplus" di vino con merci di varia natura, ma specialmente con i cereali che non potevano essere coltivati in quantità sufficiente nella dirupata e ventosa regione del Capo<sup>9</sup>.

Il passaggio della Corsica dalla sfera di influenza di Pisa a quella di Genova, che si fa risalire in genere alla battaglia della Meloria<sup>10</sup>, fu graduale ma senza esclusione di colpi da ambo le parti: per le due Repubbliche marinare del resto la posta in gioco, cioè il controllo dell'isola tirrenica, era di importanza vitale. Infatti la posizione della Corsica che, con la vicina Sardegna, si trova al centro del Tirreno, ne esaltò da sempre il ruolo primario sia come punto di appoggio nella navigazione d'altura, sia come tappa nei complicati circuiti commerciali af-

---

sero a ben altri esiti in fatto di organizzazione degli spazi litoranei, in Corsica le attività marinare divennero, con l'eccezione del Capo, un fatto estraneo alla vita degli isolani. Non bisogna peraltro dimenticare che, per rimanere alla Liguria, ben diverso si rivelò nei secoli il potenziale economico dell'entroterra.

<sup>9</sup> La bibliografia relativa a Bonifacio è troppo vasta e troppo nota per essere qui richiamata; sulle vicende relative al Capo Corso, interpretate in chiave geografica, si rimanda a B. Cori, *La penisola di Capo Corso*, «Pubbl. Ist. Geografia Univ. Pisa», XIII, 1966. Una serie di documenti conferma che fra XII e XIV secolo i porti del Capo erano impegnati in scambi di prodotti corsi, vino e legna, soprattutto con Pisa, dalla quale acquistavano panni, utensili e cereali. Bonifacio invece rivendeva sulle coste isolate quello che aveva comperato in Sardegna e in altri porti della stessa Corsica (ad esempio ad Aiaccio da dove è testimoniata l'esportazione di pelli di capra). Si veda sull'argomento M. Martini, *Aspects de l'activité agricole et maritime de la Corse à la période de la navigation à la voile*, in «Bull. Soc. Sciences Historiques Nat. de la Corse», fasc. 577, 1965, p. 12 e sgg.

<sup>10</sup> Ma si veda la diversa opinione di J. Cancellieri, *De la "Corse pisane" à la "Corse génoise". Remarques sur la portée structurelle insulaire de la bataille de la Meloria (1284)*, in «Atti Soc. Ligure Storia Patria», n.s., XXIV, 1984, pp. 569-583.

fidati alle rotte del cabotaggio internazionale <sup>11</sup>.

Si pensi poi alla sua importanza militare, come chiave della navigazione nell'alto Mediterraneo. Per la Repubblica di Genova in particolare, il controllo politico dell'isola assumeva un'importanza enorme; in un primo tempo, quando ancora le colonie dell'Oriente erano saldamente nelle mani della Dominante, perché assicurava la libera circolazione delle sue navi, altrimenti strette tra Pisani e Aragonesi; in un secondo tempo perché, perdute ormai le colonie d'Oriente che procuravano a Genova il fabbisogno alimentare di base, l'isola tirrenica rappresentava una fonte di approvvigionamento e nello stesso tempo un mercato su cui collocare le proprie merci <sup>12</sup>.

Le esigenze militari e commerciali di Genova determinarono lo sviluppo, in tempi diversi, di una serie di città costiere, Bonifacio, Calvi, Aiaccio, San Fiorenzo, Bastia, Portovecchio, che assunsero appunto la duplice funzione di città - fortezza e di porto - mercato. A questi insediamenti più importanti se ne affiancarono altri minori, nell'ambito di successivi piani di colonizzazione agricola della Corsica: essi, nonostante il loro carattere rurale, erano sempre situati in prossimità di qualche sito portuale o, per dirla con il Cancellieri, di qualche «marine aménagée» <sup>13</sup>.

Nel guidare la scelta di siti portuali ebbe la sua importanza anche la morfologia costiera, così diversa sui vari versanti dell'isola: coste basse e alluvionali, interrotte da una serie di foci fluviali e orlate di stagni, quelle orientali tra la Solenzara e Bastia; coste alte, rocciose, estre-

---

<sup>11</sup> Per questo aspetto della navigazione mediterranea si vedano le suggestive pagine di Fernand Braudel (*La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1966, p. 94 e sgg.) che rendono in maniera tanto efficace l'idea di un "mare nostrum" in cui i rapporti tra le popolazioni costiere erano assai più intensi di quanto possano essere ai giorni nostri.

<sup>12</sup> Genova infatti mancava di un suo "hinterland" agricolo da cui rifornirsi di generi di prima necessità, poiché le due Riviere si erano orientate molto precocemente verso un'agricoltura specializzata e destinata all'esportazione, cosicché la classe politica cittadina era sempre proiettata alla ricerca di vecchie e nuove aree di rifornimento.

<sup>13</sup> J. Cancellieri, *Formes rurales de la colonisation génoise en Corse au XIII<sup>e</sup> siècle: un essai de typologie*, in «Mélanges de l'École française de Rome», t. 93, 1981, p. 104.

mamente frastagliate e spesso accompagnate da festoni di isolotti e scogli, le altre. Soltanto il Capo Corso, pur mantenendo la costa alta, presenta un profilo generale più lineare.

Tutti questi fattori, e cioè la posizione della Corsica in rapporto alla navigazione d'altura, al cabotaggio internazionale e a quello a scala locale, la sua funzione militare ed economica nei confronti di Genova, la morfologia costiera, determinarono l'aspetto dell'assetto portuale corso sotto la dominazione genovese. Esso aveva una caratteristica peculiare: si trattava nella grande maggioranza dei casi di approdi scelti e utilizzati non da Corsi ma da genti "esterne". Ne consegue che, per ricostruirne la fisionomia generale, non ci si può servire di fonti locali ma è necessario utilizzare documenti anch'essi "esterni", sia di tipo archivistico che di altra natura, come ad esempio i portolani.

Già da tempo è stata sottolineata l'importanza di questi strumenti nautici per la ricostruzione della geografia storica dei porti e degli insediamenti costieri<sup>14</sup>; tuttavia poiché, proprio per le loro specifiche funzioni, essi davano massimo risalto ad elementi morfologici, dedicando minore attenzione alle funzioni portuali e poiché, essendo destinati alla navigazione d'altura, tralasciavano gli elementi relativi al piccolo cabotaggio, bisogna, ove possibile, integrare le loro indicazioni con quelle desunte da altre fonti<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> M. Quaini, *Catalogna e Liguria nella cartografia nautica e nei portolani medievali*, in *Atti I Congr. Storico Liguria-Catalogna, Ventimiglia-Genova 1969*, Bordighera 1974, pp. 550-571.

<sup>15</sup> Poiché per il primo periodo della dominazione genovese sull'isola, la documentazione archivistica nota è assai scarsa, per ricostruire le linee generali dell'assetto costiero corso fino agli inizi del secolo XVI, sono stati utilizzati alcuni portolani quattrocenteschi: il *Portolano Parma-Magliabechi*, il *Portolan Rizo* (editi ambedue da K. Kretschmer, *Die Italienischen Portolane des Mittelalters*, Hildesheim 1962 (rist. an.), rispettivamente alle pp. 268-358 e 420-552) e il *Portolano del mare* attribuito ad Alvise Da Mosto (pubblicato in *Le navigazioni atlantiche del veneziano Alvise Da Mosto*, a cura di T. Gasparrini Leporace, in «Il Nuovo Ramusio», V, Roma 1966). A questi portolani quattrocenteschi ne ho affiancato uno più antico, il *Compasso de Navegare*, risalente al XIII secolo (pubblicato da B.R. Motzo, *Il compasso da navigare*, Cagliari 1947) ed uno più recente, la *Carta di Navigare*, di Gerolamo Azurri (pubblicato a cura di O. Bazurro, Genova 1985) per avere due termini di confronto di epoche diverse. Mi sono poi servita di due

### 3. XIV - XV secolo: il nuovo assetto portuale.

Il consolidamento della presenza genovese nell'isola portò ad una più precisa definizione del nuovo assetto portuale. Per valutarne appieno le caratteristiche è necessario però sottolineare il difficile contesto politico ed economico di quei secoli.

Si è detto che per Genova il controllo della Corsica ebbe in un primo momento un valore puramente strategico; da qui la fondazione delle città - fortezza nei principali punti nevralgici. Tuttavia non mancò anche in questo periodo un interesse economico per le risorse isolane, testimoniato dai primi tentativi di colonizzazione agricola e da un certo sviluppo dei commerci. Ma le crescenti difficoltà interne ed esterne obbligarono Genova ad abbandonare il governo dell'isola (che diveniva sempre più problematico) alla Maona di Corsica.

All'azione certamente non illuminata, spesso anzi repressiva dei Genovesi, con le inevitabili conseguenze sull'economia isolana, si sovrapponevano le continue, sanguinose lotte intestine condotte dai signori locali dell'Oltremonti (Cinarchesi e Cortinchi soprattutto) che, unite ai duri gravami fiscali, contribuirono al generale impoverimento dell'isola.

Anche quando, più tardi, il governo dell'isola fu affidato al Banco di San Giorgio (1453 - 1552), la cui politica mirava da un lato a potenziare le città, dall'altro a rilanciare la colonizzazione agricola, specie nella frangia costiera, gli sforzi per migliorare le condizioni dell'economia si scontrarono con le difficoltà dovute alle continue guerre interne ed esterne, accentuate dall'ininterrotta attività della pirateria che ostacolava i commerci.

---

descrizioni dell'isola, quella già citata di Pietro Cirneo e quella composta da Agostino Giustiniani nel 1529 (A. Giustiniani, *Dialogo nominato Corsica*, a cura di M. De Caraffa, in «Bull. Soc. Sciences Historiques Nat. de la Corse», XXI, 1882). Quest'ultima opera presenta una particolarità interessante: alcuni brani inseriti nel testo rivelano lo stile inconfondibile dei portolani (ad esempio l'A. usa in questi punti la seconda persona singolare del presente indicativo, la terminologia è quella in uso nei documenti nautici...) tanto che, estrapolando e collegando fra loro tali brani, ci si trova di fronte ad un portolano vero e proprio, relativo a tutto il periplo isolano e molto ricco di notizie.

Dunque il lasso di tempo compreso tra la fine del XIII secolo e la metà del XVI fu, per la Corsica, un periodo di ristagno del commercio e di generale involuzione dell'economia, specie nelle più tormentate regioni dell'Oltremonti.

Questa differenza tra le condizioni di vita un poco più floride della "Terra di Comune" e quelle, più arretrate, della "Terra di Signori", si rifletteva, come si vedrà, anche sull'armatura portuale.

Una regione fitta di approdi di dimensioni ridotte era, come si è visto, il Capo Corso dove una serie di molteplici fattori aveva accentuato la propensione degli abitanti verso la vita marittima, creando una classe di "padroni" di barche che erano anche proprietari terrieri, esperitissimi navigatori e commercianti. Con i loro gozzi, tartane o gondole, essi percorrevano le coste isolane rifornendosi di grano e di altri cereali, che poi venivano redistribuiti nell'isola stessa o convogliati verso Genova<sup>16</sup>. Ma la voce più importante per l'esportazione capocorsina rimaneva sempre il vino, sia di produzione locale che acquistato in altre regioni dell'isola.

Sulla costa settentrionale della penisola il "porto" di Centuri<sup>17</sup> « che fasse buoni vini », come segnala un portolano veneto, la « statio

---

<sup>16</sup> I distretti cerealicoli, individuati mediante i rispettivi punti di imbarco, erano sparsi un po' ovunque: Aleria, Favone, San Pellegrino sul versante orientale; l'area alle spalle dei golfi di Valinco e di Aiaccio su quello occidentale; la Balagna fertile, gli Agriati, il Nebbio su quello settentrionale.

<sup>17</sup> Nei portolani, come nelle carte nautiche, il termine "porto" veniva in genere riservato ad approdi di una certa importanza nell'ambito della grande navigazione mediterranea: poteva trattarsi di porti naturali (in Corsica ad esempio Santa Amanza o Portovecchio), ma vi si poteva trovare anche qualche riparo artificiale; in questo caso l'appellativo era « porto fatto de forza » o « fatto per arte », come nel caso, sempre in Corsica, di Macinaggio. Se si trattava invece di attracchi di minore importanza, ripari naturali della costa o ancoraggi a ridosso di qualche isola o promontorio, veniva usata tutta una gamma di vocaboli, dal generico "statio" o "stanza" ai più tecnici "surgitoio" e "afferratoio". Buona « stanza per navigli piccoli » era ad esempio l'Isola dell'Oro (l'odierna Île Rousse), mentre le isole Piccovagge (oggi Cerbicale) erano « buoni afferratoi per tutti i tempi ». Le spiagge, le foci dei corsi d'acqua, tanto importanti per il rifornimento idrico, venivano indicate con il termine "plagia", "amnis", "lena": la « lena di Lerea » (Aleria), la

per legni piccoli » a ridosso delle isole Finocchiarola, il porto di S. Maria della Chiappella « dovè gli è porto de barche », lo « scalo di Herbalunga » erano gli approdi più importanti. Ma nella parte terminale del Capo, da Centuri a Macinaggio, le « più e più cale » segnalate da Giustiniani « tutte sono ottimo et conveniente hospitio de li Corsari, li quali, vi stanno, non solamente le settimane, ma li compiuti mesi, andando e venendo ad ogni loro piacere ».

Quella della pirateria era una piaga ormai presente su tutte le coste dell'isola: lo Heers sostiene che nel secolo XV essa costituiva addirittura l'attività economica più fiorente della Corsica<sup>18</sup>. Questa terra, povera ma al centro del commercio tirrenico italiano e spagnolo, era, con la vicina Sardegna, un vero e proprio covo di pirati, nobili còrsi ma anche genovesi, che utilizzavano come quartier generale porti naturali come Portovecchio, ma anche le stesse città genovesi come Bonifacio<sup>19</sup>. Ad essi si aggiunsero i Barbareschi ed i Turchi che facevano base nei porti còrsi per poi indirizzare le loro razzie anche verso i paesi dell'interno.

Alla radice occidentale di Capo Corso, l'ampio golfo di San Fiorenzo offriva un vero e proprio sistema di scali integrati: ad est del borgo di San Fiorenzo (nel quale era consigliabile rifornirsi di acqua "bona", ma che era considerato ancoraggio poco riparato dai venti e difficile da raggiungere per la presenza di secche) si trovava l'approdo di Occhinese « in ogni bontà per vasselli piccoli », poi l'ansa di Fornali « stanza bona . . . capace di Galee e Galeoni » e infine, in corrispondenza della punta della Mortella, « lo porto delle navi grosse ».

Proseguendo verso occidente si incontrava soltanto una serie di pic-

---

« piagia di Jottani con uno piccolo rivo ». Se la foce del corso d'acqua, per le sue dimensioni, poteva assumere la funzione di porto-canale, questo veniva sempre specificato.

<sup>18</sup> J. Heers, *Gènes au XV siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, p. 303 e sgg.

<sup>19</sup> Ai tempi della guerra tra Genova e Pisa, Bonifacio era stata un grande centro di organizzazione delle attività corsare. Cadute le motivazioni belliche, i corsari si trasformarono in pirati e in questa veste li vediamo, ancora nel '400, infestare i mari e i litorali rivaleggiando in abilità e crudeltà con Provenzali, Liguri, Toscani, Sardi, e naturalmente Barbareschi e Turchi.

cole "piagge" fino al porto dell'Isola dell'Oro, quindi il porto minore di S. Ambrogio e infine Calvi, « bono porto chiamato dai marinai porto di S. Maria di Calvi »<sup>20</sup>. Si trattava, come è noto, di uno dei capisaldi della presenza genovese nell'isola, ottimo per la sua posizione in rapporto alle rotte a lungo raggio<sup>21</sup>, oltre che per la posizione strategica e per l'ampia baia in grado di ospitare una numerosa flotta. Queste funzioni militari e la sua fedeltà a Genova, che aveva fruttato agli abitanti una serie di privilegi in campo economico, avevano dato impulso anche al settore commerciale, tanto che Calvi fu ben presto in grado di disturbare Bonifacio nel suo ruolo di porto-emporio, con funzione di importatore di prodotti genovesi da redistribuire in Corsica e, viceversa, di esportatore di prodotti isolani. Sembra addirittura accertato che Genova, nelle vesti di arbitro tra le due città a lei ugualmente legate, avesse tracciato, verso la metà del XIV secolo, una sorta di confine che tagliava l'isola in due parti all'altezza delle isole Sanguinarie, per delimitare le reciproche sfere di influenza<sup>22</sup>.

È certo comunque che su Calvi era convogliato il flusso dei prodotti agricoli della Balagna fertile, il cui porto naturale sarebbe stato l'Isola dell'Oro<sup>23</sup> e che, all'inizio del XV secolo, essa aveva l'esclusiva

---

<sup>20</sup> A questo proposito è interessante notare come i due portolani veneti, il *Portolan Rizo* e il *Portolano del mare*, riportino lo stesso errore, sdoppiando l'approdo di Calvi in quelli di Calvi e di Santa Maria di Calvi, distanti l'uno dall'altro ben 15 miglia.

<sup>21</sup> Per il XV secolo è testimoniata, tra le altre, la vitalità della rotta che univa Calvi con il Maghreb, connessa probabilmente anche con il mercato degli schiavi. Sull'argomento si rimanda a G.G. Musso, *Per la storia del notariato genovese in Corsica. Note archivistiche introduttive. Antologia d'inediti d'Archivio*, a cura di T. Rattini, in *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo ed età moderna*, Genova 1961, pp. 61-67.

<sup>22</sup> G. Petti Balbi, *Genova e Corsica nel Trecento*, Roma 1976, p. 84.

<sup>23</sup> In questa regione vi erano molti possedimenti genovesi e liguri i cui prodotti venivano regolarmente convogliati ai proprietari. La loro esportazione è testimoniata fin dal secolo XII: si veda in proposito G. Pistarino, *Le carte del monastero di San Venerio del Tino relative alla Corsica (1080-1500)*, Torino 1944; L. Balletto, *Tra la Corsica e Portovenere*, in *Genova, Mediterraneo, Mar Nero*, Genova 1976, pp. 61-67.

del commercio del grano che vi affluiva dalle aree circostanti<sup>24</sup>. Altrettanto importante era l'esportazione dell'olio sia verso Genova, sia verso altre località isolate come Aiaccio.

I porti della costa occidentale, per la povertà dell'entroterra, avevano soprattutto una funzione di appoggio alla navigazione d'alto mare: accanto a quelli più noti come Galeria, Girolata o Porto, una serie di scali minori (ricordati solo in qualche fonte) come Sia, Sagona, Porto Provenzale, Porto Pollo, si alternava a "piagge" e a ridossi, importanti questi soprattutto perché al riparo dalle libecciate (Porticcio e l'Isola). Solo il porto di Aiaccio, che proprio sul finire del XV secolo venne provvisto dai Genovesi di un piccolo molo, assumeva una certa importanza come redistributore in seconda battuta dei prodotti genovesi importati da Bonifacio, verso i mercati dell'interno.

Un discorso a parte merita Porto Erese o Elice, la cui identificazione è ancora controversa: si tratta probabilmente di una cala a ridosso della punta di Campomoro, nel golfo di Valinco, in una posizione particolarmente vantaggiosa perché in grado di offrire protezione dal libeccio, ma nemmeno la toponomastica ne conserva la traccia. Si tratta tuttavia di uno degli scali più antichi e più frequentati perché è segnato nei portolani e nelle carte nautiche più remote.

Nel breve tratto di costa meridionale ben tre erano i porti importanti per la navigazione a lungo raggio: Figati, Bonifacio, Capo dello Sperone. Ma la costa, pur di difficile accesso per la presenza di moltissimi scogli e secche, offriva anche scali minori, come Tizzano e Roccapina, che erano al servizio di un retroterra povero, quello dell'area di Sartene, ma non privo di iniziative economiche (vi si coltivava soprattutto grano). È proprio in questa zona che si registrarono i primi tentativi documentati di colonizzazione agricola genovese: pur risalendo al XIII secolo, essi dovevano aver lasciato traccia anche a due secoli di distanza, tanto più che alcune aree, come il distretto alle spalle del gol-

---

<sup>24</sup> Il grano corso era utilizzato dalla Repubblica soprattutto in tempo di carestia perché era reputato inferiore rispetto a quello di Sicilia, di Provenza o di Lombardia.

fo di Roccapina e quello attorno al golfo di Figari potevano vantare una continuità di popolamento documentabile fin dal Neolitico<sup>25</sup>.

Mentre l'approdo di Roccapina è segnalato solo dal Giustiniani, il golfo di Figari, riparo sicuro ma difficile da raggiungere per la presenza di secche e scogli all'imboccatura, è ricordato come « buon porto a tutti i tempi » ma in cui « gli è pericoloso intrare di notte »<sup>26</sup>.

Ma nessuno dei porti incontrati fino ad ora, agli inizi del '400, eguagliava per importanza quello di Bonifacio, anche se, proprio in questo periodo, cominciava il suo lento declino. Bonifacio infatti, per la sua fedeltà a Genova, aveva usufruito da sempre di particolari franchigie ed agevolazioni nelle relazioni commerciali con la Dominante, fungendo da vero e proprio emporio nei confronti di buona parte degli altri porti isolani. Inoltre la sua vicinanza alle coste sarde aveva stimolato una fiorente corrente di interscambi: dalla Sardegna si importavano formaggi, suini e ovini che, dopo una sosta a Bonifacio allo scopo di poter usufruire di agevolazioni daziarie, venivano convogliati a Genova o servivano ad alimentare la produzione locale di carni salate (destinate anch'esse in gran parte all'esportazione); da Bonifacio partivano per la Sardegna soprattutto tessuti, anche pregiati<sup>27</sup>.

Alla fine del XIV secolo però, con l'avvento della signoria francese a Genova, i Bonifacini e i Calvesi persero gran parte di quelle agevolazioni che avevano fatto la loro fortuna. Questo fatto, oltre ad incidere sul volume dei traffici dei due porti, ebbe come conseguenza il calo dell'interesse per il mercato genovese e, contemporaneamente, un aumento dei traffici con quello pisano.

---

<sup>25</sup> Sulla colonizzazione genovese del *castrum de Cauria* (fra Tizzano e Roccapina) e del *castrum de Sapaladona* (Figari) si rimanda ancora a J. Cancellieri, *Formes...* cit. Per quanto concerne l'antichità del popolamento nella zona si veda C. Delano Smith, *Western Mediterranean Europe. A Historical Geography of Italy, Spain and Southern France since the Neolithic*, London 1969, p. 353 e sgg.

<sup>26</sup> Nel tratto di costa compreso tra Bonifacio e Aiaccio il *Portolan Rizo* e il *Portolano del mare* segnano due porti che non è stato possibile identificare: il « Chavo de Sergi con bon porto » e il « porto de Bise ». La descrizione di quest'ultimo potrebbe far pensare al porto di Figari, che essi non nominano, ma non se ne ha nessuna conferma né dagli elementi nautici, né dalla toponomastica.

<sup>27</sup> G.G. Musso, *op. cit.*

Il tratto di costa compreso tra Bonifacio e Portovecchio è uno dei più ricchi di buoni approdi naturali: al Capo Sperone, a Santa Amanza i porti avevano in particolare la funzione di rifugio e di appoggio per le navi. Gli insediamenti, anche di tipo difensivo, erano qui quasi del tutto assenti, mentre invece è segnalata la presenza di saline.

Scali minori, prima di raggiungere « lo nobile e eccellente Portovecchio », erano Porto Nuovo, Santa Giulia, le isole Cerbicale.

La descrizione di Portovecchio, per le dimensioni rilevanti del golfo, per le caratteristiche di sicurezza dei suoi approdi, forse anche per la singolare bellezza del sito, occupa in tutte le fonti consultate uno spazio assai più ampio di quello dedicato agli altri approdi dell'isola (con l'eccezione di Bonifacio). Ci è quindi pervenuta sul suo conto una gran quantità di elementi descrittivi relativi alla morfologia, sottomarina e costiera, che dovevano servire ai naviganti per riconoscere il porto dal mare e permettere quindi di evitare le insidie che ne ostacolavano l'accesso. Anche Portovecchio aveva, nel XV secolo, una prevalente funzione di porto - rifugio, rifugio anzi fin troppo sicuro se, come riferisce il Giustiniani: « stanno in questo porto, si magno et nobile ... vascelli di corsari infedeli, li quali vi dimorano ad ogni lor piacere, et de indi discorrono l'isola, vinti o trenta miglia infra la terra, facendo gravissimi danni ». Soltanto a partire dal secolo successivo, quando, nell'ambito dell'ambizioso progetto di colonizzazione agricola di alcune aree dell'isola, iniziata, come si è già detto, dal Banco di San Giorgio, Portovecchio assunse il ruolo di centro organizzatore dell'intero distretto costiero sud - occidentale. Le sue funzioni portuali si fecero più complesse, anche perché il primitivo, modestissimo insediamento di tipo rurale andava trasformandosi in una nuova città - fortezza, del tipo di quelle già individuate, pur se di proporzioni e di importanza minori<sup>28</sup>.

Portovecchio, con il "surgitoio" di San Cipriano, ove si poteva trovare acqua dolce « a pie' d'un fico ») chiude la serie dei buoni ap-

---

<sup>28</sup> Sull'argomento si rimanda alla bibliografia contenuta in M.P. Rota, *Inse-  
diamenti genovesi e corsi nella Corsica del Cinquecento*, in *Atti Conv. Interna-  
zionale Studi Storici*, « *Rapporti Genova, Mediterraneo, Atlantico in età moderna* »,  
Genova 1982, Genova 1983.

prodi. Su tutta la costa orientale i portolani non riportano indicazioni se non per qualche attracco di minore importanza: Favone « porto di navilii piccoli », la « lena di Lereia », e infine la « Bastia di Porto Char-do », alla radice orientale di Capo Corso. Ma la navigazione di piccolo e medio cabotaggio si basava invece su una serie di approdi che sfruttavano la foce dei numerosi corsi d'acqua che sfociano nel Tirreno dalla Banda di Dentro: erano i porti - canali della Solenzara, di Fiumorbo, del Tavignano, dell'Alistro, dell'Alesani, del Golo.

Un discorso a parte meritano gli stagni costieri: quello di Urbino, quello di Diana « stazione per piccoli legnetti » e infine lo stagno di Biguglia nel quale « non possono intrare, salvo piccoli legnetti », ma che era sede di un'intensa attività peschereccia. I prodotti caratteristici di questi stagni, ostriche, botareghe, pesci, prendevano l'avvio per mare verso il porto di Bastia da dove venivano poi convogliati ai mercati di Genova e soprattutto di Roma.

Il caso di Bastia è particolarmente interessante: questo scalo, spesso ignorato dai portolani quattrocenteschi perché privo di un buon riparo naturale, proprio in questo secolo andava invece assumendo una sempre maggiore importanza economica, a detrimento di Bonifacio e Calvi (che dal canto loro erano state private dei privilegi daziari), soprattutto in virtù della sua vicinanza alla terraferma. Per questa ragione essa fu scelta come sede del governatore del Banco di San Giorgio, con tutte le conseguenze economiche che ne potevano derivare.

Così, sul finire del secolo, Bastia era riuscita, insieme ad Aiaccio, a sottrarre a Bonifacio la funzione di porto-emporio più importante dell'isola: qui giungeva buona parte delle merci che i Genovesi volevano smerciare in Corsica, in modo particolare il sale (tanto importante per il processo di conservazione delle carni) che vi veniva convogliato direttamente dalla Provenza o da Ibiza. Qui affluivano dall'interno i prodotti corsi destinati all'esportazione: vini in primo luogo, poi grano, carni salate, cera, miele ed anche quel "prodotto" che costituì per centinaia d'anni la voce più importante dell'esportazione isolana verso il continente: mi riferisco all'emigrazione. Una voce, questa, difficile da quantificare, ma imponente: Corsi in veste di mercanti nelle principali città di Liguria e di Toscana, Corsi che seguivano le vie delle colonie genovesi d'Oriente, Corsi che andavano a popolare le campagne dell'Italia centrale tirrenica e infine Corsi arruolati in tutti gli

eserciti della penisola<sup>29</sup>. Di questa emigrazione il tardo '400 costituì l'apogeo e senza dubbio, anche se non si conosce documentazione in proposito, il porto di Bastia, per la vicinanza al continente, veniva scelto di preferenza per l'imbarco.

Per questo complesso di motivi Bastia ancora ignorata, come si è detto, dai portolani quattrocenteschi perché priva di un buon porto, sul finire del '500 poteva essere definita dall'Azurri « la principal città di Corsica », non tanto in virtù del sito portuale, che restava modesto, quanto a causa della sua posizione in rapporto alla terraferma, e anche a un vasto retroterra.

#### 4. XVI - XVII secolo: le principali direttrici di sviluppo.

L'analisi compiuta nel paragrafo precedente ha evidenziato un'armatura portuale nel complesso debole, formata da molti scali naturali, magari protetti da opere militari, ma disabitati o quasi, ai quali si alternavano i porti delle città - fortezza che, nel corso di questi primi secoli, registrarono un ribaltamento di posizioni: dall'assoluta supremazia di Bonifacio, condivisa poi con Calvi, alla graduale affermazione di Aiacio e soprattutto di Bastia.

La cura e la manutenzione dei piccoli scali era affidata esclusivamente agli abitanti, poiché Genova si interessava soltanto della protezione e della gestione degli scali delle città genovesi e di quelli che costituivano base di appoggio per la navigazione d'altura<sup>30</sup>. Del resto la modestia del volume dei traffici non avrebbe giustificato ingenti spese per la costruzione di moli o di altre opere portuali, quando erano sufficienti i piccoli "schifi" in dotazione ai velieri di stazza maggiore, per il trasbordo delle merci.

---

<sup>29</sup> Sulla consistenza, le cause e le caratteristiche del fenomeno si veda J. Cancellieri, *Directions de la recherche sur la démographie de la Corse médiévale (XII-XV siècles)*, Napoli 1984, pp. 402-433.

<sup>30</sup> Già alla fine del XIV secolo gli Statuti di Capo Corso riflettono la preoccupazione di mantenere sgombri gli scali dai grossi massi e dalla sabbia, per evitarne l'interramento.

In questo quadro piuttosto povero emergeva soltanto la regione del Capo, con una sua ben delineata fisionomia di piccoli ma attivissimi scali, governata da una dinamica schiera di "padroni" di imbarcazioni piccole e medie, in grado di incidere notevolmente sull'organizzazione della regione retrostante.

Questa situazione viene messa in evidenza dai risultati di uno studio, compiuto dal Rondeau, su documenti doganali relativi ai traffici isolani tra il 1621 e il 1627<sup>31</sup>.

Nella classifica redatta in base al movimento delle merci, gli scali pina, che erano al servizio di un retroterra povero, quello dell'area di lani, si ponevano tutti fra le prime posizioni concentrando in sé ben l'84 % del traffico marittimo<sup>32</sup>. Tra i porti genovesi, solo Aiaccio, al terzo posto, rivestiva una notevole importanza, mentre Bonifacio era al tredicesimo, distaccando di molto Calvi e Portovecchio<sup>33</sup>.

Ma da questo studio emerge con un certo vigore anche il ruolo dei modesti scali, disseminati lungo le coste dell'isola e privi di grandi attrezzature che, pur in forma episodica, mantenevano il collegamento sia con i paesi dell'interno, sia con i porti capocorsini e "genovesi", i quali fungevano da collettori dei prodotti còrsi e, soprattutto i secondi, da redistributori di quelli di importazione.

Gli scambi fra i porti isolani avevano una buona consistenza: il vino del Capo Corso (di Nonza, Brando, Canari in primo luogo) era

---

<sup>31</sup> A. Rondeau, *Le trafic des ports corses au début du XVII<sup>e</sup> siècle*, in *Actes XXXI Congr. Féder. Histor. Languedoc*, pp. 167-188.

<sup>32</sup> Fra gli scali del Capo si sono compresi anche quelli di San Fiorenzo e di Bastia che, alla radice del promontorio, potevano essere considerati parte della regione. Tanto più che molti armatori del Capo si appoggiavano soprattutto a Bastia che aveva funzioni amministrative multiple ed anche uno specchio d'acqua un poco più ampio. Tuttavia sia Bastia che San Fiorenzo non occupavano posti di rilievo nella graduatoria del volume dei traffici.

<sup>33</sup> Nella valutazione dei dati bisogna però tener presente che alcune importanti categorie, ad esempio le istituzioni pubbliche, erano esentate dal pagamento del dazio. Questo naturalmente può falsare, e di molto, i dati dei traffici relativi soprattutto ai porti genovesi che ospitavano grosse guarnigioni, come Bonifacio o Calvi, ma anche ad approdi più modesti che imbarcavano merci per conto di enti pubblici (ad esempio non compare l'esportazione di legname commissionato dal Magistrato dell'Arsenale per i cantieri genovesi).

convogliato verso le città isolane, Calvi e Bonifacio soprattutto, che erano prive di un loro retroterra agricolo, poi Aiaccio, Portovecchio e, in minor misura, Bastia. Nel commercio del grano i porti esportatori erano Aiaccio e Algaiola (che si era affiancata a Calvi come sbocco al mare della Balagna fertile), i quali fungevano da collettori per vaste aree rurali; poi, ma con valori molto più modesti, erano presenti anche porti del sud, come Tizzano (che convogliava i grani del Sartenese) o gli scali del golfo di Valinco, collettori delle valli del Taravo e del Rizzanese. Gli importatori erano prevalentemente capocorsini che riesportavano poi gran parte della merce a Genova e nelle Riviere.

Dai porti della Balagna partiva la quasi totalità dell'olio diretto in Corsica, soprattutto a Bonifacio, ad Aiaccio ed ai porti del Capo.

Gli scambi con l'esterno, soprattutto con Genova e Savona, ma anche con la vicina isola di Capraia, consistevano in vini, tutti in partenza da scali del Capo Corso, mentre i cereali, oltre che da quest'area, partivano anche da Aiaccio e da Algaiola: è un caso raro in cui due regioni produttrici partecipavano direttamente anche alla fase di commercializzazione.

Da Bastia infine partivano cera, castagne, legname, foglie di mirto, pesce.

Un calcolo sul volume complessivo dei traffici evidenzia una netta prevalenza delle esportazioni (3.545.547 litri) sulle importazioni (1.030.943 litri). Ma in alcuni casi il rapporto era invertito: innanzitutto nei porti del Capo Corso più attivi nella redistribuzione delle merci e cioè quelli della parte più settentrionale della penisola (ma la differenza tra le due voci non era molto marcata); poi nelle città di Calvi, Portovecchio e soprattutto Bonifacio (che dichiarava 5.858 litri di merci esportate contro gli 84.894 litri di quelle importate); infine in una serie di scali minori come Aleria, Porto, Furiani, probabilmente perché vi erano sorti abitati di una certa consistenza, connessi ai vari tentativi di messa a coltura delle aree costiere.

Un'ultima interessante osservazione riguarda la proprietà delle imbarcazioni: i "padroni" erano, per il 93,3 %, della regione del Capo. La concentrazione di capitali era dunque più forte di quella commerciale.

L'analisi dell'andamento del traffico portuale può dare un'idea di quella che doveva essere la fisionomia economica della Corsica agli inizi

del XVII secolo. La prima e più ovvia constatazione è la vocazione vinicola della parte più settentrionale del Capo, dove la vite era associata a una policoltura di sussistenza a base familiare, che doveva essere integrata da importazioni di cereali.

Appena più a sud, ma ancora nel promontorio, l'economia agricola si faceva più diversificata: ma il ruolo ricoperto dalla vite era ancora importante, cosicché si rendeva necessaria l'importazione di olio, legname e castagne dal Nebbio e dalla vicina Balagna.

Nell'area settentrionale ed occidentale si distinguevano ancora la Balagna, produttrice soprattutto di olio e la regione cerealicola di Aiaccio. Altri distretti cerealicoli di minore importanza si trovavano nell'area di Sartene e alle spalle del golfo di Valinco.

Il restante territorio sembra fosse, per usare l'espressione del Rondeau, « un immense terrain de parcours pour les chèvres et les moutons »<sup>34</sup>, il cui allevamento, assieme a quello dei suini, costituiva la base economica principale delle comunità dell'interno. Eventuali eccedenze alimentari (carni, formaggi) venivano condotte alla più vicina "marina" per essere scambiate con altri prodotti.

Certamente una maggiore abbondanza di documenti permetterebbe di completare questo quadro, senza dubbio più ricco di quanto non risulti, gettando una qualche luce ad esempio sull'importanza e sul ruolo ricoperto dalle rimesse degli emigrati; o sul commercio del legname che coinvolgeva, in maggiore o minore misura, tutti i porti isolani.

Che la Corsica fosse paese esportatore di legname per gli usi più diversi era cosa nota fin dall'antichità. Questa voce è presente anche nei primi scambi commerciali con Pisa e con la Toscana; costituisce un elemento importante degli scambi tra le comunità isolane; arricchisce fin dai primi tempi dell'occupazione genovese le correnti di traffico verso Genova e le Riviere.

Ma lo sfruttamento delle foreste della Corsica secondo un piano prestabilito (che del resto trova il suo riscontro nel tentativo di valorizzazione agricola dell'isola intrapreso dalla Repubblica di Genova nel XVII secolo)<sup>35</sup>, e finalizzato soprattutto a rifornire i cantieri na-

---

<sup>34</sup> A. Rondeau, *op. cit.*, p. 172.

<sup>35</sup> Si veda sull'argomento F. Ettori, *La mise en valeur agricole de la Corse au*

vali della Repubblica, data soltanto dalla fine del secolo XVI, e si realizzerà in tempi differenti a seconda delle aree geografiche<sup>36</sup>.

Poiché il problema più difficile era il trasporto del legname al mare per l'imbarco, vennero sfruttate in primo luogo le foreste più accessibili e cioè quelle dell'area del Fiumorbo (alte valli dell'Abatesco, del Fiumorbo, del Ghisoni), la foresta di Stella (nella regione del Nebbio), quella della Montagna di Cagna (sulla costa meridionale alle spalle di Figari) e l'area boschiva del nord-ovest isolano (foreste di Aitone e di Lonca, di Lucca e di Bonasa, di Filosorma, di Tartagine...). Sulla costa, in corrispondenza di queste aree, nacquero, o meglio si rinvigirono attrezzature portuali, specie dove l'afflusso di legname era maggiore e dove la morfologia costiera lo permetteva. Sul versante orientale ad esempio, nonostante il notevole afflusso di legna, la conformazione della costa permetteva di utilizzare soltanto i porti-canale alle foci dei corsi d'acqua, o le spiagge alle quali potevano accedere solo i piccoli "schifi" capocorsini per i carichi meno ingombranti, da trasbordare poi sui velieri ancorati al largo.

Sul versante nord-occidentale invece, il commercio di legname determinò non solo un potenziamento e una diversificazione delle funzioni dei porti già esistenti, ma anche la rinascita di un porto, quello di Sagona, da tempo quasi abbandonato.

Il naturale sbocco al mare delle principali aree forestali erano i porti di Galeria (foreste di Lucca e Filosorma) e più a sud quello di Porto (foreste di Lonca e di Aitone). Si trattava, come si è detto, di porti-rifugio per il commercio a lungo raggio, dotati precocemente dalla Repubblica di Genova di un sistema di torri di controllo per la difesa dai corsari. Le brevi pianure alluvionali nel basso corso dei torrenti Fango e Porto (che sfociano rispettivamente a Galeria e a Porto),

---

XVII secolo, in « Etudes corses », n. 15-16; F. Pomponi, *La politique agraire de la République de Gênes en Corse (1570-1730)*, in *Atti Conv. Internazionale Studi Storici*, « Rapporti... », cit. ».

<sup>36</sup> Quando furono inviate squadre di esperti, per valutare la consistenza e la qualità del legname corso, in vista di una sua utilizzazione. Sull'argomento rimando a M. P. Rota, *Caratteristiche e variazioni del manto forestale corso in età moderna*, in corso di stampa.

furono coinvolte anche nei tentativi di lottizzazione rurale intrapresi dal Banco di San Giorgio; così, addossati alle opere di difesa, si trovavano anche insediamenti rurali, peraltro molto modesti soprattutto per la discontinuità del popolamento. Ma i documenti seicenteschi parlano anche di "magazzeni per tavole", collegati invece al traffico di legname. Così questi porti - rifugio affiancarono alla primitiva funzione difensiva, anche quella commerciale.

Una vicenda più complessa è quella del porto di Sagona, nel golfo omonimo immediatamente più a sud di quello di Porto. Questo centro, di fondazione romana, che nel VI secolo era stato addirittura sede vescovile, fu abbandonato del tutto a causa delle scorrerie saracene, in favore della retrostante area di Vico: nel XV secolo esso era ancora definito *portum . . . qui est inhabitatus*<sup>37</sup>, ma alla fine del secolo successivo, quando già l'afflusso di legname aveva vivificato i porti più settentrionali, il portolano dell'Azurri non lo nomina neppure.

La sua fortuna derivò direttamente dalle difficoltà incontrate dai boscaioli per avviare il legname della foresta di Aitone, la più ricca dell'area nord - occidentale, al suo sbocco al mare e cioè a Porto<sup>38</sup>. Dopo varie vicissitudini, prove e progetti, l'ostacolo fu aggirato costruendo una strada interna che, con un percorso abbastanza lungo ma agevole, attraverso il passo della Forcella, metteva in comunicazione il bacino del torrente Porto con quello del torrente Sagone, scendendo al mare in corrispondenza dello scalo omonimo.

La strada fu ultimata soltanto dopo il 1667 (ed è per questo che la foresta di Aitone, celebre per la bellezza dei suoi alberi, fu nel complesso assai meno sfruttata di quelle contigue), ma l'afflusso di legname concorse a ridare vita al modestissimo scalo di Sagone. Si costruirono magazzini - deposito, baracche per i boscaioli, si completò il sistema di

---

<sup>37</sup> *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-71)*, a cura di J. Heers e G. De Groer, Paris 1978, p. 58.

<sup>38</sup> Tanto che il primo dei relatori sullo stato dei boschi della Corsica, il Salinero, scrisse che « i bellissimi Arzi, Abetti e faggi del bosco di Aitona non è possibile far la strada per condurli » (A.S.G., *Corsica*, f. 979, *GioBatta Salinero e Braggio Isnardo mandati a rivedere li boschi dell'Isola di Corsica . . .*); sempre nel fondo *Corsica* uno schizzo riporta il percorso che avrebbe dovuto congiungere Aitone con Porto, definendolo « Strada . . . dichiarata impossibile ».

difesa del golfo, ma già nei primi anni del secolo successivo, per il precipitare della situazione politica, il commercio fu abbandonato e con esso il porto di Sagone.

Esso conobbe una effimera rinascita alla metà del XVIII secolo quando Pasquale Paoli, nel tentativo di dare indipendenza politica all'isola, sia dalla Repubblica di Genova che dalla Francia, riuscì a mantenere in efficienza alcuni porti della costa occidentale, tra cui quello di Sagone, ma la sua fortuna durò quanto quella del Paoli.

In conclusione, il commercio del legname per il rifornimento degli arsenali liguri, oltre a incrementare il traffico di alcuni dei porti tradizionali che potevano fungere da collettori e redistributori (come Calvi, dove affluiva per fluitazione buona parte del legname in partenza da Galeria, o Bastia che, insieme a San Fiorenzo, accoglieva il rovere del bosco di Stella per inoltrarlo a Genova), si concentrò in alcune aree specifiche: nel tratto della costa orientale compreso tra la foce del Fiumorbo e quella della Solenzara, e nella costa nord-occidentale dove Galeria, Porto e in minor misura Sagone, conobbero un lungo periodo di sviluppo dei traffici portuali con un certo riflesso anche sulle attrezzature a terra.

Il XVII secolo fu, nel suo complesso, un periodo positivo nelle relazioni tra la Corsica e Genova, e questo ebbe dei riflessi sull'economia. Certamente i miglioramenti del settore agricolo non furono buoni come si era sperato: il progetto di trasformare la Corsica nel "granaio" della Repubblica era ben lungi dall'essersi realizzato. Una serie di annate di cattivi raccolti aveva al contrario costretto Genova a rifornire l'isola, allo stremo delle forze, con grano siciliano. I "padroni" capocorsini dovevano spesso andare a cercare i cereali in Maremma e a Livorno, per rivenderli in Corsica, e furono rare le annate in cui fu concessa la licenza per l'esportazione di questo prodotto dall'isola<sup>39</sup>.

Tuttavia un'indagine del Martini basata sulle richieste di licenza di esportazione, relative agli anni dal 1688 al 1697, mostra che non tutte le annate furono negative. In questo periodo infatti la media annua del grano messo in commercio superò del 37 % quella del periodo

---

<sup>39</sup> Le licenze di esportazione potevano essere concesse solo qualora il grano fosse stato in eccedenza rispetto al fabbisogno alimentare dell'isola.

1621-27. I rapporti fra porti esportatori e importatori erano però sempre gli stessi: si esportava da Aleria, da Calvi, dalla Balagna e soprattutto da Aiaccio, mentre il grano era importato dai porti del Capo Corso (che, tranne il quantitativo per il fabbisogno locale, esportavano poi le eccedenze in terraferma) e da quello di Bonifacio, che doveva invece soddisfare la richiesta dei suoi abitanti<sup>40</sup>. Anche altri prodotti come olio<sup>41</sup>, vino e castagne erano una voce importante dell'esportazione isolana di fine secolo.

5. XVIII secolo: da Genova alla Francia, l'inizio di una nuova trasformazione.

Il rinnovarsi di annate di carestia nei primi anni del secolo XVIII (è tristemente famosa quella del 1702), i ripetuti tentativi di insurrezione della popolazione corsa<sup>42</sup>, gli interventi delle potenze straniere in un ingarbugliato gioco di interessi, indebolirono la struttura economica isolana. Così, quando nel 1734, Genova decretò la "stretta serrata" (e cioè il blocco totale dell'isola), la situazione divenne immediatamente critica per l'assenza di scorte alimentari, specie nelle città-fortezza dove era più difficile sopperire alla mancanza di generi di importazione con le pur magre risorse dell'agricoltura e della pastorizia, come avveniva invece all'interno.

Alcuni documenti risalenti a quei decenni e relativi al traffico portuale di Bastia - Porto Cardo, di Calvi e di Bonifacio<sup>43</sup>, pur se incom-

---

<sup>40</sup> M. Martini, *op. cit.*, n. 580, 1966, p. 39.

<sup>41</sup> Il porto di Bastia ad esempio, che nel secolo XVI era importatore d'olio, alla fine del XVII era divenuto esportatore; ciò significa che l'olivicoltura, dalla Balagna, si era allargata alle regioni vicine. È uno dei risultati della politica di valorizzazione agricola dell'isola che aveva i suoi punti di forza nell'obbligo fatto agli abitanti di piantare alberi domestici.

<sup>42</sup> Sui rapporti fra le carestie e i moti insurrezionali si veda F. Pomponi, *Émeutes populaires en Corse aux origines de l'insurrection contre la domination génoise*, in « Annales du Midi », n. 107, 1972.

<sup>43</sup> Si tratta di alcuni piccoli registri conservati nell'Archivio di Stato di Genova e precisamente nel fondo *Corsica*, f. 1349, *Gabelle per ancoraggi ed altro per la*

pleti e non del tutto omogenei, possono contribuire a dare un'idea dell'ordine gerarchico dei porti e, nel caso di Calvi per il quale la documentazione è più ricca, delle funzioni portuali complessive, anche se essa si riferisce proprio agli anni della "stretta serrata" e quindi i valori sono senza dubbio alterati rispetto a quelli normali.

A Bastia, ad esempio, alle 650 imbarcazioni che pagarono l'imposta per la sosta nel 1733, si contrappongono le 510 e le 466 del 1734 e 1735, mentre nel 1737 esse raggiungeranno le 725 unità.

Si trattava in genere di barche capocorsine o di Capraia; abbastanza numerose anche quelle rivierasche, soprattutto della Riviera di Levante (Santa Margherita, Rapallo, Zoagli, Recco . . .) e le tartane provenzali. Dal Napoletano arrivavano feluche, spesso in flottiglie numerose, per la pesca del corallo<sup>44</sup>: probabilmente esse proseguivano poi per i golfi di Porto e di Aiaccio dove erano le riserve più ricche.

L'andamento stagionale medio registra un calo nei mesi invernali e punte massime in luglio e agosto: ad esempio nel febbraio del 1733 attraccarono 23 imbarcazioni del Capo Corso, 12 di Capraia, 5 napoletane, 2 della Riviera Ligure; nel luglio dello stesso anno le barche del Capo Corso furono 46, 12 quelle della Riviera e di Genova, 7 di Capraia, 1 di Napoli. Queste cifre indicano che il traffico era ancora saldamente nelle mani dei Capocorsini, i quali però, utilizzando imbarcazioni di piccolo tonnello, preferivano viaggiare nella buona stagione.

La documentazione relativa al porto di Calvi è più interessante perché spesso vengono specificate, oltre alla provenienza, anche la destinazione delle imbarcazioni e il loro carico. Colpisce innanzitutto la modestia del movimento portuale rispetto a quello di Bastia: nel secondo semestre del 1734 sostarono a Calvi 61 imbarcazioni contro le 291 giunte a Bastia nello stesso periodo; nel 1735 esse furono 238 e a Bastia 466; nei primi tre mesi del 1736 ne giunsero solo 26 contro le 85 di Bastia.

---

*Corsica 1732-1743 (Libro primo ancoraggi Porto Cardo, 1732-33; Libro secondo ancoraggio Porto Cardo, 1734-38; Libro degli ancoraggi di Calvi del Not. Lorenzo Borlasca (1734-36); Ricevute ancoraggi dell'ill.mo Commissario di Bonifacio, 1745-48.*

<sup>44</sup> Le gabelle sulla pesca del corallo erano tra le più alte e Genova certamente non vi avrebbe rinunciato, nemmeno in occasione della « stretta serrata ».

L'analisi della destinazione delle imbarcazioni evidenzia chiaramente la funzione di Calvi quale porto di transito dalla terraferma alla Sardegna e viceversa. Nel 1735 ad esempio, le imbarcazioni in transito da e per la Sardegna, furono ben 164, con carichi vari, ma soprattutto "formagli", tonno, pelli e legname sardi per il continente.

Le imbarcazioni con destinazione Calvi furono invece 47: tra di esse stupisce l'alto numero di tartane provenzali cariche di vino<sup>45</sup>. Del resto, agli inizi del XVIII secolo si era rinvigorito un certo scambio tra i porti còrsi e quelli francesi, tanto che negli scali più importanti furono dislocati agenti consolari di Francia.

Tra le merci importate spiccano ancora "stovigliami" provenienti da Savona o da Albisola, e generi alimentari di prima necessità come pasta, farina o biscotto, a sottolineare la grave penuria di viveri e la necessità di importarne, almeno per la guarnigione.

Nel 1734 tra le navi in partenza da Calvi se ne registrano ben 10 cariche di olio per Genova; le altre trasportavano legna e anche corallo. Il crollo totale delle esportazioni (solo quattro partenze) si registrò nell'anno successivo: evidentemente era il contraccolpo economico del blocco.

Le ultime indicazioni sono relative al traffico del porto di Bonifacio: sono le più incomplete ma se ne può ugualmente dedurre la decadenza di questo scalo che registrò, negli anni 1746 e 1747 (gli unici con i dati completi) appena 40 e 31 presenze. La linea di tendenza, già delineatasi all'inizio del XVI secolo, si era affermata al di là di ogni previsione: alla metà del XVIII secolo il porto di Bonifacio era attivo solo in quanto la città era sede di una guarnigione genovese<sup>46</sup>.

---

<sup>45</sup> Questo potrebbe far pensare ad una crisi nella produzione vinicola, non improbabile in tempo di guerra. Ma già un forte calo della produzione del Capo Corso si era registrato alla metà del secolo precedente, in concomitanza con una serie di burrasche e grandinate; il Kolodny sostiene che a Calvi il calo della produzione era già in atto all'inizio del XVII secolo.

<sup>46</sup> Lo conferma anche l'andamento dei totali della popolazione: gli abitanti che, nel 1420 erano circa 8000, scesero a 5000 cento anni più tardi, mentre alla metà del secolo XVII essi non raggiungevano i 2000 (compresa la guarnigione); nel secolo successivo si registrò invece un aumento di 500 unità, ma la cifra, secondo il Kolodny, non è del tutto attendibile.

Ce ne dà conferma del resto un'altra serie di registri, questa volta relativi a navi in partenza dal porto di Genova negli anni 1732-34 e 1754-55<sup>47</sup>. Si tratta di bollette di carico che regitavano la merce in partenza per la Corsica: vi compare esclusivamente materiale bellico e per la sopravvivenza delle truppe (dal panno per le divise ai medicinali e ai viveri). Il carico era del resto destinato ai porti che ospitavano una guarnigione consistente: Calvi, Bonifacio e Aiaccio nel primo periodo considerato, San Fiorenzo, Calvi, Aiaccio, Bastia e soprattutto Bonifacio nel secondo. Così le ultime indicazioni sui porti della Corsica genovese si riallacciano alle prime: i porti con il maggior volume di traffici erano quelli che avevano la maggiore importanza strategica, assolvendo così fino all'ultimo atto alla funzione di capisaldi della presenza della Repubblica nell'isola.

Certamente, negli stessi anni, gli scambi tra porti isolani e tra questi e la terraferma erano ancora attivi, ma le difficoltà erano moltissime: si parla addirittura di un crollo della marineria del Capo Corso, dove i "padroni" furono costretti a vendere le loro imbarcazioni per pagare i debiti<sup>48</sup>.

L'analisi del sistema portuale isolano nel lungo periodo della dominazione genovese, pur nella sua frammentarietà, evidenzia alcuni fenomeni, deducibili soprattutto dalla proiezione sul territorio delle funzioni dei singoli scali.

Se nel secolo XIII il *Compasso da navigare* segnala soltanto un porto a cui corrispondeva un insediamento di tipo urbano, e cioè Bonifacio, cinque secoli più tardi il *Plan Terrier*<sup>49</sup> ne segnala almeno otto, anche se per alcuni il termine "città", alla luce dei dati sullo sviluppo urbano e sulla struttura professionale della popolazione attiva, sembra francamente esagerato. Si trattava di Bastia, di Aiaccio, di Bo-

---

<sup>47</sup> A.S.G., *Corsica*, f. 1481, *Bollette di carico dei Bastimenti per il Regno di Corsica*. Esse erano indirizzate quasi tutte al Commissario ordinario delle varie città-fortezza.

<sup>48</sup> M. Martini, *op. cit.*, n. 582, p. 17. Queste affermazioni sono però smentite dalle cifre relative al porto di Bastia, riportate in precedenza. Probabilmente la crisi fu più tarda.

<sup>49</sup> Monumentale catasto fatto compilare dalle autorità francesi tra il 1771 e il 1794 (Arch. Dép. Corse, *Terrier Général de Corse*, 17 voll. + 38 carte).

nifacio, di Calvi, di Portovecchio, di San Fiorenzo, dell'Isle Rousse<sup>50</sup> e dell'Algaiola. Sotto il profilo demografico queste "città" portuali differivano moltissimo: Bastia contava 8.033 abitanti, Aiaccio 4.710, Bonifacio 3.064, Calvi 1.151, Portovecchio 1.065, San Fiorenzo 350, L'Isle Rousse 237 e Algaiola 164. Come si vede le ultime tre erano poco più che modesti villaggi, mentre su tutte le altre spiccava Bastia con quasi il 50% di abitanti in più rispetto ad Aiaccio.

Le attrezzature portuali di tutti questi scali erano estremamente modeste: un molo (costruito peraltro solo alla fine del XVII secolo) riparava l'ansa portuale di Porto Cardo a Bastia, ma i fondali erano bassi e l'accesso limitato anche dalla modestia dello specchio d'acqua. Ad Aiaccio, in posizione naturalmente protetta da tutti i venti, escluso il libeccio, un minuscolo molo costituiva un riparo molto aleatorio contro questo vento. A Bonifacio, nonostante la sua lunga tradizione marinara, il porto, naturalmente ben protetto, ospitava, oltre a fondachi e magazzini, solo un modesto arsenale, mentre a Portovecchio, anch'esso ottimo porto naturale, mancava qualsiasi attrezzatura per l'attracco e le navi gettavano l'ancora in mezzo al golfo.

Più marcato fu il riflesso delle funzioni portuali sulla topografia urbana: poiché le città genovesi erano costituite in genere da una cittadella in posizione dominante e da un borgo addossato alle mura, la presenza di uno scalo portuale favorì, quasi ovunque, la nascita di un quartiere della "marina", costituito da una o più file di case lungo il mare, dalla struttura architettonica molto semplice, con la funzione di residenza per marinai, pescatori stranieri, gente del contado che non aveva diritto ad essere ospitata nella città.

La dicotomia tra città alta e borgo della "marina" è particolarmente evidente a Bonifacio, dove l'insediamento sulla "ripa" era già ben sviluppato alla fine del XV secolo, e diviso in due tronconi convergenti verso la salita al castello. Queste vie che collegavano la "marina" alla città, col tempo diventeranno importanti assi commerciali attorno ai quali si coagulerà il quartiere degli affari<sup>51</sup>.

---

<sup>50</sup> Il porto dell'Isle Rousse, come è noto, era stato fondato da Pasquale Paoli sulla costa della Balagna fertile, per stroncare i traffici della « genovese » Calvi.

<sup>51</sup> Su questo argomento e su altri relativi alla geografia urbana, si veda an-

A Calvi la divisione tra la città alta e il borgo di Santa Maria, sulla riva del mare, ha un'altra storia: la "marina" infatti corrisponde al primitivo insediamento ed era quindi più antica della cittadella genovese. Distrutta nel XV secolo, essa fu prontamente ricostruita e cinta da mura difensive, data la sua importanza commerciale, quale sede di scambio dei prodotti balagnini<sup>52</sup>.

A Bastia il quartiere del porto, sviluppatosi attorno alla piccola insenatura del Porto Cardo nel XIV secolo, corrispondeva alla parte più antica del nucleo urbano, la Terra Vecchia, contrapposta alla città murata, la Terra Nuova, sorta dopo quasi un secolo. Lo specchio d'acqua era circondato da una prima fila di case, molto sviluppate in altezza su modello ligure, dietro alle quali si ammassava un intero quartiere che gravitava sul porto.

La storia di San Fiorenzo è caratterizzata da un alternarsi di momenti di particolare vigore con altri di quasi totale abbandono: essi si possono leggere nel tessuto urbano, che comprende una "marina" sviluppatasi nel XV secolo al servizio di un traffico commerciale sostenuto, occupando una piccola penisola ai piedi della fortezza. Dopo un lungo periodo di crisi, la crescita demografica del XVIII secolo si tradurrà in una sopraelevazione degli edifici della "marina" che assumerà così, vista dal mare, l'aspetto di un'altra piccola fortezza.

Fra gli scali minori, come quelli del Capo<sup>53</sup>, solo Macinaggio, per un particolare evento storico, rivela nell'impianto urbano, l'importanza della funzione portuale. Fino alla metà del XVI secolo infatti, la parte più protetta dell'approdo era circondata solo da alcune case, da magazzini e da una torre di guardia, mentre l'abitato vero e proprio si coagulava attorno al castello feudale in posizione arretrata e dominante. Quando gli antichi feudatari, per essersi alleati con Sampiero Corso, furono duramente puniti dai Genovesi con la distruzione del castello, gli abitanti furono costretti a scendere verso il basso, accrescendo

---

cora il Kolodny, *op. cit.*, p. 91 e sgg. Poteva capitare che la « marina » rappresentasse anche una sede naturale per la popolazione in crescita, che le mura cittadine non erano più in grado di contenere, come avvenne a Calvi.

<sup>52</sup> P. Stringa, *Genova e la Liguria nel Mediterraneo*, Genova 1982.

<sup>53</sup> Minori non per volume di traffici, ma per lo sviluppo dell'abitato.

così le strutture edilizie già esistenti: la "marina", divenuta l'insediamento principale, assunse la forma di un asse viario parallelo al mare, sul quale si affacciavano edifici commerciali, case di abitazione e opere di difesa, secondo uno schema molto frequente anche sulla Riviera Ligure<sup>54</sup>.

Ad Erbalunga invece, altra "marina" del Capo, distrutta dai Francesi a metà del XVI secolo e poi ricostruita, nel tessuto urbano, più che la funzione portuale, è leggibile quella difensiva, con le case costruite a picco sul mare a formare una sorta di muraglia. Negli altri scali capocorsini, tutti al servizio di centri in posizione arretrata, la "marina" era costituita semplicemente da una torre per la difesa e da pochi edifici con funzione di magazzini.

La composizione della popolazione attiva concedeva invece ben poco alle attività connesse alla presenza di un porto, dimostrando ancora una volta che gli interessi per la vita marittima, erano in genere prerogativa di genti venute dal continente.

Secondo le indicazioni del *Plan Terrier*, al termine del XVIII secolo a San Fiorenzo viveva solo un piccolo nucleo di pescatori, mentre nella vicina Isle Rousse, ai pescatori si aggiungeva qualche mercante. A Portovecchio addirittura la popolazione era composta per la maggior parte da pastori transumanti che abitavano la città solo in inverno, quando le greggi scendevano ai pascoli delle aree costiere, e per il resto da agricoltori (del resto, proprio a Portovecchio, mancava il borgo della "marina"! ). Anche Bonifacio presentava un'altissima percentuale di addetti all'agricoltura<sup>55</sup>, mentre invece ad Aiaccio assumeva una notevole importanza la pesca del corallo, per la quale si utilizzava una flottiglia di 120 imbarcazioni. Soltanto a Bastia « la majeure partie des habitants s'occupent à la marine, à la pêche et au commerce du cabotage »<sup>56</sup>.

---

<sup>54</sup> P. Stringa, *op. cit.*

<sup>55</sup> Proprio perché privo di territori fertili alle spalle, il cittadino di Bonifacio doveva industriarsi per sfruttare al massimo le terre attorno e nella città. Così a Bonifacio erano numerosissimi gli orti, i frutteti e anche vigne e oliveti, tutte colture di pregio, nell'impossibilità di coltivare grano e altri prodotti che richiedevano spazi più ampi.

<sup>56</sup> *Terrier Général de la Corse*, vol. III, p. 167.

Ancora una volta viene sottolineata così la preminenza del porto di Bastia, che si ricollega del resto a quella della città. Il suo ruolo trainante dipese essenzialmente dalla posizione geografica. Mentre infatti Bonifacio, Calvi, Portovecchio, San Fiorenzo, occupavano punti strategici importanti per la sorveglianza del mare ma, specialmente le prime due, erano isolate dalle comunità dell'entroterra, Bastia, e in certa misura Aiaccio, avevano ottime possibilità di penetrazione verso l'interno: Aiaccio, situata allo sbocco della valle della Gravona che, attraverso il colle di Vizzavona, rappresentava la più facile via di comunicazione tra Oltremonti e Cismonti; Bastia, a stretto contatto con le regioni più ricche e attive della Corsica e di fronte alla costa italiana, poteva riallacciarsi, attraverso la valle del Golo, alla depressione centrale e a Corte.

Il passaggio dell'isola alla Francia ribalterà invece il ruolo delle due città: con lo spostamento dell'asse principale delle relazioni esterne dal litorale ligure e da quello toscano alla Francia mediterranea, si accentuerà l'importanza di Aiaccio (alla quale sarà poi affidato il ruolo di capitale, in sostituzione di Bastia, troppo compromessa con Genova) e dei porti della costa occidentale. Si metterà in moto così un nuovo processo di trasformazione dell'intera rete portuale isolana, ulteriormente accentuato dalla recente vocazione turistica della Corsica.

MICHEL BALARD

**IL SISTEMA PORTUALE GENOVESE D'OLTREMARE**  
(secc. XIII - XV)



SOMMARIO : 1. Le fonti; i racconti dei viaggiatori - 2. La tipologia dei porti genovesi d'Oriente - 3. Porto e città - 4. L'amministrazione e il personale dei porti - 5. Le funzioni dei porti genovesi d'Oriente.

In contrasto con Venezia, che ha creato l'unico impero coloniale del Medio Evo, l'espansione genovese nel Mediterraneo orientale e nel Mar Nero non si realizza nel possesso di grandi beni fondiari, né nel mettere in valore della terra, né nel popolamento dei territori conquistati attraverso un potente flusso migratorio. Invece la colonizzazione genovese, come è stato tante volte sottolineato<sup>1</sup>, riveste un carattere soprattutto mercantile. L'aristocrazia degli uomini d'affari, che domina la metropoli, vuol creare nell'Oltremare una rete di stabilimenti commerciali, un vasto complesso economico costruito sul mare e che si estende dal mare di Tana (oggi mar d'Azov) fino alle Fiandre e all'Inghilterra. In questo senso, gli stabilimenti genovesi d'Oltremare hanno come funzione principale quella di essere la base di operazioni commerciali che si estendono a tutto il mondo allora conosciuto. I porti sono i centri focali delle loro attività: devono accogliere i traffici, dare riparo alla flotta, fornire le materie prime, gli uomini e il cibo per l'armamento delle navi.

1. *Le fonti; i racconti dei viaggiatori.*

La loro storia, purtroppo, è molto meno conosciuta di quella degli agglomerati umani nati accanto ai porti stessi. Per i porti dell'Oltremare, nessuna fonte specifica, quale ad esempio la bella serie dei registri *Salvatores portus et moduli* di Genova, che, dal 1340 in poi, danno informa-

---

<sup>1</sup> R.S. Lopez, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna 1938; G. Pistarino, *Genova medievale tra Oriente e Occidente*, in « Rivista storica ita-

zioni precise sul porto e la mano d'opera ivi impiegata<sup>2</sup>. Ci si deve contentare delle note sparse nei registri delle *Massarie* di Pera, di Caffa e di Famagosta che, a proposito delle spese del Comune, ci informano sui lavori fatti nel porto e nell'arsenale, o sulla costruzione o riparazione delle galee<sup>3</sup>. Si deve ricorrere ai contratti notarili, rogati sul posto, che informano più sulle attività commerciali che sulle strutture portuali<sup>4</sup>. I viaggiatori e i pellegrini del Tre o Quattrocento sono stati colpiti dalla bellezza dei porti di approdo, ma le loro note sono molto deludenti. In fine, qualche libro di bordo, oggi inserito in una grande varietà di registri, dimostra l'attività degli arsenali genovesi d'Oltremare<sup>5</sup>.

Queste fonti sparse e imprecise ci permettono comunque di abbozzare una tipologia dei porti genovesi d'Oltremare, aiutandoci con le de-

---

liana », LXXXI, 1969, pp. 44-73; Id., *Mercanti del Trecento nel Levante genovese*, in « Clio », X, 1974, pp. 33-66; G. Airaldi, *Investimenti e civiltà urbana nelle colonie medievali italiane*, in *Saggi e documenti*, Genova 1978 (Civico Istituto Colombiano, 1), pp. 51-58; M. Balard, *La Romanie génoise (XII<sup>e</sup> - début du XV<sup>e</sup> siècle)*, I - II, Roma - Genova 1978.

<sup>2</sup> V. Polonio, *L'amministrazione della "Res publica" genovese fra Tre e Quattrocento*, Genova 1977, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVIII/1, 1977, pp. 156-160.

<sup>3</sup> Archivio di Stato di Genova (citato ASG), *San Giorgio, Peire Massaria* 1390, 1390 bis, 1402; *Massaria Communis Ianue*, 22 (= *Peire Massaria* 1391); *Caffa Massaria*, n.g. 590/1225 - 1264 (anni 1374 - 1472); *Famaguste Massaria*, n.g. 590/1268 - 1287 (anni 1391 - 1465).

<sup>4</sup> Oltre ai nostri due volumi *Gênes et l'Outre-Mer*, I, *Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto (1289 - 1290)*, Paris - La Haye 1973, e II, *Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzò (1360)*, Paris - La Haye 1980, si vedano soprattutto le edizioni degli atti di Cipro, di Mitilene, di Chio, di Pera e di Licostomo, pubblicati nella « Collana storica di fonti e studi » diretta da G. Pistarino, Genova.

<sup>5</sup> Tre sono stati pubblicati o utilizzati: J. Day, *Prix agricoles en Méditerranée à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle (1382)*, in « Annales ESC », 16, 1961, 4, pp. 629-656; M. Balard, *À propos de la bataille du Bosphore - L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351 - 1352)*, in *Travaux et mémoires du centre de recherche d'histoire et civilisation byzantines*, Paris 1970, pp. 431-469; Id., *Escales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIV<sup>e</sup> siècles*, in *Les grandes escales. Recueils de la société Jean Bodin*, 32, 1974, 1, pp. 243-264. La scoperta recente di un nuovo libro di bordo del 1368 - 1369 ci darà un'illustrazione più precisa del nostro discorso. Ne prepariamo uno studio particolare.

scrizioni dei viaggiatori e dei pellegrini per evocare la mano d'opera impiegata, descrivere il funzionamento di questi *emporìa* e i loro rapporti vicendevoli. Soltanto allora ci si potrà chiedere se esiste un vero sistema portuale genovese d'Oltremare, ciò che sottointende una gerarchia delle attività tanto al livello regionale quanto di tutto il bacino orientale del Mediterraneo.

I racconti dei viaggiatori sono nell'insieme deludenti. Quelli che scrivono, soprattutto nel Trecento, si contentano di esprimere la loro meraviglia di fronte alla bellezza dei siti portuali e al numero delle navi contemplati. La descrizione si esaurisce con qualche breve nota. Per il signore di Anglure, Ogier VIII, Famagosta è « un buon porto »<sup>6</sup>. Ludolph di Sudheim utilizza il superlativo, senza nessuna altra preoccupazione descrittiva<sup>7</sup>, e Niccolò di Martoni lo giudica « piuttosto bello e protetto dal vento »<sup>8</sup>. I testi riuniti dall'Argenti e dal Kyriakidis contengono molte descrizioni dei paesaggi e della gente di Chio; purtroppo, il porto è quasi sconosciuto ai viaggiatori<sup>9</sup>. Buondelmonti lo trova « molto sicuro », Enea Silvio Piccolomini « molto buono », così anche Benedetto Bordone. Enrico Martelli dice inoltre che può accogliere diversi tipi di navi; ma solo Pierre Belon du Mans osserva il fatto che « le più grandi navi devono ancorarsi nel canale senza entrare nel porto », troppo piccolo ma « assai buono per le galee e altri tipi di navi minori e di grandi barche ».

Lo spazio portuale di Costantinopoli e di Pera ha suscitato osservazioni più numerose e più precise. Fra i primi, Guglielmo Adamo, nel suo *De modo Sarracenos extirpandi*, ha notato le dimensioni del porto: un

---

<sup>6</sup> Ogier VIII, seigneur d'Anglure, *Le saint voyage de Jherusalem du seigneur d'Anglure*, ed. F. Bonnardot, A. Longnon, Paris 1878, p. 81: « Une moult fort cité et bon port qui est appelée Famagost en Chippe ».

<sup>7</sup> L. de Sudheim, *De itinere Terre Sancte et descriptione Terre Sancte liber*, ed. G.A. Neumann, in *Archives de l'Orient latin*, II/2, Paris 1883, p. 336: *est alia civitas nomine Famagusta portum habens optimum et ibi confluent omnia mercimonia Grecorum, Armenorum, Turcorum, Syrorum, Egiptorum...*

<sup>8</sup> L. Le Grand, *Relation du pèlerinage à Jérusalem de Nicolas de Martoni, notaire italien (1394-1395)*, in « *Revue de l'Orient latin* », III, 1895, p. 628.

<sup>9</sup> Ph. P. Argenti - S. Kyriakidis, *Chio d'après les géographes et les voyageurs* (in greco), Atene 1946.

quarto di miglio in larghezza, sei miglia di lunghezza, da dodici a quattordici metri di profondità, il che è approssimativamente giusto. Ha anche notato che le navi possono trovare un approdo a un metro appena dalla riva e attaccarsi agli anelli delle porte di mare, che siano cariche o no<sup>10</sup>. Ibn Battuta ammira il numero delle navi che trovano riparo nel Corno d'Oro: più di cento galee e altre navi senza parlare dei piccoli natanti<sup>11</sup>. Clavijo loda la sicurezza del porto « il migliore e il più bello del mondo » e aggiunge, al pari di Guglielmo Adamo, che le navi possono approdare senza pericolo<sup>12</sup>. Schiltberger si accontenta di dare le dimensioni del braccio di mare: tre miglia per mezzo miglio<sup>13</sup>. Bertrandon de La Broquière prende pretesto dal fatto che tutti i Cristiani conoscono Pera per non dire quasi niente: il porto più bello che egli abbia mai visto non è tanto esteso ma molto profondo<sup>14</sup>. Pero Tafur ripete quel che aveva scritto Clavijo<sup>15</sup>. Infine, Leonardo di Chio nota che il Corno d'Oro è sbarrato da una catena, già segnalata da Clavijo<sup>16</sup>. I racconti dei viaggiatori che hanno visitato Costantinopoli non divergono l'uno dall'altro: la bellezza del sito, le dimensioni, e qualche dato tecnico come il modo di ormeggiare le navi accanto alla muraglia marittima.

Quando si passa al Mar Nero, le informazioni sono ancora più brevi. Ibn Battuta avrebbe visto più di duecento navi nel porto di Caffa<sup>17</sup>. Gilles le Bouvier<sup>18</sup> e Ghillebert de Lannoy<sup>19</sup> dicono soltanto che è un

---

<sup>10</sup> G. Adam, *De modo Sarracenos extirpandi*, ed. Ch. Kohler, in *Recueil des historiens des Croisades. Documents arméniens*, II, Paris 1906, pp. 537-538.

<sup>11</sup> Ibn Battuta, *Voyages*, ed. C. Defremery, B. Sanguinetti, II, Paris 1854, p. 433.

<sup>12</sup> R. Gonzales de Clavijo, *Vida del Gran Tamorlan*, ed. A.Y. Molina, Siviglia 1782, p. 71.

<sup>13</sup> J. Schiltberger, *Reisebuch*, ed. V. Langmantel, Tübingen 1885, p. 46.

<sup>14</sup> B. de la Broquière, *Le voyage d'outre-mer*, ed. Ch. Schefer, Paris 1892, pp. 141, 150.

<sup>15</sup> P. Tafur, *Andanças é viajes por diversas partes del mundo avidos (1435-1439)*, Madrid 1874, pp. 138 e 182.

<sup>16</sup> A. Pertusi, *La caduta di Costantinopoli*, I, Verona 1976, p. 120.

<sup>17</sup> Ibn Battuta, *Voyages cit.*, II, p. 358.

<sup>18</sup> G. Le Bouvier, *Le livre et la description des pays*, ed. E.T. Hamy, Paris 1908, p. 90.

<sup>19</sup> G. de Lannoy, *Oeuvres*, ed. Ch. Potvin, Louvain 1878, p. 64.

porto di mare nel quale, secondo un'affermazione un po' fantasiosa di Pero Tafur, i natanti d'inverno sono prigionieri del ghiaccio<sup>20</sup>. Soldaia è apprezzata come uno dei porti più grandi e più belli del mondo<sup>21</sup>. Infine, Tana è un porto fluviale dove cocche e galee hanno un accesso: i Genovesi e i Veneziani ricevono le merci in due castelli costruiti sul fiume Tanaïs (il Don di oggi)<sup>22</sup>.

Per riassumere questo primo punto, si può dire che i racconti di viaggi, benché basati su impressioni personali, sono poco attenti ai porti così lontani delle coste pontiche, il cui interesse per la cristianità e i progetti di crociata è assai ridotto. Le descrizioni portuali più precise vengono dai viaggiatori mandati in Oriente dalla corte di Borgogna per una inchiesta sulle condizioni per organizzare una nuova crociata contro i Mamelucchi. Così, Ghillebert de Lannoy ci informa sulle dimensioni, la capacità, l'aspetto dei porti siriani<sup>23</sup> e nel trattato di Emmanuele Piloti si trova una bella descrizione della zona portuale di Alessandria<sup>24</sup>. Questi racconti che cercano di formulare un giudizio sulle forze e le debolezze dei nemici, nella prospettiva di una nuova crociata, si interessano di più al Mediterraneo orientale, di tanto in tanto a Costantinopoli, ma trascurano del tutto i porti pontici.

## 2. *La tipologia dei porti genovesi d'Oriente.*

Si deve dunque ricorrere alle note sparse dei registri della *Massaria* o dei manuali di mercatura per schizzare una tipologia dei porti genovesi d'Oltremare: se ne possono distinguere tre tipi. Dapprima, i mercanti utilizzano le spiagge che non permettono alle navi di approdare. Il carico si fa tramite le barche. Pegolotti in questo senso dà l'elenco

---

<sup>20</sup> P. Tafur, *Andanças* cit., p. 169.

<sup>21</sup> Ibn Battuta, *Voyages* cit., II, p. 415.

<sup>22</sup> P. Tafur, *Andanças* cit., p. 165 e J. Schiltberger, *Reisebuch* cit., p. 63.

<sup>23</sup> G. de Lannoy, *Oeuvres* cit., pp. 144-147 per Acri, pp. 147-151 per Tiro, pp. 155-157 per Beirut.

<sup>24</sup> E. Piloti, *Traité sur le passage en Terre Sainte (1420)*, ed. P.H. Dopp, Louvain 1958, pp. 179-181.

dei *caricatoria frumenti*, che sono spiagge dove le barche caricano il grano per portarlo alle grosse cocche ancorate a una certa distanza: Porto Pisano, Cobardi (Taganrog), Lobuosom e Ipoli, sulle sponde settentrionali del mar di Tana; Balzimachi (Jeisk' Liman), Taro (capo Dolgaya), Pesce (Beissugsk Liman), San Giorgio (Gorki Liman), Calinimeno, Azia-chon, Cavalari, Cubacuba e forse Mapa e Matrega sulle sponde della Zichia e della Circassia<sup>25</sup>. Le saline di Ciprico, ad est della Crimea, sono anche loro visitate da barche; Jean Chardin, che ci è andato nell'agosto 1672, dice che le paludi saline sono sulla spiaggia, a 50 miglia da Caffa, e che il carico si fa senza impedimento<sup>26</sup>. La stessa situazione si ritrova per i *caricatoria* del sale nella vicinanza della bocca del Dnepr. Sulle coste della Crimea, i casali di Gotia, presi dai Genovesi nel 1365<sup>27</sup>, non hanno porti capaci di accogliere le grosse navi. Ci si deve accontentare di barche: così i conti della *Massaria* di Caffa mettono in evidenza un traffico incessante di barche tra Caffa e i paesi della Riviera di Gazaria, dove i Genovesi si forniscono del legname per gli alberi e i remi delle navi. Ad esempio, nel 1420, gli artigiani di Gotia hanno fabbricato i remi, consegnati ai procuratori di Caffa sul litorale a Musacori, e poi trasportati con barche fino a Cembalo<sup>28</sup>. Così senza nessun approdo, i paesi rivieraschi possono esportare le materie prime e i prodotti alimentari, barattati sulla spiaggia in cambio di stoffe e di vino.

Il secondo tipo di porti è rappresentato dai porti-satelliti dei grandi *emporia* d'Oltremare, dove piccole comunità di Occidentali, mercanti, soldati e amministratori, vivono accanto ad una maggioranza di Greci o di Tatars. Tali stabilimenti secondari offrono un riparo più o meno si-

---

<sup>25</sup> F.B. Pegolotti, *La pratica della mercatura*, ed. A. Evans, Cambridge (Mass.) 1936, pp. 42, 54 e 55; si veda M. Balard, *Le commerce du blé en mer Noire (XIII<sup>e</sup> - XV<sup>e</sup> siècles)*, in *Aspetti della vita economica medievale. Atti del Convegno di studi nel X anniversario della morte di Federigo Melis*, Firenze 1985, pp. 66-67.

<sup>26</sup> J. Chardin, *Les voyages du chevalier Chardin en Perse et autres lieux de l'Orient*, ed. G. Mantoux, I, Paris 1883, pp. 12-13. Sullo sfruttamento delle saline di Ciprico, si veda J.C. Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, I, *Production et monopole*, Lille 1978, pp. 100-101 e M. Balard, *La Romanie génoise* cit., II, pp. 708-710.

<sup>27</sup> *Ibid.*, I, p. 151.

<sup>28</sup> ASG, *Caffa Massaria*, 1420, n.g. 590/1228, f. 41 r.

curo per un breve scalo, possibilità di rifornimento e di transazioni commerciali a un livello modesto o limitato alla produzione dell'hinterland. Così avviene nel mar Egeo per le due Focee, dove le navi degli Zaccaria caricano l'allume alla fine del Duecento, prima che il territorio passi dopo il 1346 sotto il dominio della Maona di Chio. Così avviene per Teologo, porta dei Genovesi verso l'Anatolia turca. Nel mar Nero, tutte le colonie dipendenti dalle autorità di Pera o di Caffa, hanno qualche infrastruttura portuale. A Chilia le navi di medio tonnellaggio — *ligna* e *taride* — caricano il grano agli scali del ramo settentrionale del delta del Danubio; invece a Licostomo navi più grandi approdano all'isola sita alla bocca del fiume<sup>29</sup>. Cembalo (Balaklava) all'estremità occidentale della Crimea gode di un sito portuale eccezionale: una calanca il cui sbocco è sotto facile controllo, ma non può purtroppo accogliere grandi tonnellaggi; barche, *ligna* e *taride* sono gli strumenti principali del traffico. Soldaia profitta di vantaggi naturali simili a quelli di Caffa: una baia protetta dai venti di nord-ovest. I Veneziani sviluppano questo sito alla fine del Duecento, ma la concorrenza di Caffa ne impedisce una ulteriore crescita<sup>30</sup>. Ad est del mar Nero, Tana è sprovvista di un vero porto: le galee e le navi si ancorano nel fiume e il carico delle merci si fa sulle sue sponde<sup>31</sup>. Le coste settentrionali dell'Asia minore dispongono di qualche eccellente ancoraggio: Samastri, Sinope, dove una penisola protegge una bella baia, Simisso alla bocca dell'Halys e Trebisonda dove la costa offre una bella anfrattuosità, dominata dal Leontokastron, sede dei mercanti occidentali. Ma, a parte la capitale dei Grandi Comneni, favorita dallo sbocco della via terrestre che viene da Tabriz e dall'Asia centrale, gli altri stabilimenti, senza un buon collegamento

---

<sup>29</sup> M. Balard, *Notes sur les ports du bas-Danube au XIV<sup>e</sup> siècle*, in «Sudost-Forschungen», XXXVIII, 1972, p. 6; Id., *L'activité économique des ports du bas-Danube au XIV<sup>e</sup> siècle*, in *Travaux et mémoires cit.*, pp. 37-38 e bibliografia citata.

<sup>30</sup> M. Nystazopoulou, *La Ville de Soldaia en Chersonèse taurique* (in greco), Atene 1965, pp. 38-40 e 55.

<sup>31</sup> Così dicono gli atti del notaio veneziano Benedetto Bianco (settembre 1359-settembre 1363): Archivio di Stato di Venezia, *Cancellaria inferiore*, b. 19; lo studio molto preciso di M. Berindei-G. Veinstein, *La Tana-Azaq de la présence italienne à l'emprise ottomane (fin XIII<sup>e</sup> - milieu du XVI<sup>e</sup> siècle)*, in «Turcica», VIII, 1976/2, pp. 110-201 non fa cenno al sito di Tana.

con l'hinterland dell'Anatolia, rimangono relegati a un ruolo di secondo piano dopo i grandi *emporìa*, dove si concentra la maggiore parte del traffico genovese.

Nel Trecento e Quattrocento, i grandi porti genovesi d'Oriente sono quattro: Caffa, Pera, Chio e Famagosta, simili nelle loro funzioni, ma non per le loro origini né per il sito occupato. A Pera, i Genovesi hanno utilizzato a loro vantaggio l'incantevole Corno d'Oro, protetto da una catena stesa dal castello di Galata, dal lato di Pera, fino alla torre del Kentenarion, vicina alla porta di San Demetrio, dal lato di Costantinopoli<sup>32</sup>. Ponti di legno collegati con le porte della muraglia facilitano l'approdo. Anche a Chio i Genovesi occupano un sito bizantino che trasformano e sistemano. André Thévet, in visita nel 1459, trova il porto « fatto con molta cura »<sup>33</sup>. Protetto da due moli convergenti, si apre verso l'alto mare con uno stretto canale dove si ancorano le più grandi navi<sup>34</sup>. Il bacino è sotto la minaccia dell'insabbiamento causato dai depositi alluvionali di un torrente. Secondo Hieronimo Giustiniani<sup>35</sup>, i Maonesi hanno dovuto sistemare il corso del torrente, per conservare al porto una sufficiente profondità. Proibiscono di buttarvi le immondizie, come rammenta un'iscrizione in dialetto già murata in una torre del *castrum*<sup>36</sup>. Così, il porto di Chio, nodo del traffico genovese verso l'alta Romania, l'Anatolia, Rodi e Alessandria, deve quindi essere sempre tenuto sotto l'attenta sorveglianza delle autorità locali.

Famagosta non è creazione dei Genovesi<sup>37</sup>, ma deve molto a Genova che ne ha il possesso per un secolo circa. Orientato verso est, pro-

---

<sup>32</sup> R. Guiland, *La chaîne de la Corne d'Or*, in *Études byzantines*, Paris 1959, p. 269.

<sup>33</sup> Bibliothèque Nationale Paris, mns. fr. 15453, f. 163 r., cit. da F.W. Hasluck, *The latin monuments of Chios*, in « Annual of the British School at Athens », XVI, 1909, p. 183.

<sup>34</sup> ASG, *Not. Gregorio Panissaro*, doc. 138.

<sup>35</sup> H. Giustiniani, *History of Chios*, ed. Ph.P. Argenti, Cambridge 1943, pp. 27-28.

<sup>36</sup> F.W. Hasluck, *The latin monuments* cit., p. 148.

<sup>37</sup> Il lavoro ben documentato di D. Jacoby, *The rise of a new emporium in the Eastern Mediterranean: Famagusta in the late XIIIth century*, in *Meletai kai hypomnēmata*, I, Nicosia 1984, pp. 143-179, non descrive il porto di Famagosta. Per

tetto da una scogliera parallela alla costa, che forma un molo naturale, il porto costituisce uno dei migliori ancoraggi dell'isola con Limassol. Eppure, la profondità non è sufficiente, a tal punto che, secondo Nicolò de Martoni, soltanto i piccoli natanti possono approdare<sup>38</sup>. Una pianta manoscritta del Cinquecento, pubblicata di recente<sup>39</sup>, indica che, tra il molo e la catena, la profondità massima è di 13 - 14 piedi e nella vicinanza dell'arsenale, a sud del porto, di 12 piedi, cioè meno di 3,60 m. In una relazione scritta nel 1562, Ascanio Savorgnano dice che il porto di Famagosta non può dare riparo a più di dieci galee<sup>40</sup>. In caso di pericolo esterno, la bocca, cioè il passo di Santa Catarina, può essere bloccata con molta facilità; così, nel 1441, quando i Catalani assediano Famagosta, i Genovesi vi affondano la *griparea* di Nicolò Spinola e poi completano la protezione del porto nel 1442-1443 collegando con una diga la scogliera alla sponda<sup>41</sup>. In tal modo, rimane soltanto uno stretto passo che può essere chiuso da una catena, tesa da una torre del *castrum*.

L'unico stabilimento che deve tutto all'iniziativa dei Genovesi è quello di Caffa<sup>42</sup>. Il sito è famoso. La baia dell'antica Theodosia, come diceva Chardin alla fine del Seicento « è riparata da tutti i venti salvo da quelli del nord e del sud-ovest. Le navi si ancorano presso la riva, a 10 o 12 braccia, su un fondo fangoso assai buono e sicuro »<sup>43</sup>. Lo spa-

---

qualche cenno, si veda il nostro *Famagouste au début du XVI<sup>e</sup> siècle*, in *Fortifications, portes de villes, places publiques dans le monde méditerranéen*, ed. J. Heers, Paris 1985, p. 286.

<sup>38</sup> L. Le Grand, *Relation du pèlerinage à Jérusalem* cit., p. 628.

<sup>39</sup> F. Frigerio, *Un plan manuscrit inédit du XVI<sup>e</sup> siècle du port de Famagouste*, in *Actes du 2<sup>ème</sup> Congrès d'Études chypriotes*, II, Nicosia 1986, pp. 297-302.

<sup>40</sup> G. Hill, *A History of Cyprus*, I - III, Cambridge 1948, III, p. 860.

<sup>41</sup> ASG, *Famagouste Massaria*, n.g. 1274 (anno 1442), f. 23 v.; *Ibid.*, n.g. 1276 (anni 1443 - 1444), f. 60 v. Sul tentativo di James Villaragut contro Famagosta, cfr. G. Hill, *A History* cit., III, pp. 503-504.

<sup>42</sup> M. Balard - G. Veinstein, *Continuité ou changement d'un paysage urbain? Caffa génoise et ottomane*, in *Le paysage urbain au Moyen Age*, Lyon 1981, pp. 79-82.

<sup>43</sup> *Voyage du chevalier Chardin en Perse* cit., I, p. 106. Da un documento del 1454, si sa che la flotta turca è ancorata a Caffa, alla distanza di un tiro di

zio marittimo disponibile è molto ampio: Ibn Battuta vi avrebbe visto più di 200 navi all'ancoraggio<sup>44</sup>. Il porto si estende davanti alla città; l'accesso si fa da due porte nel muro marittimo, l'*hosteum marine magnum* e l'*hosteum parvum*, quest'ultima nelle vicinanze del portico della corte consolare. Qualche ponte di legno facilita lo scarico delle merci.

### 3. Porto e città.

Qualunque siano il sito e le dimensioni, i porti genovesi d'Oltremare mantengono con la città vicina dei rapporti sotto il doppio segno dell'apertura e della chiusura. Apertura, perché lo sviluppo dei grandi assi del commercio internazionale determina la prosperità tanto dei grandi quanto dei piccoli porti ed anche di conseguenza dello stabilimento genovese relativo. L'intensità del traffico provoca la crescita demografica e lo sviluppo urbano. Ma nello stesso tempo c'è anche una chiusura per motivi di sicurezza della città e di controllo degli scambi. All'infuori di Caffa, dove la baia a mezza luna proibisce ogni efficace protezione marittima, i grandi porti genovesi d'Oltremare sono protetti da una catena tesa all'imboccatura: catena del Corno d'Oro, utilizzata durante l'assedio del 1453, catena di Chio che chiude da un molo all'altro l'ingresso stretto del porto, catena di Famagosta che sbarrava l'accesso del porto nel passaggio settentrionale<sup>45</sup>. La protezione viene anche dal muro marittimo lungo la riva, le cui rare aperture controllano l'andamento del traffico. A Pera, ogni porta di mare è vicina a una torre che serve di tanto in tanto da deposito per viveri o armi. A Caffa, due ponti collegano il porto alla città, cioè alle due porte di mare nella muraglia<sup>46</sup>. Niccolò de Martoni, a proposito di Famagosta, nota che davanti alla por-

---

bombarda: cfr. A. Vigna, *Codice diplomatico delle colonie tauro-liguri*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», VI/1/1, 1869, p. 102.

<sup>44</sup> Cfr. nota 17.

<sup>45</sup> ASG, *Famaguste Massaria*, n.g. 1269 (anno 1407), f. 86 r.; n.g. 1276 (anno 1443) f. 62 v.

<sup>46</sup> ASG, *Caffa Massaria*, 1374, f. 54 v.; *Massaria*, 1386, f. 438 v. (*pons mercantiae*); *Massaria*, 1420, f. 80 v.

ta della città, al centro del muro marittimo — cioè l'unica porta di mare che si distingue dalla porta di terra o porta di Limassol — si trova un ponte di legno dove approdano le navi e si sbarcano le merci<sup>47</sup>. A Chio, il muro del *castrum* domina il porto al quale danno accesso solo una o due aperture.

Alla protezione militare, si aggiungono motivi fiscali. Mura, ponti e porta di mare hanno la stessa funzione: costringere i mercanti a dirigersi verso un solo passaggio, dunque costringerli al pagamento delle diverse tasse che gravano sul trasporto marittimo. A Caffa, la *logia ponderis* dove è riscosso l'*introitus pontis et ponderis*, indice principale delle fluttuazioni del traffico<sup>48</sup>, è vicina al *pons mercantiae*<sup>49</sup>. A Chio, la dogana, o *logia commercii*, si trova all'estremità del ponte collegante la porta della cittadella al porto. Nelle vicinanze, c'è ancora la *logia ponderis* dove si fanno le esazioni sul peso delle merci, e la casa del mastice, nella quale la Maona esercita il suo monopolio sul principale prodotto di esportazione dell'isola<sup>50</sup>. A Famagosta, accanto alla porta di mare, c'è il "commerc", come dicono i vecchi testi ciprioti<sup>51</sup>, cioè la dogana. Dunque nell'Oltremare genovese, il legame tra il porto e la città è unico, o sdoppiato, e risponde sempre ai bisogni fiscali, cioè distinguere tramite uno stretto passaggio i mercanti stranieri dai cittadini genovesi che godono di esenzioni. La difesa, il controllo, le esazioni im-

---

<sup>47</sup> L. Le Grand, *Relation du pèlerinage* cit., p. 628 e C. Enlart, *L'art gothique et la Renaissance en Chypre*, II, Paris 1899, p. 620.

<sup>48</sup> M. Balard, *La Romanie* cit., II, pp. 684-687.

<sup>49</sup> ASG, *Caffa Massaria*, 1386, f. 438 v.; n.g. 1264 (anni 1424-1426), f. 55 r.; n.g. 1251 (anno 1468), f. 80 r.

<sup>50</sup> Ph. P. Argenti, *The occupation of Chios by the Genoese and their administration of the Island (1346-1566)*, I, Cambridge 1958, p. 553; M. Balard, *La Romanie* cit., I, p. 222.

<sup>51</sup> J. Richard, *Chypre sous les Lusignans - Documents chypriotes des archives du Vatican (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, Paris 1962, p. 78; Id., *La situation juridique de Famagouste dans le royaume des Lusignans*, in *Orient et Occident au Moyen Age: contacts et relations (XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, Variorum Reprints, London 1976, p. 224. Il ponte e la torre del "commerc" sono in riparazione nel 1463: ASG, *Famagouste Massaria*, n.g. 1274 (anno 1443), ff. 56 r.-57 v. Sul ponte del "commerc" *Ibid.*, n.g. 1269 (anno 1407), f. 125 v.

plicano l'esistenza di un personale specializzato che si ritrova, definito in modo quasi simile, in tutti i porti genovesi d'Oltremare.

#### 4. *L'amministrazione e il personale dei porti.*

L'autorità sul porto compete al rappresentante superiore della metropoli: i consoli a Caffa e nelle colonie pontiche, il podestà a Pera e Chio, il capitano a Famagosta. Essi soli, con l'aiuto dei consiglieri, possono decidere quali lavori fare, in quali costruzioni navali investire. Ma la responsabilità tecnica è attribuita a un funzionario, chiamato il *sabarbarius*, o guardiano del porto. Questa parola non è tanto utilizzata a Genova, dove sono i *salvatores portus et moduli* che hanno piena autorità sulle infrastrutture e sul personale del porto. A Savona, a Levanto, a Bonifacio, invece, è il *sabarbarius* che ha la cura del porto e la sorveglianza delle navi e del loro equipaggio<sup>52</sup>. Nell'Oriente genovese si ritrova questa funzione, almeno nei grandi *emporìa*. A Pera, nel 1391, Andriolo de Moneglia è chiamato *salvator portus sive sabarbarius Communis*; riceve a soldo 72 perperi all'anno, cioè l'1,4% di quello che riscuote il podestà. Ma gode anche del diritto di pesca nella darsena di Pera<sup>53</sup>. A Caffa, il *sabarbarius* è anche *officium aquarum*, cioè ha la responsabilità dell'acquedotto e delle fontane pubbliche e conduce i diversi lavori nei palazzi pubblici; ha infine la custodia di armi e munizioni. Con il titolo di *salvator et custos sabarbarie Caffa*, Luciano Doria nel 1441 è quasi un direttore dei servizi tecnici del comune: la sorveglianza del porto è solo una parte delle sue attività<sup>54</sup>. A Chio, è uno *scaiarius*, con 5 lire di paga al mese; assistito da uno *subscaiarius*, è sottomesso all'*officium maris*, sul modello dell'*officium* genovese omonimo; a lui incombe il controllo dell'armamento delle navi e del loro carico<sup>55</sup>. Infine il porto

---

<sup>52</sup> N. Calvini, *Nuovo Glossario medievale ligure*, Genova 1984, p. 321.

<sup>53</sup> ASG, *Peire Massaria*, 1390 bis, f. 2 v.; *Massaria*, 1391, f. 6; *Massaria*, 1402, f. 9 v.

<sup>54</sup> ASG, *Officium Provisionis Romanie*, n.g. 1308/3, f. 74; *Caffa Massaria*, n.g. 1228 (anno (1441) f. 158 v.

<sup>55</sup> Ph. P. Argenti, *The occupation* cit., I, pp. 385, 400 e 401, nota 2.

di Famagosta è sotto la responsabilità di un *salvator portus civitatis Famaguste*, ma, secondo le notizie della *Massaria*, la sua funzione è la stessa del *sabarbarius*<sup>56</sup>. Le due parole sono quasi sinonimi.

Il personale dipendente dalle autorità portuali va dagli artigiani specializzati fino ai *camalli* (dal turco *hamal*, portatore), sul tipo dei facchini di oggi. Tra i primi, si distinguono tutti quelli che contribuiscono alla manutenzione delle navi e al loro armamento. Pera paga un maestro *remolarius*, proveniente da Siviglia, che riscuote 40 perperi all'anno, più 25 perperi per un centinaio di remi che costruisce e 10 perperi per l'armamento di ciascuna delle galee del Comune<sup>57</sup>. Così a Caffa un *remorarius* acquista i remi in Gotia e li mette a posto sulle navi<sup>58</sup>. Le due *arti* più rappresentate sono quelle dei maestri d'ascia e dei calafati. La loro attività si è sviluppata dai primi tempi dello stabilimento dei Genovesi in Oriente. Ad esempio, gli Zaccaria, appena signori delle allumiere di Focea, reclutano un maestro d'ascia per assicurare il mantenimento delle navi dell'allume nel loro nuovo possesso<sup>59</sup>. Le autorità genovesi danno molta importanza al servizio di questi artigiani. Una relazione del 1395 indica che i maestri d'ascia di Chio e i produttori di pece, un prodotto esportato nell'intero bacino mediterraneo, sono esenti dal pagamento dell'*angaria* — una tassa annuale di due perperi — e sono 62 in totale<sup>60</sup>. Nel 1368-69, 32 maestri d'ascia e maestri calafati intervengono per radobbare a Pera un legno di Lorenzo Bozzio; al di fuori di 3 Greci, stabiliti nel borgo di Lagirio a Pera, sono tutti oriundi delle Riviere liguri o di Genova stessa<sup>61</sup>. L'emigrazione oltremare non è soltanto un fatto di uomini d'affari, di avventurieri o di disoccupati; comprende anche artigiani specializzati, necessari alla vita delle colonie d'Oriente. Quel

---

<sup>56</sup> ASG, *Famaguste Massaria*, n.g. 1268 (anno 1391), f. 396 v. Nel 1407, Alanus Marabotus è nominato *sabarbarius* di Famagosta: cfr. *ibid.*, n.g. 1269 (anno 1406), f. 87 v.

<sup>57</sup> ASG, *Peire Massaria*, 1391, f. 150.

<sup>58</sup> ASG, *Caffa Massaria*, 1374, ff. 8 v. e 54 v.; *Massaria*, 1381, f. 671.

<sup>59</sup> R.S. Lopez, *Familiari, procuratori e dipendenti di Benedetto Zaccaria*, in *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975, p. 368.

<sup>60</sup> Ph. P. Argenti, *The occupation* cit., II, p. 148.

<sup>61</sup> ASG, *San Giorgio*, n.g. 2122/c. Abbiamo l'intenzione di studiare questo interessante libro di bordo.

personale si ritrova anche a Famagosta<sup>62</sup> e a Caffa, dove i conti indicano la paga attribuitagli; nel 1460, i calafati prendono 8 asperi al giorno e i maestri d'ascia 9 asperi, cioè una paga che permette loro un livello di vita decente. Difatti, alla stessa data, un *capicio* di grano, equivalente a 17,5 kg., vale soltanto 6 asperi; si deve anche notare che si aggiunge alla loro paga una colazione sul posto di lavoro<sup>63</sup>.

La sorveglianza del porto riveste anche un aspetto militare e fiscale. Di solito, la difesa del porto compete ai mercenari del luogo. Ma le autorità genovesi pagano in più qualche guardiano per l'arsenale. A Caffa esiste un *custos darsene maris*<sup>64</sup> e a Famagosta nel 1443 un caporale con 6 soldati per il ponte e 14 per la torre dell'arsenale<sup>65</sup>. Ogni stabilimento genovese d'Oriente possiede una o parecchie galee di guardia. Il controllo doganale è assicurato dagli impiegati degli appaltatori delle gabelle, quelli del *commercium* o dei *karati Peyre*, che costituiscono a Caffa e a Pera l'esazione più importante sul traffico. Nel 1449, si vedono i *ministrales Caffae* riscuotere i diritti sulle merci<sup>66</sup>. A Chio, la Maona retribuisce parecchi impiegati che riscuotono le tasse sul peso delle merci e sul mastice<sup>67</sup>. All'infuori degli appaltatori del *commerc*, si trova a Famagosta un *cabellotus catene*, che senza dubbio ha avuto in appalto la riscossione di un diritto d'entrata o di uscita delle navi<sup>68</sup>. Pur non avendo un'amministrazione doganale così ampia come quella di Genova<sup>69</sup>, ogni colonia d'Oriente ha i propri collettori, tesorieri, scribi, messaggeri, assoldati dagli appaltatori delle gabelle e della dogana. Questo personale avido e vigilante controlla l'attività economica dei porti genovesi d'Oltremare.

---

<sup>62</sup> ASG, *San Giorgio, Mandata capitani*, n.g. 1228, f. 46 v.; *Famaguste Massaria*, n.g. 1269 (1407), f. 109.

<sup>63</sup> ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 1228 (anno 1460), f. 194; n.g. 1257 (anno 1471) f. 31; n.g. 1252 (anno 1469), f. 175.

<sup>64</sup> ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 1228 (anno 1460), f. 69.

<sup>65</sup> ASG, *Famaguste Massaria*, n.g. 1268 (anno 1391), ff. 216 v., 217; n.g. 1272 (anno 1437), f. 281; n.g. 1274 (anno 1443), f. 110.

<sup>66</sup> ASG, *San Giorgio, Officium provisionis Romanie*, n.g. 1308/3, f. 23 r. - v.

<sup>67</sup> Ph. P. Argenti, *The occupation* cit., I, p. 385.

<sup>68</sup> ASG, *San Giorgio, Mandata capitani*, n.g. 1228, f. 129 v.

<sup>69</sup> J. Day, *Les douanes de Gênes (1376 - 1377)*, I, Paris 1963, pp. I - V.

Ognuno di questi accoglie anche una popolazione composta, instabile, nella quale le autorità del posto e i padroni delle navi reclutano la gente di mare. In tempo di guerra, la leva è senza dubbio coatta: così nella guerra degli Stretti (1350-1352), i più grandi stabilimenti hanno dovuto armare delle galee per la flotta di Paganino Doria<sup>70</sup>. Al tempo della guerra di Chioggia, dei Greci, degli Armeni, degli Ungheresi e dei Tatarsi sono stati arruolati sulle galee del Comune, mandate nell'Adriatico. Un conto della *Massaria* di Caffa del 1381 ci ha conservato una lunga lista di quei marinai sfortunati e delle paghe versate alle mogli, sulla base di 200 asperi per ciascuno<sup>71</sup>. Non c'è da stupirsi se tra quelli arruolati involontari, il numero dei fuggiaschi sia alto<sup>72</sup>. In tempo di pace, gli scali genovesi d'Oriente forniscono ai padroni di galee e di cocche gente di mare per prendere il posto dei fuggiaschi o dei morti. Questi supplenti, benchè siano reclutati in tutti i grandi porti del Mediterraneo orientale, non sono degli stranieri. Si tratta di Italiani, o di Liguri, di volta in volta avventurieri o marinai sbarcati in occasione di un precedente viaggio e che si arruolano di nuovo per qualche soldo<sup>73</sup>.

Nell'elenco dei nomi trasmessi dalle fonti, si distingue dunque una popolazione misera, che vive grettamente del passaggio delle navi. Tra questa, i *camalli*, una mano d'opera squalificata, utilizzata per trasportare colli e pagata a cottimo; così nel 1447 ogni facchino riceve dalla *Massaria* di Caffa un po' più di 5 asperi al giorno<sup>74</sup>, il calafato e il maestro d'ascia essendo pagati più di 8 asperi. Un facchino tartaro riceve 10 asperi per trasportare 20.000 verrettoni dal porto al deposito della sabarbaria<sup>75</sup>. Esiste dunque un popolo minuto di povera gente che sopravvive

---

<sup>70</sup> M. Balard, *À propos de la bataille* cit., pp. 436-437, 447-448.

<sup>71</sup> ASG, *Caffa Massaria*, 1381, f. 88 r. - v. Si potrà paragonare quella *leva* con la *servitudo marina*, alla quale sono sottomessi gli abitanti di Rodi: cfr. A. Luttrell, *The Hospitallers in Cyprus, Rhodes, Greece and the West (1291-1440)*, Londra 1978, studio n. IV.

<sup>72</sup> ASG, *Caffa Massaria*, 1381, ff. 36 r., 39 v., 92 v., 140 r., etc. . . . e M. Balard, *Escales* cit., p. 253.

<sup>73</sup> M. Balard, *Les équipages des flottes génoises au XIV<sup>e</sup> siècle*, in *La gente del mare Mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, Napoli 1981, I, pp. 517-524.

<sup>74</sup> ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 1235 (anno 1447), f. 39 v.

<sup>75</sup> *Ibid.*, n.g. 1264 (anno 1424), f. 183.

con l'approdo dei natanti ed è molto simile ai cottimisti che il Comune di Genova paga per portare i materiali dell'arsenale o per purgare i banchini o pulire le banchine del porto: un lavoro episodico, non permanente, che permette appena di vivere<sup>76</sup>.

##### 5. *Le funzioni dei porti genovesi d'Oriente.*

Con il reclutamento della gente di mare, si arriva quindi alle diverse funzioni dei porti genovesi d'Oriente. Esse riguardano soprattutto tre settori: la costruzione e la riparazione navale, l'approvvigionamento di bordo, l'esercizio delle attività commerciali. I cantieri navali esistono anche al di fuori dei quattro grandi stabilimenti d'Oriente. C'era dunque in ogni colonia un piccolo scario per costruire qualche barca o la nave di guardia del luogo. Gli atti di Chilia del 1360 menzionano un piccolo cantiere navale, così detto *uscharium*, come in Liguria. L'ex-console genovese vi ha fatto costruire un panfilo con il quale sta per navigare fino a Pera<sup>77</sup>. Nello stesso modo, secondo gli ambasciatori veneziani, Cembalo e Calamita potevano costruire parecchie galee alla fine del Trecento<sup>78</sup>. Questi piccoli cantieri in confronto con gli arsenali delle grandi colonie hanno un ruolo del tutto minore.

Stabilendosi a Pera nel 1267-68, i Genovesi potevano riprendere uno degli arsenali bizantini della sponda settentrionale del Corno d'Oro, ad esempio l'Exartysis<sup>79</sup>. Ma non è certo che si tratti della darsena dove si costruiscono parecchie galee alla fine del Trecento. Secondo le circostanze e lo spazio disponibile, le autorità danno l'ordine di preparare il posto per tirare a terra galee e galeotte che hanno bisogno di

---

<sup>76</sup> ASG, *Antico Comune, Salvatores portus et moduli*, n. 204, ff. 21 v., 40; n. 205, f. 9 v.

<sup>77</sup> M. Balard, *Gênes et l'Outre-mer*, II, *Actes de Kilia* cit., p. 58.

<sup>78</sup> R. Morozzo della Rocca, *Notizie da Caffa*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, III, Milano 1962, p. 282.

<sup>79</sup> R. Janin, *Constantinople byzantine*, Paris 1964, pp. 236 et 457. Il bel libro di W. Müller - Wiener, *Bildlexikon zur Topographie Istanbuls*, Tübingen 1977, non fa cenno all'Exartysis.

riparazioni; acquistano presso i maestri d'ascia gli alberi e i timoni necessari<sup>80</sup>. L'attività degli arsenali d'Oltremare è molto intensa in tempo di guerra. Nel 1386, quando i Genovesi lottano contro i Tartari di Solgat, il cantiere di Caffa ripara un brigantino e una galea, arma una nuova nave a Cembalo e piccole barche per viaggi verso Cembalo o Vosporo. I conti della *Massaria* forniscono la lista delle spese afferenti al legname, al piombo, alla canapa, alla pece, al filo e al biscotto<sup>81</sup>. Le spese di armamento sono tanto pesanti che nel 1402 le autorità di Pera sono costrette a imporre prestiti forzosi ai più ricchi cittadini del luogo che anticipano così 35.000 perperi<sup>82</sup>.

Ma bisogna distinguere l'arsenale e il cantiere navale. L'arsenale a Caffa è un cantiere di riparazione, coperto da un tetto<sup>83</sup>. A Famagosta è un bacino a sud - est della città, dove si entra da una porta che può essere murata. L'arsenale è utilizzato soprattutto per la riparazione delle navi. Il libro di bordo del legno di Lorenzo Bozzio (1368-69) cita delle riparazioni a Rodi, Chio, Pera, Teologo, Famagosta, per calafatare la nave e darle un complemento di corde, di vele o di remi<sup>84</sup>. Tutto sommato, ogni arsenale genovese dovette disporre del legname, del metallo, della canapa, delle vele, indispensabili per il raddobbo delle navi. A Famagosta ed anche a Caffa, l'arsenale è utilizzato anche per la fabbricazione delle bombarde.

Il cantiere navale, così detto, è uno spazio di spiaggia, uno scario, sistemato per la costruzione di una nuova nave all'aperto. Non appena varata la nave, il cantiere è abbandonato e riprende vita soltanto in caso di nuovi bisogni di armamento<sup>85</sup>. Questi cantieri provvisori, riparati in fondo ad un'insenatura, o che godono delle acque tranquille di un porto, somigliano agli scari genovesi di Sampierdarena, della Foce o

---

<sup>80</sup> ASG, *Peire Massaria*, 1391, ff. 8, 20.

<sup>81</sup> ASG, *Caffa Massaria*, 1386, f. 91 v.

<sup>82</sup> ASG, *Peire Massaria*, 1402, ff. 13 v. - 14 r.

<sup>83</sup> ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 590/1257 (anno 1471), f. 39 v.

<sup>84</sup> ASG, *San Giorgio, Galearum S. Georgii*, n.g. 2122/C (1368-1369). Si veda per l'arsenale di Famagosta, *Famaguste Massaria*, n.g. 590/1269 (anno 1407), f. 49.

<sup>85</sup> ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 590/1257 (anno 1471), f. 47 v.; n.g. 590/1228 (anno 1460), f. 197.

delle Riviere liguri<sup>86</sup>. Non è certo che quei cantieri siano utilizzati per la costruzione di navi private; le fonti, di origine pubblica, parlano soltanto dell'armamento dei diversi tipi di navi — galee, fuste, brigantini, barche — utilizzate dalle autorità genovesi per la difesa della propria colonia o per i legami con le comunità vicine.

I porti di Oltremare sono i centri nervosi della vasta rete commerciale dei Genovesi nei mari orientali. Sono dunque gli scali indispensabili sulle grandi vie di navigazione e i depositi del commercio internazionale. La funzione tecnica dello scalo è già stata menzionata a proposito del reclutamento della gente di mare. Ma comporta anche l'approvvigionamento di bordo che deve essere rinnovato e diversificato. Le derrate necessarie per l'equipaggio comprendono biscotto e vino, alimenti di base del marinaio, qualche barile di pesci salati e di acqua dolce. Di tanto in tanto un po' di pane fresco completa il cibo abituale: si veda ad esempio la galea di Silvestro de Marini sulla rotta di Alessandria nel 1382<sup>87</sup>. Invece, i mercanti che pagano per il trasporto, hanno una dieta più elaborata e diversificata: per loro si comprano la carne fresca o salata, i pesci, le uova, il formaggio, il pane fresco, verdure e frutta, i condimenti come l'olio, l'aceto, il pepe, le spezie e le erbe, senza le quali la cucina genovese perde il proprio sapore<sup>88</sup>. Gli acquisti registrati dallo scriba del legno di Lorenzo Bozzio nel 1368-69 sono molto diversi: a Rodi, carne, ravanelli, formaggio, pane, zucchero, biscotto, vino greco, mandorle, aloe rosato e, al ritorno, in più, olio, lattuga, fave, cipolle, uova, zucche. A Chio, lo scriba compra carne, burro, vino, aceto, pane, uova, zucche, cocomeri e spezie; a Mitilene, carne, uova, galline; nell'isola di Cos, due agnelli; a Teologo, carne. A Pera, durante uno scalo di 112 giorni, gli acquisti si indirizzano sulla carne fresca (36 menzioni), pane (53), vino (38), pesci (58), caviale (24), fave (28), biscotto, olio, farina, porri, basilico, spezie, cavoli, formaggio, lattuga, sale, lardo e latte. A Famagosta, infine, si acquistano carne fresca e salata, spezie, pane, ravanelli, olio, uova, pesci salati, bi-

---

<sup>86</sup> J. Heers, *Gènes au XV<sup>e</sup> siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, pp. 284-287.

<sup>87</sup> J. Day, *Prix agricoles* cit.; M. Balard, *Escales génoises* cit., p. 254.

<sup>88</sup> *Ibid.*, pp. 254-55.

scotto, fave, formaggio, sale e aceto. Le quantità non sono menzionate; non è facile dunque determinare la dieta consueta dell'equipaggio e del capitano della nave. La lista degli acquisti dimostra non di meno che negli scali il cibo era molto più vario di quanto si possa pensare. Invece, in alto mare, biscotto e vino erano preponderanti<sup>89</sup>.

Resta da parlare della funzione commerciale, meglio conosciuta<sup>90</sup>. Basta dire che si opera una vera divisione del lavoro nell'Oltremare genovese. Al di fuori di qualche trasporto di grano dalle foci del Danubio a Costantinopoli, dove Greci e Genovesi sono associati<sup>91</sup>, gli Orientali dominano nei piccoli tonnellaggi, che dai grandi stabilimenti vanno a raccogliere le derrate agricole e le materie prime. I piccoli natanti sono anche utilizzati per viaggi lungo costa, per il trasporto di ambasciatori o di mercenari<sup>92</sup>. Invece, il traffico internazionale, che adopera le navi, le coche e le grosse galee, è nelle mani esclusive dei Genovesi. Il secondo mezzo utilizzato dai Genovesi per rafforzare il ruolo delle grandi colonie è di costringere le navi a farvi tappa, accaparrando il diritto di deposito obbligatorio delle merci. Così nel 1316, l'*ordo de Caffa*, elaborato dall'*Officium Gazarie*, riserva a quel porto il traffico con tutto il nord del mar Nero e proibisce l'uso dei porti concorrenti, ad esempio Soldaia<sup>93</sup>. Nel Trecento, la politica genovese vuol impedire ai Veneziani di commerciare a Tana e vuole controllare tutto il commercio marittimo della zona pontica sottomessa all'Orda d'Oro. Alla fine del secolo, con l'annessione della zona litoranea della Crimea, Genova possiede una posizione commerciale di primo piano. Nel Mediterraneo orientale, il Comune vuol attribuire al porto di Famagosta il monopolio del-

---

<sup>89</sup> ASG, *San Giorgio, Galearum S. Georgii*, n.g. 2122/C (1368-1369).

<sup>90</sup> M. Balard, *La Romanie* cit., II, pp. 717-868; Id., *Gênes et la mer Noire (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, in «Revue historique», CCLXX, 1983, 1, pp. 31-54.

<sup>91</sup> M. Balard, *L'activité économique* cit.

<sup>92</sup> Ad esempio, ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 590/1228 (anno 1469), ff. 197 v., 215, 385, 386 v., 390 v.

<sup>93</sup> G. Forcheri, *Navi e navigazione a Genova nel Quattrocento. La cabella «marinariorum» (1482-1491)*, Genova-Bordighera 1973, pp. 19-20; S. Papacostea, «*Quod non iretur ad Tanam*». *Un aspect fondamental de la politique génoise au XIV<sup>e</sup> siècle*, in «Revue des Etudes sud-est européennes», XVII, 1979, 2, pp. 201-217.

l'attività portuale in Cipro. Filippo di Mézières ed Emmanuele Piloti se ne lamentano e vi vedono l'origine del declino del porto cipriota. Come rimedio, il Comune deve concedere delle licenze ai Catalani, ai Veneziani ed anche a qualche cittadino per effettuare carichi a Limassol o a Pafos<sup>94</sup>. Nel mar Egeo, Chio è la porta di transito verso l'Anatolia turca.

In questo senso, si stabilisce un vero sistema portuale genovese d'Oltremare, basato su una gerarchia e una ripartizione dei compiti, una divisione del lavoro tra gli armatori indigeni e gli uomini d'affari occidentali. Nella rete commerciale genovese, Caffa, Pera, Chio e Famagosta costituiscono i punti di partenza delle linee di navigazione pubblica e privata. Gli altri stabilimenti genovesi nelle loro rispettive zone geografiche vi sono sottomessi tanto dal punto di vista amministrativo quanto dell'attività portuale. Se il sistema stabilito nel Trecento serve soprattutto gli interessi dell'aristocrazia mercantile di Genova, stimola anche l'attività economica, della quale profittano nello stesso tempo i Genovesi d'Oltremare e gli Orientali.

---

<sup>94</sup> ASG, *Famaguste, Diversorum negociorum*, n.g. 590/1289 (anni 1446-1447), ff. 30, 32 r. - v., 40, 44 v., 51, 63 v., 68 v., 69.



## **INDICE**



## INTRODUZIONE

pag. 5

*Vito Piergiovanni*, Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese

» 9

SOMMARIO: 1. Il diritto portuale e la dottrina giuridica del Medioevo e della prima Età moderna - 2. Le trattazioni specifiche di diritto portuale: J.F. Rethius - 3. L'« Ordonnance de la Marine » del 1681 - 4. La prima organizzazione portuale genovese: i « Salvatores Portus et Moduli » - 5. Le leggi politiche del 1363 - 6. La riforma del Boucicault (1403-1406) e la denominazione « Padri del Comune » - 7. Le nuove leggi del 1459 e 1460-1461 - 8. Il progressivo aumento delle competenze extra-portuali - 9. La formazione della Repubblica oligarchica nel 1528 ed i primi riflessi sull'organizzazione portuale - 10. La definitiva riforma del 1588: il distacco tra « Padri di Comune Conservatori del Porto e del Molo » e « Padri di Comune Conservatori del Patrimonio ».

*Paola Massa Piergiovanni*, Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra medioevo ed età moderna (1340 - 1548)

» 37

SOMMARIO: I. *Alle origini dello scalo: tradizione ed organizzazione.* 1.1. La tradizionale immagine del porto di Genova - 1.2. Le fonti relative all'organizzazione amministrativa dello scalo - 1.3. Linee di tendenza dell'economia genovese fra XIV e XVI secolo. - II. *La gestione dei « Salvatores portus et moduli » fra Tre e Quattrocento.* 2.1. Il porto e le sue infrastrutture fino alla

metà del Trecento - 2.2. Gli investimenti nel consolidamento delle strutture portuali (1340-1440): fondali, moli e fari - 2.3. La parziale autonomia di gestione delle Darsene e dell'Arsenale - 2.4. Il progressivo dilatarsi dei prelievi sui vettori e dei diritti portuali - 2.5. Il costante disavanzo evidenziato dai rendiconti del porto e l'interdipendenza finanziaria con la città. - III. *La svolta della politica portuale dei Padri del Comune nella seconda metà del Quattrocento*. 3.1. Moli e scogliera fulcro degli interventi dal 1451 al 1504 - 3.2. L'insufficienza delle rendite portuali. - IV. *Le grandi opere della prima metà del Cinquecento*. 4.1. L'impegno finanziario per i fondali e per la ricostruzione della Lanterna di Capo di Faro (1508-48) - 4.2. Il cronico squilibrio gestionale. - V. *I Padri del Comune fra porto e città*. 5.1. I principali interventi dei Padri del Comune al di fuori dell'ambito portuale (secc. XIV-XVI) - 5.2. Cenni sulle rendite extra-portuali della Magistratura, indispensabili per due secoli al finanziamento dello scalo.

Giorgio Doria, La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797

pag. 135

SOMMARIO: 1. Traffico marittimo e merci movimentate nel porto di Genova in età moderna - 2. Il problema dei fondali: manutenzione ordinaria e straordinaria tra metà Cinquecento e metà Seicento - 3. Gli spazi a terra - 4. Il dragaggio dei fondali tra metà Seicento e fine Settecento - 5. Per la sicurezza dello scalo: il costante rafforzamento e prolungamento dei Moli di protezione (1650-1797) - 6. Gli spazi a terra: staticità delle zone di ormeggio e ampliamento dei magazzini fra fine Seicento e periodo napoleonico - 7. La gestione del porto di Genova e i problemi di bilancio dei Padri del Comune tra 1550 e 1797 - 8. Conclusioni. - *Appendice 1.*: Prospetto delle spese complessive per il porto sul bilancio dei Padri del Comune tra 1550 e 1797. *Appendice 2.*: Prospetto delle entrate portuali sul bilancio dei Padri del Comune tra 1550 e 1797. *Appendice 3.*: Gli oneri portuali sui diversi tipi di navi.

Giovanni Reborà, I lavori di espurgazione della Darsena del porto di Genova nel 1545

» 199

SOMMARIO: 1. Le fonti - 2. Le premesse - 3. L'opera - 4. L'approvvigionamento dei materiali - 5. La manodopera - 6. La mer-

cede - 7. Il trasporto dello "zetto" - 8. La misura dell'opera: il denaro ed il sociale.

*Giovanni Assereto*, Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna

pag. 221

SOMMARIO: 1. La scarsità di approdi nelle Riviere liguri e le strategie politiche genovesi - 2. Il porto di Savona: amministrazione e risorse finanziarie - 3. Lavori portuali, personale, attrezzature - 4. Le stagioni della collaborazione tra Genova ed i porti del Dominio.

*Riccardo Stilli*, Un porto per Sanremo: difficoltà tecniche e problemi politico - finanziari

» 259

SOMMARIO: 1. I miglioramenti del primitivo approdo sino alla fine del Cinquecento - 2. Il nuovo molo seicentesco ed il « Bastione della Marina » - 3. Le prospettive per la creazione di un valido scalo tra il 1646 ed il 1648 - 4. Le difficoltà finanziarie e la realizzazione della banchina (1656) - 5. Le trattative con l'impresario I. Gnecco e gli sforzi per risollevare le sorti del bacino portuale - 6. Il tracollo dell'approdo ed i tentativi di costruire nuove infrastrutture alla fine del Seicento - 7. Il generale declino durante il XVIII secolo.

*Maria Pia Rota*, L'apparato portuale della Corsica "genovese": una struttura in movimento

» 297

SOMMARIO: 1. Premessa - 2. Dagli albori al XIII secolo: il ruolo della geografia e della storia - 3. XIV-XV secolo: Genova e il nuovo assetto portuale - 4. XVI-XVII secolo: le principali direttrici di sviluppo - 5. XVIII secolo: da Genova alla Francia, l'inizio di una nuova trasformazione.

*Michel Balard*, Il sistema portuale genovese d'Oltremare (secc. XIII - XV)

» 329

SOMMARIO: 1. Le fonti; i racconti dei viaggiatori - 2. La tipologia dei porti genovesi d'Oriente - 3. Porto e città - 4. L'amministrazione e il personale dei porti - 5. Le funzioni dei porti genovesi d'Oriente.



## ELENCO DELLE TAVOLE

- Tav. 1 - *La Lanterna dal Cartolare del 1371 dei Salvatores Portus et Moduli.*
- Tav. 2 - *Le torri della Darsena dal Cartolare dei Salvatores Portus et Moduli, Darsina, 1402-1405.*
- Tav. 3 - Frontespizio del ms. *Regulae Patrum Communis*, 1459.
- Tav. 4 - *Genua Urbs Maritima.*
- Tav. 5 - Dionisio Di Martino, *Escavazione del fondo marino del Mandraccio nel 1575.*
- Tav. 6 - Cristoforo Grassi, *Escavazione del fondo marino fra i ponti Spinola e Calvi nel 1597.*
- Tav. 7 - *La palizzata tra i due ponti*, particolare della Tav. 6.
- Tavv. 8-9 - *L'escavazione della Darsena nel 1545.*
- Tav. 10 - *Pontone*, particolare della Tav. 5.
- Tav. 11 - «*Cicogne*» usate per il prosciugamento, particolare della Tav. 5.
- Tav. 12 - *Il trasporto dello zetto*, particolare della Tav. 5.
- Tav. 13 - *La Darsena e l'Arsenale alla fine del Quattrocento.*
- Tav. 14 - *La Lanterna ricostruita a metà del XVI secolo*, particolare della Tav. 6.
- Tav. 15 - P. Mortier, *Veduta del porto di Genova dal mare*, sec. XVII.
- Tav. 16 - *Insegna dei Padri del Comune dipinta su ardesia.*
- Tav. 17 - *Savona a metà del XVII secolo.*
- Tav. 18 - *Il porto e la città di Savona, 1773*, da *Il Dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma* di M. Vinzoni.
- Tav. 19 - *Il porto di Sanremo, 1773*, da *Il Dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma* di M. Vinzoni.
- Tav. 20 - *Sanremo nel 1774*, dall'*Atlante Ligustico* di F.M. Accinelli.
- Tav. 21 - *Il porto di Bastia nel XVIII secolo*, da F.M. Accinelli, *Storia veridica della Corsica.*
- Tav. 22 - *La costa della provincia di Bonifacio*, da F.M. Accinelli, *Lo stato presente della Metropolitana di Genova.*
- Tav. 23 - *Mar Nero, Pianta di Sinope*, sec. XIX.
- Tav. 24 - *Mar Nero, Pianta di Teodosia, l'antica Caffa*, sec. XIX.



**Associazione all'USPI  
Unione Stampa Periodica Italiana**

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società

---

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963  
Linotipia-Stamperia Brigati-Carucci - Genova-Pontedecimo





il sistema portuale della Repubblica di Genova