

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. Giaccherio, *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. Giaccherio, *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. Giaccherio, *Il Seicento... cit.*, p. 432; Id., *Economia... cit.*, pp. 275-276; ASCG, Provvisori del vino, regg. 2, 10, 16.

<sup>10</sup> G. Giaccherio, *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. Giaccherio, *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. Giaccheri, *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 fabrica, 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 magister 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

---

compare 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 extra-  
portuali 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.

#### 1<sup>a</sup> 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".

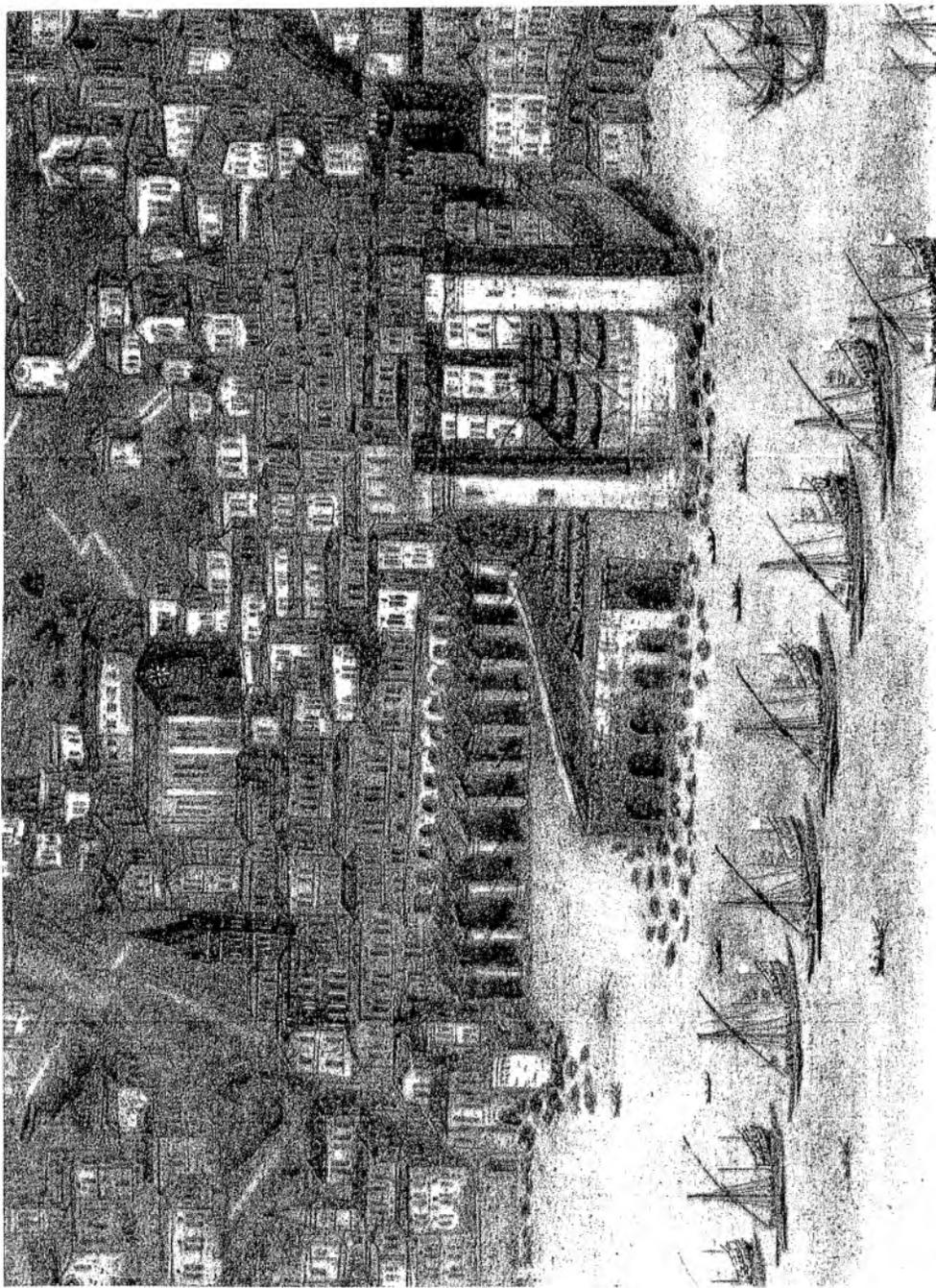
levante aumento delle tasse sui vettori marittimi, è destinato per oltre un secolo a non conseguire il pareggio tra costi e ricavi: l'obiettivo si realizza poi per un casuale aumento dei traffici più che come risultato di una precisa linea di politica amministrativa.

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.

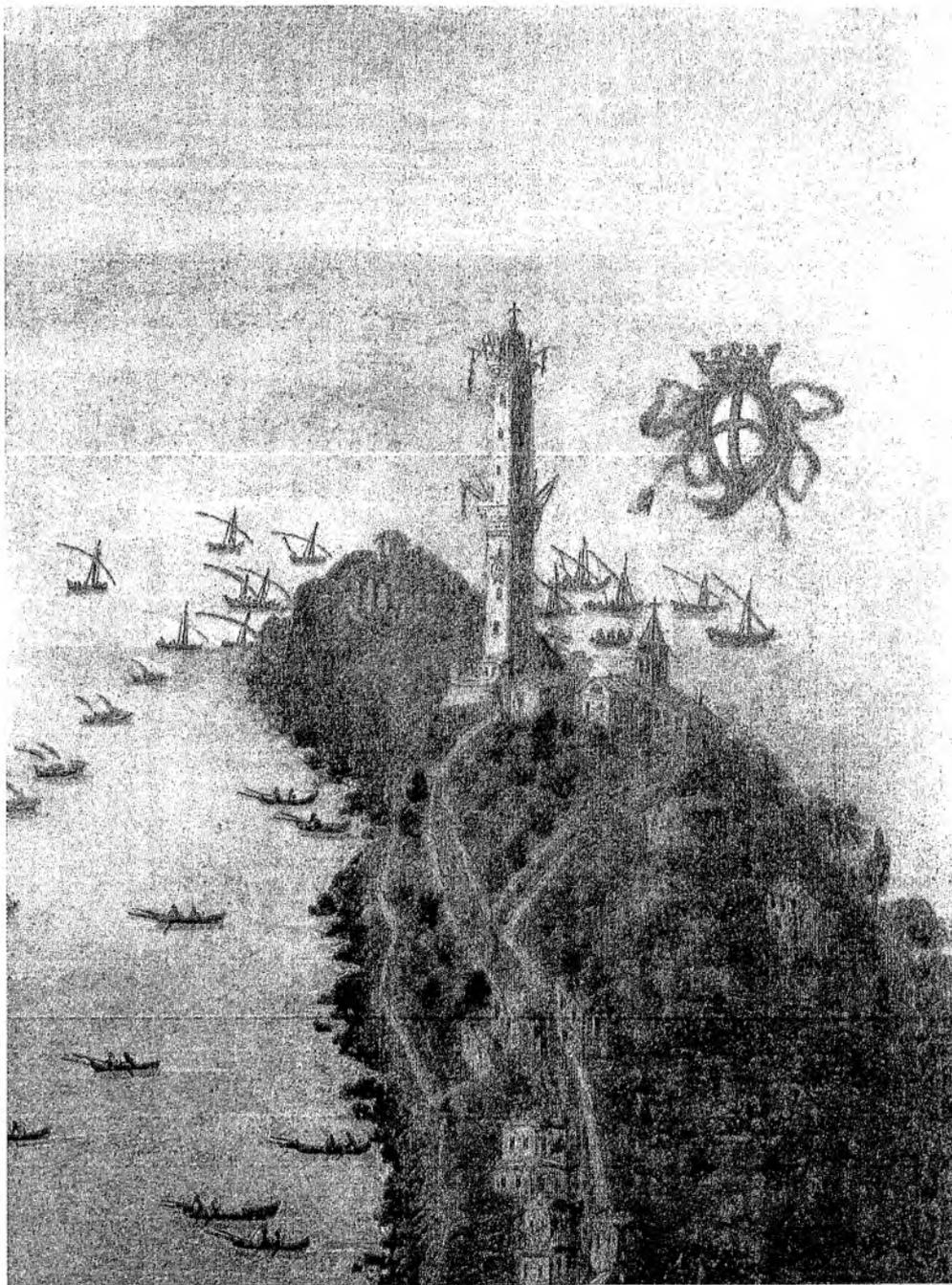
La terza considerazione si riferisce ai magazzini per le merci. Queste infrastrutture erano allora completamente separate dalla gestione portuale e non dipendevano neppure formalmente dai Padri del Comune. La maggior parte della merce (con esclusione della legna e del carbone) una volta sbarcata veniva 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.

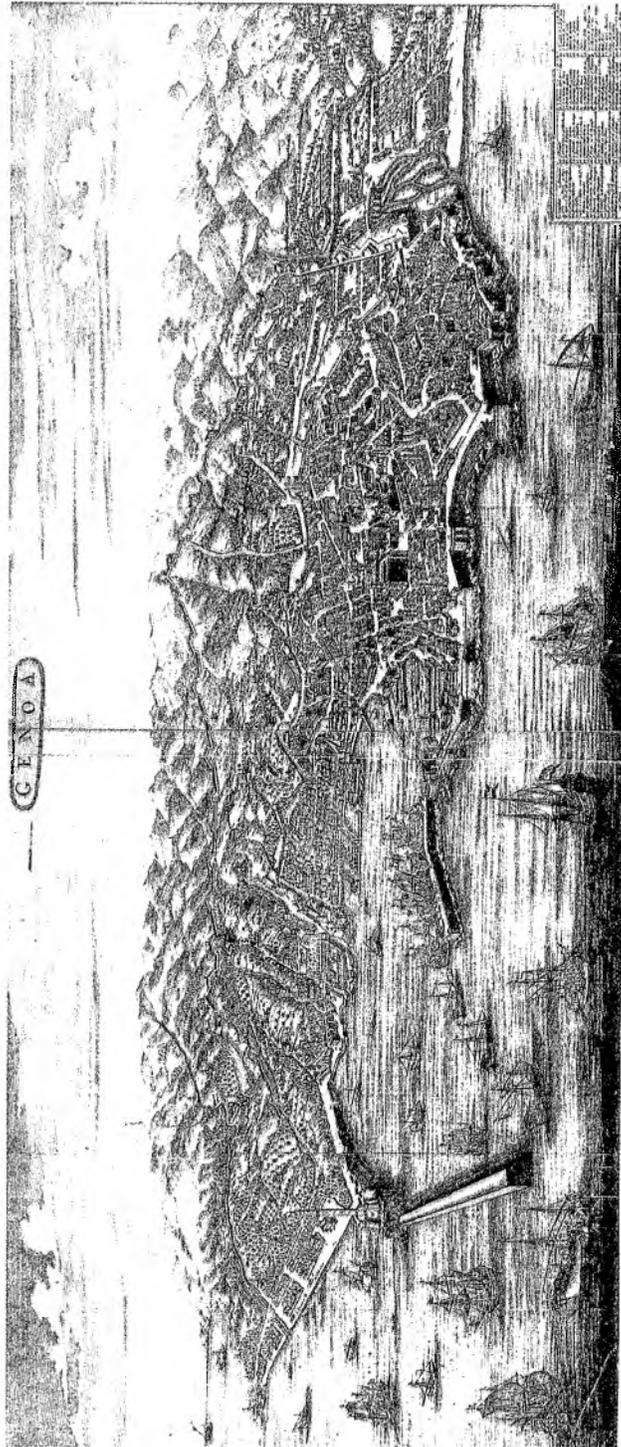
Ma questa non è solo storia di ieri.



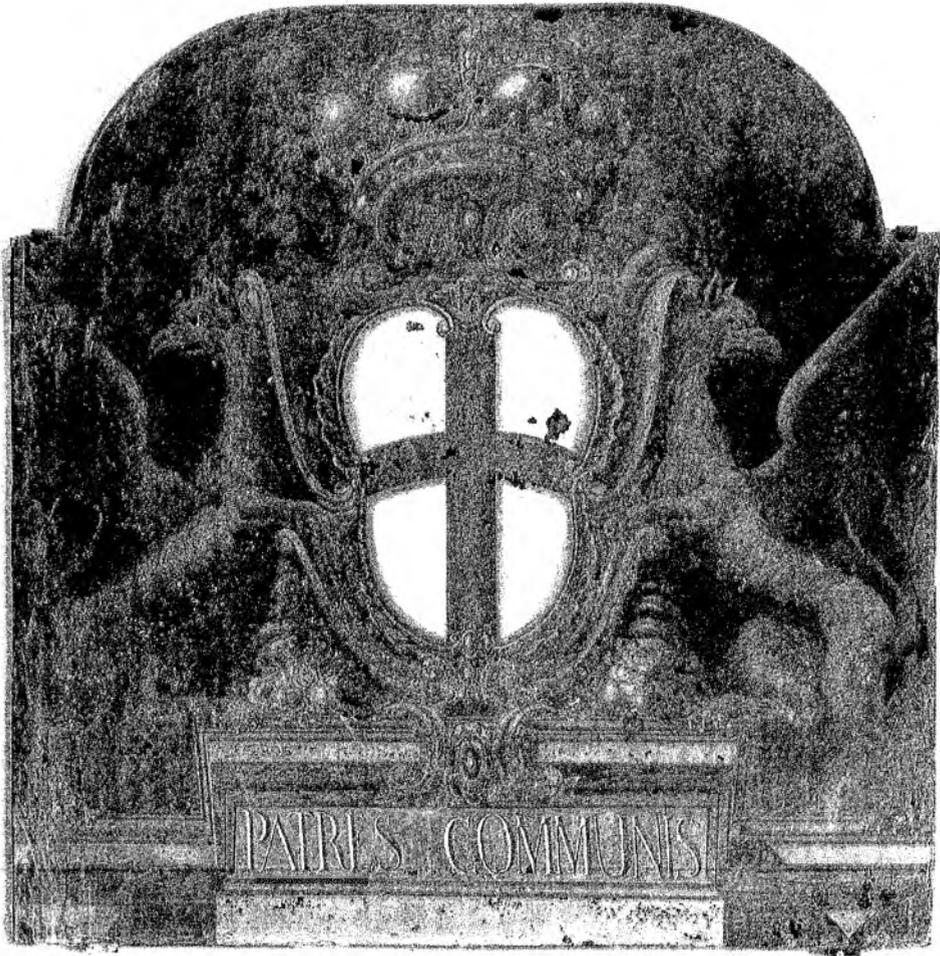
Tav. 13 - *La Darsena e l'Arsenale alla fine del Quattrocento*, particolare da Cristoforo Grassi, *Veduta di Genova* (Musco Navale di Genova - Pegli)



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. Morrier, *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 sopracitate. 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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.

