

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

LIX

(CXXXIII)



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

Referees: i nomi di coloro che hanno contribuito al processo di peer review sono inseriti nell'elenco, regolarmente aggiornato, leggibile all'indirizzo:

<http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

Referees: the list of the peer reviewers is regularly updated at URL:

<http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

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

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

«Atti della Società Ligure di Storia Patria» è presente nei cataloghi di centinaia di biblioteche nel mondo: http://www.storiapatriagenova.it/biblioteche_amiche.asp

«Atti della Società Ligure di Storia Patria» is present worldwide in the catalogues of hundreds of academic and research libraries:

http://www.storiapatriagenova.it/biblioteche_amiche.asp

Una luce per la città tra XII e XVI secolo. L'importante intervento ricostruttivo della Lanterna del porto di Genova nel 1543

Paola Massa
massa @economia.unige.it

1. I fari nel Mediterraneo e la loro evoluzione strutturale

La presenza di fari, o comunque di punti luce visibili da una certa distanza, in tutti i porti risponde ad una duplice necessità: gli indispensabili adeguamenti nel tempo delle rotte a ridosso delle coste e a quelle di altura; da parte degli abitanti dei territori bagnati dal mare, l'obiettivo imprescindibile di controllare l'eventuale avvicinarsi di navi che possano essere ostili.

La luce più antica è considerata la torre di Alessandria d'Egitto, di ben 117 metri, distrutta da un terremoto¹, così come è accaduto per il Colosso di Rodi. Non possiamo non citare il faro di Bisanzio, sul Bosforo, di fronte alla colonia genovese di Pera, e le colonne di Gibilterra, la cui leggenda ne fa risalire la costruzione addirittura ad Ercole, affidando loro un significato simbolico: la fine del mondo conosciuto al di là del quale esistevano solo l'ignoto, il pericolo e mostri terrificanti². Lungo le coste italiane, fin dall'antichità, si constata un proliferare di torri in muratura o di cupole all'interno delle quali sono racchiusi bracieri con varie aperture laterali, alimentati da legname e combustibile liquido (in genere olio vegetale), ma in grado di emanare colonne di fumo durante il giorno, sempre con le stesse finalità operative. Per fare riferimento ad alcune delle strutture più antiche, possiamo ricordare quelle di Trapani, Messina, Brindisi, Ravenna, Venezia.

Si può inoltre riscontrare che la loro presenza caratterizza anche alcune zone delle coste dell'Africa, della Spagna oltre che della Francia. Medievale è la torre sulla Meloria, abbattuta durante una battaglia tra Genovesi e Pisani nel 1284 ma, dopo alcune ricostruzioni successive, attiva fino alla seconda guerra mondiale.

¹ Da cui il nome faro, essendo costruita sull'isola di Pharos. Si veda per tutti MANFREDINI 1985, p. 12 e sgg. per l'estensione dell'uso del nome nel tempo.

² Si veda in generale ROSCELLI 1990, p. 23 e sgg.

Con l'evoluzione cronologica migliorano naturalmente gli aspetti funzionali, con un uso maggiore di specchi, ma specialmente sono modernizzate le strutture in muratura, che prevedono ambienti interni e, progressivamente, anche possibilità di alloggio per il personale: non bisogna dimenticare, infatti, che un fenomeno contiguo è costituito dalla presenza di fari isolati in mare³, assai costosi, costruiti su isolotti o su ammassi di scogli.

Progressivamente aumentano le caratteristiche comuni dei manufatti: la forma diventa a torre leggermente tronco-piramidale (o conica), sormontata dalla lanterna su cui è posto il mezzo illuminante, dalle pareti di vetro, con cupola emisferica o conica, dotata di parafulmine. L'altezza del centro luminoso sul mare è stabilito in base alla portata che deve avere il faro⁴; all'interno della torre esiste una scala a chiocciola per arrivare alla cosiddetta 'camera di servizio', da cui una piccola scaletta di ferro conduce alla zona dove è situato l'apparecchio illuminante, sorretto da una colonna centrale di ghisa. Un camminamento esterno permette la costante e necessaria pulizia dei vetri.

Le torri con principale funzione di avvistamento prevedono la presenza fissa di un guardiano, spesso armato, che ha la possibilità di dare l'allarme, utilizzando il suono di una campana. Se la funzione è essenzialmente informativa, le dimensioni risultano di norma più ridotte e collocate ad una distanza tale da poter comunicare tra loro. La finalità perseguita è un sistema di controllo costiero del territorio, i cui elementi di segnalazione servono per mettersi al sicuro da eventuali pericoli.

Parallelamente alla struttura dei manufatti più importanti che vengono ampliati per permettere al custode di vivere talora con la famiglia, migliora la tecnologia⁵: ad esempio dalla fine del Settecento la lampada ad olio dell'ing. Argand; nel 1822 le lenti di Fresnel, da cui deriva la farologia moderna, ma rimangono sempre utili forme di segnaletica più modesta come le boe, le *mede* e i *gavitelli* (per indicare scogli e secche a fior d'acqua), o i *droni*, o addirittura segni naturali (come rocce con forme singolari, o picchi montuosi) che possono aiutare a riconoscere la costa da lontano. Risolutivi a metà Ottocento, l'uso del gas, peraltro assai costoso per la necessità del

³ Si veda LEONARDI CATTOLICA 1916, I, p. 8; II, pp. 346-347.

⁴ Si veda per tutti MAZZARELLA - ZANCA 1994.

⁵ LEONARDI CATTOLICA 1916, I, pp. 3-6. Più in generale, sull'utilizzo dei fanali come strumento di segnalazione si rimanda a ROSCELLI 1991, pp. 11-290.

collegamento alla terraferma e successivamente il petrolio, fino alla fine del XIX secolo con le lampade a incandescenza di Edison.

2. *Il caso genovese: una 'Lanterna per Genova'*

Appare evidente, dagli esempi proposti, che molti luoghi che hanno avuto una storia ed una tradizione di autonomia, non solo sul mare, si fanno riconoscere attraverso un monumento che individua le caratteristiche di un passato spesso glorioso: non si può parlare di Roma senza citare il Colosseo, o di Pisa senza ricordare la sua celebre Torre, o ancora di Parigi senza pensare alla Torre Eiffel, e così numerosi altri egualmente famosi.

Anche Genova può essere inserita in questo elenco, e il monumento che ne sancisce l'immagine è senz'altro 'La Lanterna'. Un faro che, concretamente, ha guidato le navi che entravano in porto, ma che ha anche significato il legame di storia e di affetti della città con il suo scalo.

All'ombra di questo simbolo si sono svolte vicende storiche significative che, anche se ormai lontane, sono rimaste all'interno dei monumenti sacri e profani della città, ma soprattutto hanno conformato la mentalità ed i comportamenti dei cittadini riconosciuti per la loro 'genovesità'.

Le origini medievali (1139), la distruzione cinquecentesca (1512) e la sua quasi immediata ricostruzione (1543) richiamano l'attenzione e l'affetto della comunità verso questo suo simbolo, per il quale si predispongono opportuni finanziamenti, come si cercherà di dimostrare in questo studio: esso prende lo spunto dalla inedita documentazione finanziaria che si è ritenuto proporre al pubblico ed agli appassionati di storia: al di là delle vicende tecniche e finanziarie, *la Lanterna di Genova ha compiuto quasi 900 anni!!*⁶. Rivediamone lentamente la storia, con una particolare attenzione alla grandiosa opera di ricostruzione del 1543, dopo che era stata quasi completamente rasa al suolo dalle cannonate francesi.

3. *La prima segnaletica alle origini del porto di Genova*

Tra il XII ed il XIV secolo nel porto di Genova sono presenti i tradizionali sistemi di avvistamento per indicare l'ingresso del porto e per la se-

⁶ Si rimanda alla Mostra e all'eccezionale Catalogo che hanno celebrato l'avvenimento a Palazzo Reale, Teatro del Falcone, 7 ottobre 2017 - 4 febbraio 2018, BERTOLUCCI - LEONCINI 2017.

gnalazione delle navi in arrivo. La necessità era diventata sempre più importante sia per l'aumento dei traffici e della stazza delle navi (anche per la partecipazione alle crociate), sia per difendersi dagli assalti della pirateria, sebbene questa fosse maggiormente presente nella Riviera di Ponente⁷. Lungo questa costa, i manufatti di avvistamento erano infatti numerosi e si scambiavano segnalazioni tra loro: si parla di *faros multos fieri cum fumis*, ad Arenzano, a Santo Stefano, a Capo Noli, ad Albisola e a Celle. Ma anche a Levante erano presenti a Capo Corvo, a Capo Mesco, a Capo di Manara e di Portofino⁸. Il bacino portuale genovese era chiuso, dalla parte occidentale, da una sassosa lingua di terra alta sul mare, o Promontorio (o di San Benigno), che prenderà in breve il nome di 'Capo di Faro', in quanto diventerà la sede di una delle più antiche torri dotate di un faro per le segnalazioni ai naviganti, di cui parleremo diffusamente in seguito, e destinata a caratterizzare iconograficamente la città, di per sé già presidiata e difesa dalla via dei monti. È in questo luogo che furono per lungo tempo accesi i fuochi di legname, erica, brusca (cioè vecchie ginestre) fin dal 1128: ogni nave al suo approdo era tenuta a pagare un *dricus* per il fuoco (*moduli et ignis*). Durante il giorno i fuochi erano sostituiti da *coffini* (aste di legno), vele o bandiere.

Il sistema era completato, a levante, sul Molo vecchio, da un primo faro, assai più piccolo, ma utile a definire il confine del porto, che nel tempo prese il nome di San Marco, dove esisteva una piccola loggia detta 'dei Greci'⁹.

Fino al XVI secolo non si ha documentazione specifica concernente il personale addetto a questi complessi compiti: si sa soltanto che intorno alla fine del XV secolo esistevano due custodi, uno per il giorno ed uno per la notte. Solo nel 1586 è infatti predisposto il testo delle regole *Istruzioni per il lantermaro* che concernono l'attività di un apposito Deputato *ut die a nocte diligenter intendat cure Phalodii*: un compito quindi assai gravoso, che ci informa anche sulla dinamica delle segnalazioni, con una specie di codice¹⁰. In caso di avvistamento di navi o vascelli il custode doveva appendere un 'coffino' per ogni nave in arrivo; quando la nave si fosse trovata a venti miglia

⁷ MASSA 1988, p. 55 e sgg.; MASSA 2010, pp. 135-150.

⁸ PODESTÀ 1913, p. 303 e sgg.

⁹ *Ibidem*, p. 81; MASSA 1988, p. 56 e sgg. con ampia bibliografia.; PICCINNO 2000, p. 21 e sgg.; CAMPODONICO 2017, p. 17 e sgg.

¹⁰ PODESTÀ 1913, p. 306; PICCINNO 2000, pp. 82-91 e 113-121; CAMPODONICO 2017, p. 20.

dal porto, il ‘coffino’ doveva essere posto in cima ad un’asta per essere poi abbassato e tolto quando la nave arrivava in porto. Se si trattava di una galera la segnalazione era più puntuale: da una a quattro galere, un ‘coffino’ per ciascuna; se erano cinque, un ‘coffino’ e una vela; da sei a dieci galere una vela più due ‘coffini’; da undici a quindici, una vela più tre ‘coffini’; da sedici a venti, una vela più quattro ‘coffini’; oltre 20, obbligo di avvisare immediatamente le Autorità. Se si trattava di una nave da guerra il segnale era costituito da una bandiera, così come se si fosse avvistato un natante di qualsiasi genere, ma sospetto, dopo aver regolarmente fatto segnali di fumo e/o fuochi. È peraltro normale che col passare del tempo la segnaletica diventi più complessa, anche se alla base rimangono gli strumenti tradizionali.

4. *I Padri del Comune*, «*Salvatores Portus et Moduli*»

Addetta alle cure del porto genovese è una particolare Magistratura, probabilmente fin dal XIII secolo. Finanziata da gabelle ed entrate varie, per consentirle un più agevole afflusso di lasciti e finanziamenti, all’inizio viene addirittura configurata come una opera pia¹¹. I Padri del Comune appartengono ad una serie di Magistrature che tra la fine del XIII e l’inizio del XIV secolo si stabilizzano, tutte legate al commercio ed alla navigazione: l’aggiunta successiva al loro nome originario della denominazione di *Salvatores Portus et Moduli* ne enfatizza la maggiore responsabilità¹². L’azione del legislatore, rivolta all’interesse generale, fa sì che i nuovi Magistrati siano Deputati *ad custodiam et salvamentum portus* e tenuti ad *exactionem quantitatum debitarum officio*¹³. Da parte del Comune, come si è detto, vengono in vario modo attribuiti dei finanziamenti destinati al compimento di tutte le opere utili e necessarie alla migliore funzionalità delle strutture portuali, comminando multe e pene severe ai trasgressori delle regole emanate per evitare qualsiasi tipo di danneggiamento. Solo nei secoli successivi la competenza dei Padri del Comune sul territorio portuale si allarga fuori dai ristretti confini dello scalo (ad esempio avranno la giurisdizione anche sull’acquedotto e sulle corporazioni), ma il loro prestigio tecnico e professionale è soprattutto legato alla cura del porto.

¹¹ Da ultimo, con bibliografia, PIERGIOVANNI 1988, pp. 11-36; MASSA 1988, p. 55 e sgg.

¹² PIERGIOVANNI 1988, p. 22.

¹³ DESIMONI 1886, pp. 3-20; PIERGIOVANNI 1988, p. 11 e sgg.

Non si tratta di compiti irrilevanti poiché nel bacino acqueo troviamo strutture complesse, come i numerosi moli e i rispettivi pontili di attracco, le due Darsene, l'Arsenale e i difficili fondali di cui è costantemente necessario controllare la profondità per permettere anche alle navi più grandi di attraccare: indispensabile in questo caso la funzionalità dei pontoni necessari ai dragaggi. Alla stessa Magistratura spetta poi la giurisdizione sui traffici e sulle merci sbarcate e, non da ultimo, è responsabile dei fari e della funzionalità delle segnalazioni, con il corrispondente controllo del personale addetto a ciascun manufatto¹⁴.

Il porto, poi, non è una realtà statica: nel tempo sono necessari miglioramenti, adeguamenti e attenti accorgimenti per mantenerne la funzionalità: così, ad esempio, tra la fine del Trecento ed il Quattrocento tutti i moli in legno, che si staccano a pettine dalla Ripa, per l'attracco delle navi e il carico e lo scarico delle mercanzie, vengono ricostruiti in pietra, fino alla grande opera seicentesca rappresentata dal Molo nuovo che cambia quasi completamente la fisionomia del bacino portuale.

Si tratta di investimenti per i quali non sono certo sufficienti le entrate ordinarie ed indispensabile, in numerose situazioni di ampio respiro, si dimostra l'intervento finanziario del Banco di San Giorgio. Per dare una idea dei costi si può ricordare che nel 1470, Agostino Adorno ritiene che per quanto concerne i lavori ancora in corso sui moli, *singulum pedem mille ducatis constasse*.

La gestione amministrativa e finanziaria dei Padri del Comune, raccolta in una importante serie di libri contabili, è percorribile dal 1340 alla fine del Settecento, alla caduta della Repubblica aristocratica¹⁵. Questa contabilità, nell'ambito specifico e mirato del presente lavoro, ci permette di seguire nel tempo l'opera di continua riparazione e di ammodernamento dei due fari ed i conseguenti costi, oltre alla spesa, e forse sarebbe meglio definirlo investimento, con tutti i dettagli, necessario per la complessa ricostruzione della grande Lanterna nel 1543, dopo la quasi completa distruzione avvenuta, a causa dei colpi di artiglieria, durante l'assedio di Luigi XII, re di Francia, nel 1512, nell'assalto della fortezza della *Briglia* eretta a Capo di Faro, in pratica

¹⁴ Per maggiori dettagli si veda MASSA 1988; PICCINNO 2000 con ampia bibliografia.

¹⁵ POLONIO 1977; GROSSI BIANCHI - POLEGGI 1980; POLEGGI 1987; MASSA 1988; DORIA 1988; PICCINNO 2000.

quasi una fortificazione intorno alla Lanterna¹⁶: crolla completamente il fanale e tutta la parte superiore del faro, tanto che nel 1515 lo stesso Doge Ottaviano Fregoso ordina la demolizione di altre parti ormai pericolanti.

Per trent'anni, per indicare durante la notte il porto ai naviganti, rimane solo la piccola luce della torre del Molo vecchio, e la grande Lanterna permane nello stato di 'mezza torre'.

5. *I costi di funzionamento, manutenzione e ristrutturazione dei due fari tra il 1340 ed il 1515*

Se fondali, Darsena e moli sono al primo posto negli interventi dei Padri del Comune, la superstite contabilità di quaranta esercizi, tra libri mastri e libri giornale, nonostante gli evidenti intervalli che rimangono scoperti, permette di ricostruire una serie importante di investimenti che, nel corso del tempo, diventano indispensabili sia per l'efficienza delle due luci che caratterizzano gli estremi, a levante e a ponente, dell'arco portuale, sia per un regolare funzionamento, sia per migliorarne l'efficienza¹⁷. Particolare attenzione è rivolta naturalmente alla struttura esistente a Capo di Faro, sulla quale sappiamo dall'Annalista Stella che già dal 1326 risultavano installati due fanali ad olio (di oliva), anche se si può presupporre che, successivamente, siano andati distrutti nel 1512.

Il promontorio su cui era stata collocata la fonte di luce (che da ora in avanti denomineremo semplicemente la Lanterna) era alto cinquanta metri sul mare, ma non sappiamo quanto di questo spiazzo fosse originariamente, nel XII secolo, destinato ai fuochi; la prima torre fu invece costruita intorno al 1318, e operante durante il conflitto tra Guelfi e Ghibellini, prima dell'arrivo di Roberto d'Angiò¹⁸; già nel 1342 la *Lanterna Magna* è parzialmente rinnovata, con lavori che iniziano nel mese di agosto e si concludono solo nel marzo dell'anno successivo, con un esborso di oltre cinquecento Lire, pari al 32%

¹⁶ Da ultimo, CAMPDONICO 2017, p. 21.

¹⁷ La serie dei Registri contabili della Magistratura è conservata per il periodo più antico (1340-1406) presso l'Archivio di Stato di Genova (ASGe), *Antico Comune*; per il periodo successivo, (1412-1797), presso l'Archivio Storico del Comune di Genova (ASCGe), *Padri del Comune, Libri di scrittura*. Si veda POLONIO 1977, pp. 40-43 e 156-160; SAGINATI 1974, pp. 5-53. Anche MUSSO 1975, pp. 204-226 e BAUTIER 1962, p. 168 e sgg.

¹⁸ LUNGONELLI 1953, pp. 75-76; CAMPDONICO 2017, p.19.

dei costi portuali dell'esercizio¹⁹. L'operazione è complessa e ristruttura il fanale in un assetto che, escludendo alcuni interventi di livello contenuto (1350, 1383, 1391), rimane invariato fino all'inizio del Quattrocento²⁰.

Del 1371 è la prima raffigurazione grafica che abbiamo a disposizione di questo manufatto, che riprende il modello tradizionale dei fari del Mediterraneo (Fig. 1)²¹: una base larga su cui si erge una torre a scalare di tre larghezze decrescenti (quasi una 'doppia torre' o 'torre sovrapposta')²² per terminare con una edicola leggermente conica, coperta da una cupola in legno, con una armatura di ferro che trattiene i vetri. Nel 1405 è riportata una spesa di oltre cento lire per collocare sulla cima della stessa una palla o globo con un'asta che regge una croce su cui è infilzata la figura di un pesce, fatti appositamente dorare.

In questo periodo, per quanto concerne il funzionamento corrente delle due sorgenti di luce, il costo è commisurato principalmente al consumo di olio, acquistato all'ingrosso dai Padri del Comune che ne destinano una piccola parte anche alla lampada della chiesa di San Lorenzo. La quantità annuale di olio inviata ai custodi delle due torri è pari a circa otto barili e mezzo per il piccolo faro del Molo vecchio, che diventano dodici (cioè uno al mese) intorno alla metà del Quattrocento; un barile al mese, portato in seguito ad uno e mezzo è invece necessario per la Lanterna di Capo di Faro²³: il costo è quello di mercato, peraltro non costante, potendo variare da quattro a quasi sei Lire al barile²⁴.

L'analisi dettagliata dei costi sostenuti per i due fari, in pratica fino all'inizio del Cinquecento²⁵, non segnala disequilibri particolari se non per

¹⁹ Tra il 1340 ed il 1440 l'incidenza media del costo delle due fonti di luce sulla gestione portuale ordinaria è del 15%.

²⁰ MASSA 1988, pp. 69-70.

²¹ ASGe, *Antico Comune* 195, *Manuale dei Salvatore Portus et Moduli, ad annum*, disegno a inchiostro sulla coperta in pergamena.

²² CAMPODONICO 2017, p. 19.

²³ Il barile da olio era pari a 66,29 litri

²⁴ La Lira genovese, moneta di conto, era divisa in venti soldi, ciascuno composto da dodici denari. Per una maggiore semplificazione delle cifre che si useranno anche in seguito, tutti i valori saranno espressi in Lire e soldi, arrotondando i denari.

²⁵ MASSA 1988, pp. 84 e 100, con il dettaglio dei singoli costi annuali, in funzione dei registri superstiti. Infatti tutti i costi riportati relativamente al periodo 1340-1440 e 1451-1541 derivano dall'analisi delle due serie di libri contabili citati alla nota 17, *ad annum*.

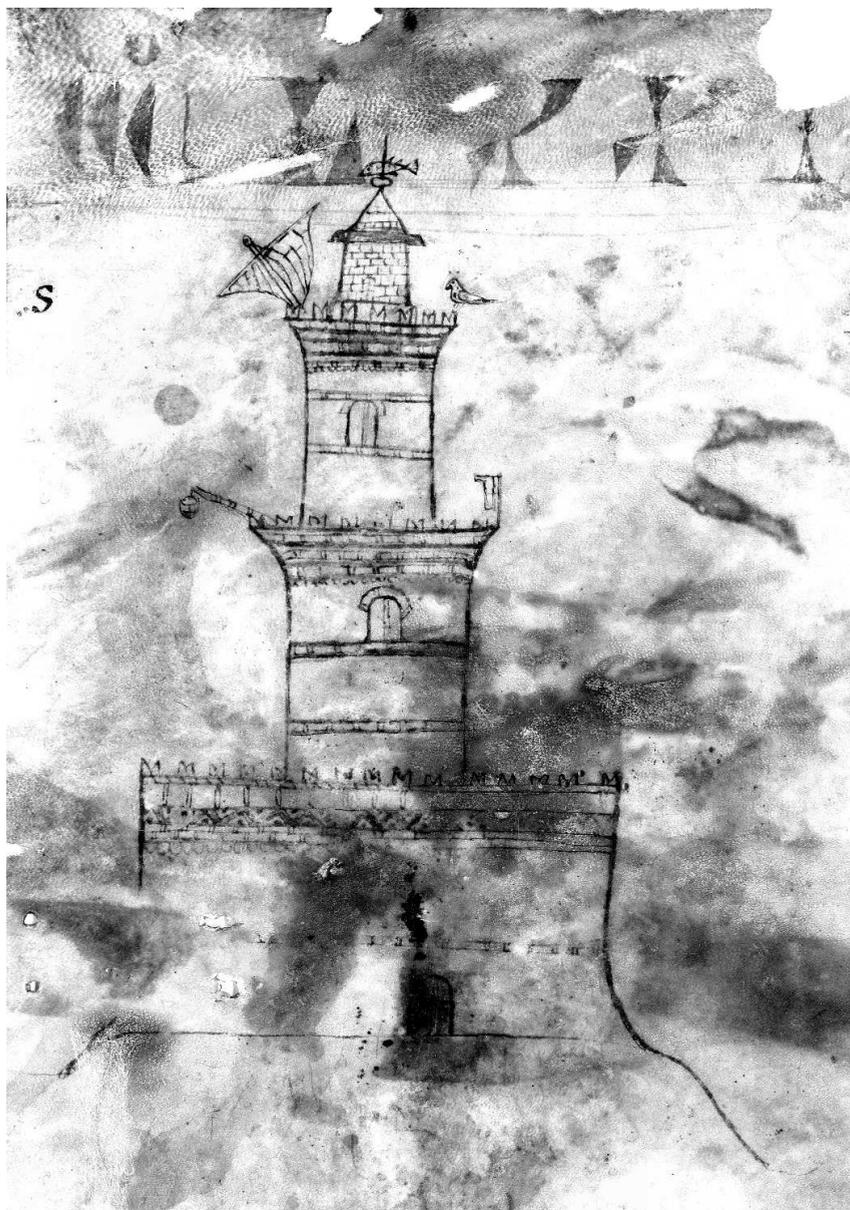


Fig. 1 - La *Lanterna* dal *Cartolare* del 1371 dei *Salvatores Portus et Moduli* (ASGe, *Antico Comune* 195).

alcuni ‘accidenti’ specifici: così tra il 1394 ed 1395 il piccolo faro del Molo, e nel 1342 e nel 1405-1406 la Lanterna, rimangono a lungo inattivi, per i complessi lavori cui sono sottoposti.

La seconda voce importante di spesa necessaria al loro funzionamento, e che spesso fa lievitare le previsioni, sono i vetri dei fanali e il piombo necessario per la strutturazione. È questo il caso dell’intervento sopracitato del 1342, quando i Padri del Comune assumono alle loro dipendenze, stipendiandoli per alcuni mesi, sette artigiani con specializzazioni diverse, che provvedono ad assemblare più di 14 quintali di vetri, che rappresentano il 50% del costo complessivo dei lavori, utilizzando due quintali e mezzo di colla, con il contributo di più di duecento giornate di lavoro del maestro stagnaio. La fonte di luce della Lanterna viene in pratica quasi rifatta e dotata di 52 lucerne²⁶.

Il vetro, in realtà, non è soltanto il materiale più ricorrente nelle riparazioni, ma anche indubbiamente il più costoso: viene fatto arrivare da Masone e più spesso da Altare, e deve essere dotato di particolari caratteristiche che obbligano spesso il maestro stagnaio a recarsi di persona nei luoghi di produzione, per avere maggiore sicurezza della congruità del prodotto. Del resto, per i lavori del 1394-1395 per il faro del Molo vecchio, il vetro impiegato è di quasi 9 quintali: non è poco per un manufatto definito comunemente la ‘Lanternetta’.

Nel 1405-1406 la Lanterna grande impegna per una importante serie di lavori quasi 2800 Lire, circa il 90% di quanto i Padri del Comune spendono nell’esercizio di quell’anno a favore di tutta la rimanente struttura portuale; nessun altro investimento di rilievo viene compiuto, ma, per la particolare esiguità delle rendite portuali, è necessario un prestito specificamente mirato da parte del Comune « causa faciendi et construendi Lanternam Capiti Fari ... »; si arriva cioè a ritenere l’entità dell’intervento quasi una ricostruzione del faro. D’altra parte i vetri devono essere nuovamente sostituiti, per non parlare del costo del piombo: 913 pezzi nuovi di vetro (più di 15 quintali) per tenere uniti i quali si stima di avere bisogno di 110 quintali di piombo, il cui costo in pratica è maggiore di quello dei vetri, cioè il 59% dell’esborso complessivo contro il 19%. Nuovamente nel 1460, per la sola

²⁶ Come è logico il numero delle lampade accese durante l’inverno (normalmente 30), e quindi il loro costo, era assai maggiore che durante il periodo estivo (durante il quale potevano ridursi anche a 9).

Lanterna, vengono usate altre 634 lastre di vetro dal peso medio di un chilo e mezzo ciascuna: i Padri del Comune (ormai quasi al collasso finanziario) continuano a raccomandarsi con i vetrai di Altare affinché siano *fulgentes, integras et planas*. Al momento della consegna, nel 1471, di una nuova fornitura, si lamentano che il prodotto non corrisponde a quanto richiesto e riducono il compenso all'artigiano « quia non respondit qualitate et bonitate ab eo promissa ». Per rimettere il fanale in funzione, (ormai inattivo da sei mesi) occorrerà aumentare la quantità di piombo, di pece e di vernice *ad iungendum clapas vitri*, con il sottinteso aggravio di spesa.

A queste grandi quantità e a questi numeri può essere curioso aggiungere tra le spese correnti, sempre concernenti i manufatti in oggetto, l'ingente quantità di uova il cui albume viene utilizzato per la pulizia dei vetri: nel 1391-1392 sono acquistate 750 uova a 5 soldi al centinaio; notevoli le quantità presenti anche negli altri esercizi: nel 1429-1430 ad esempio, ne sono contabilizzate trecento.

È indubbio che la Lanternetta richieda esborsi inferiori, specialmente rispetto alle opere murarie dei due manufatti, nel complesso meno soggette a logorio, e che quindi incidono in modo meno macroscopico sul Bilancio dei Padri del Comune. La storiografia non ricorda particolari calamità fino alla fine del Quattrocento, se non un fulmine che colpisce la grande torre nel 1481²⁷; il fanale rimane inattivo fino al 1485 e i fuochi di segnalazione, per un certo periodo vengono accesi nella Cava di Carignano.

Per concludere, fino al Cinquecento, il mantenimento dei due fari non è una partita indifferente all'interno del Bilancio dei Padri del Comune, anche se non raggiunge i costi richiesti da altre infrastrutture, come i moli, o operazioni complesse come l'abbassamento dei fondali²⁸. Il punto più debole, come si è visto, rimangono i fanali, in vetro e piombo, che necessitano di riparazioni continue. Queste spese contribuiscono comunque ad appesantire i costi che la Magistratura deve sostenere in ambito portuale, e i bilanci dell'Istituzione sono costantemente in disavanzo²⁹. I cespiti delle rendite di cui godono sono spesso altalenanti, ma sempre cronicamente insufficienti; i Padri del Comune sono continuamente alla ricerca di nuove entrate o di fi-

²⁷ LUNGONELLI 1953, p. 78. Purtroppo non ci sono pervenuti i libri contabili relativi a quell'anno.

²⁸ REBORA 1988, pp. 199-220.

²⁹ MASSA 1988, pp. 37-134.

nanziamenti straordinari: ad essi pone e porrà rimedio nella maggior parte dei casi nei secoli successivi (in particolare per le opere infrastrutturali seicentesche) il Banco di San Giorgio³⁰.

Tra il 1512 ed il 1514, durante le già citate convulse vicende legate alla cacciata dei Francesi, la Lanterna di Capo di Faro viene in pratica completamente distrutta (in particolare la parte superiore, cioè tutta la torre e il fanale): per almeno due decenni chi entrava in porto dovette fare conto solo sulla Lanternetta del Molo vecchio³¹, tanto che il Giustiniani, nel 1535, descrivendo la città nei suoi Annali annotava «... et in capo di Promontorio l'antica abatia di San Benigno ... e sotto l'abatia, verso mezzogiorno è la torre o sia la *mezza torre della Lanterna* ... [il corsivo è nostro] »³². Nel 1543, come ricordato in una artistica lapide con lo stemma della città, successivamente murata sopra la porta del terrazzino centrale (il primo ballatoio), si decide di ricostruirla³³.

6. *La grande opera di metà Cinquecento: la ricostruzione completa della Lanterna di Capo di Faro*

Il problema della copertura finanziaria dei lavori, non indifferente, viene risolto ricorrendo alla Casa delle Compere e al Banco di San Giorgio, nei confronti dei quali era stato appena estinto il debito, da parte del Magistrato della Guerra, con le cui risorse era stata edificata la sesta cerchia di mura della città. Ai Padri del Comune vengono assegnati 650 *luoghi* delle *Compere*, indicando che si sarebbe dovuto provvedere anche al prolungamento del molo. Il controvalore finanziario avrebbe dovuto essere ottenuto grazie a un forte aumento del gettito della *gabella delle chiatte*, funzionale cioè ad una imposizione aggiuntiva, nonostante che fosse già di per sé onerosa³⁴. Di

³⁰ DORIA 1988, pp. 135-198.

³¹ Naturalmente i relativi costi per combustibile lievitano, anche per l'aumento del prezzo dell'olio nello stesso periodo, e la necessità di manutenzioni diventa più frequente. MASSA 1988, pp. 112-114.

³² GIUSTINIANI 1537, c. XV; MASSA 1988, p. 113.

³³ « Anno. A. Christo nato MDXLIII, restituatae libertatis XVI, Petrus JP. Cibo Clavica, Jo. Baptista Lercario q.D. et Lucianus Spinula q. Geogii, Patres Communis, instaurarunt hanc Turrim quam olim Maiores Nostri struxerant et quae MDXII in oppugnatione arcis Lanternae tormentis diruta fuerit ».

³⁴ L'imposizione aggiuntiva era costituita dal quattro denari e mezzo sul trasporto di ogni cantaro di *raubis et mercibus, tam forensium quam genuensium, sale et victualibus exclusis*,

buon augurio il pranzo offerto il 13 marzo dai Padri del Comune, presso il Monastero di San Benigno, a tutte le maestranze.

I lavori vengono eseguiti per la maggior parte tra il 14 del mese di marzo e il 30 dicembre 1543: queste sono le date del periodo durante il quale viene aperto nel libro mastro dell'anno tenuto dai Padri del Comune il conto *Expense fabrice turris Lanterne Capitis Fari*, dalle cui annotazioni giornaliera risulta alla fine dell'anno una spesa complessiva di Lire 11.414, soldi 4 e denari 7³⁵; nonostante la chiusura attuata nel conto del 1543, occorre aggiungere prima di tutto il consumo di olio che garantisce il funzionamento del faro; per alcuni mesi, poi, le spese continuano al punto che ancora nel mastro 1548 esiste un conto, che fa anche riferimento ad esborsi di esercizi precedenti (*Expense fabrice et instauracionis turris Capiti fari nec non fanalis dicte turris*)³⁶.

La Lanterna, infatti, comincia a funzionare in maniera abbastanza efficiente solo dal luglio del successivo 1544, ma nel frattempo, specialmente il fanale continua a dare continui problemi e deve spesso essere modificato: non è quindi ingiustificato il calcolo complessivo che nel 1548 porta il totale dell'investimento che si è dovuto effettuare a quasi ventimila lire (dai conti, ufficialmente, Lire 19.741 e soldi 12)³⁷ completamente finanziate dalla Casa di San Giorgio³⁸ (Fig. 2).

a partire dal 5 marzo. La tariffa ordinaria era di due denari e mezzo. Si veda ASCGe, *Padri del Comune, Atti*, filza 17, n. 113: «Copia contractorum inter Illustrissimos Dominos Patres Communis et Magnificos Procuratores Comperarum Sancti Georgii pro cabella platarum occasione lavorum ... pro fabricanda turre Lanterne et cresimento».

³⁵ ASCGe, *Padri del Comune, Libro di scrittura 1543* (mastro), n. 36: il conto in oggetto inizia a c. 79 e continua nella contabilità alle carte 82, 84, da 86 a 90, 92, 94-95, 99 (con la contabilità di ottobre), e si chiude a c. 211 (30 dicembre) con il totale sopraportato. Questo dato non corrisponde esattamente con quello citato da PODESTÀ 1913, pp. 287-292, ma il divario è dovuto al fatto che quest'ultimo ingloba anche alcuni costi contabilizzati successivamente al 30 dicembre 1543, e quasi immediati, per alcuni ampliamenti e manutenzioni. Già durante i lavori si era resa necessaria la costruzione non prevista e conteggiata a parte, di un ulteriore muro di sostegno; del 1545 l'intervento per migliorare il fanale (quasi duemila lire per i due imprevisti). Il costo complessivo del rifacimento della Lanterna incide quindi su un numero di esercizi che supera i dieci mesi del 1543 entro i quali è peraltro concentrata la maggior parte dei lavori effettivi. MASSA 1988, pp. 113-115.

³⁶ MASSA 1988, p. 114.

³⁷ MASSA 1988, pp. 131-133. Nel Libro mastro 1548 è riportato solo il totale complessivo, con riferimenti generici a costi sostenuti per calce, gradini di ardesia, una certa quantità di mat-

Le modifiche tecniche trovano forse i Genovesi non del tutto preparati: prima di procedere ad ulteriori cambiamenti, si decide addirittura, nel 1544, di inviare un esperto a Livorno per avere informazioni sul faro di quel porto³⁹; il custode di Capo di Faro, a sua volta, si reca a Savona per controllare l'effetto dell'accensione e la forza della luce visibile da quella città. Informazioni al proposito vengono richieste anche ai vari Podestà delle Riviere e segnatamente a quelli di Noli, Albenga, Rapallo, Levanto e Portovenere⁴⁰.

Non bisogna poi dimenticare gli impegni finanziari richiesti in questo stesso periodo dalla Lanterna del Molo, la cui manutenzione deve essere più frequente: nel 1527, nel 1533, e nel 1537 il fanale deve essere parzialmente rifatto. Importanti i lavori in muratura (scale e volta superiore): nel 1541 sono necessari 3.300 mattoni per i lavori di sicurezza dello stesso⁴¹. Solo a partire dal 1548 gli esborsi in questo settore si normalizzano, avendo rappresentato nell'ultimo quinquennio un importo pari al 40% di quanto investito in una delle più importanti necessità della manutenzione portuale: il dragaggio dei fondali.

Dopo aver esaminato a lungo i problemi dei fanali e di quello della Lanterna in particolare, dal mastro delle *Expense fabrice Turris Lanterne* emergono altri elementi di un certo rilievo: prima di tutto in nome dell'autore e direttore della realizzazione del progetto, Francesco da Gandria, considerato grande esperto di arte muraria, coadiuvato da un gruppo di abili maestri antelami e da una serie di maestranze con specifica esperienza⁴².

toni, alcuni metri quadrati di pietre lavorate a scalpello. PODESTÀ 1913, p. 351; LUNGONELLI 1953, p. 78; MASSA 1988, p. 114; PICCINNO 2000, p. 134 e sgg.

³⁸ Per maggiori dettagli sui rapporti finanziari tra Padri del Comune e finanziamento delle opere portuali da parte della Casa di San Giorgio si rimanda a MASSA 1988 e a DORIA 1988.

³⁹ Il faro di Livorno, risalente al 1304, dopo essere stato distrutto una prima volta nel 1284, viene ricostruito sulla terraferma: alto 51 metri era diviso in undici piani raggiungibili con scale a chiocciola, totalmente in pietra, ed era particolarmente famoso per la sua efficienza; continuerà a funzionare fino alla prima guerra mondiale. Si veda il sito www.farodihan.it/magazzino/testi/livorno.htm

⁴⁰ PODESTÀ 1931, p. 303 e sgg.

⁴¹ ASCGe, *Padri del Comune, Libri di scrittura 1544* e successivi.

⁴² Non tutti gli Autori sono d'accordo nell'indicazione dei nominativi impiegati nella ridefinizione delle opere murarie, anche perchè alcuni operarono alle dipendenze dei Padri del Comune, altri del Magistrato della Guerra. Sulla questione si rimanda a PODESTÀ 1931, pp. 351-356; LUNGONELLI 1953, pp. 75-78; ROSCELLI 1991, p. 213 e sgg.

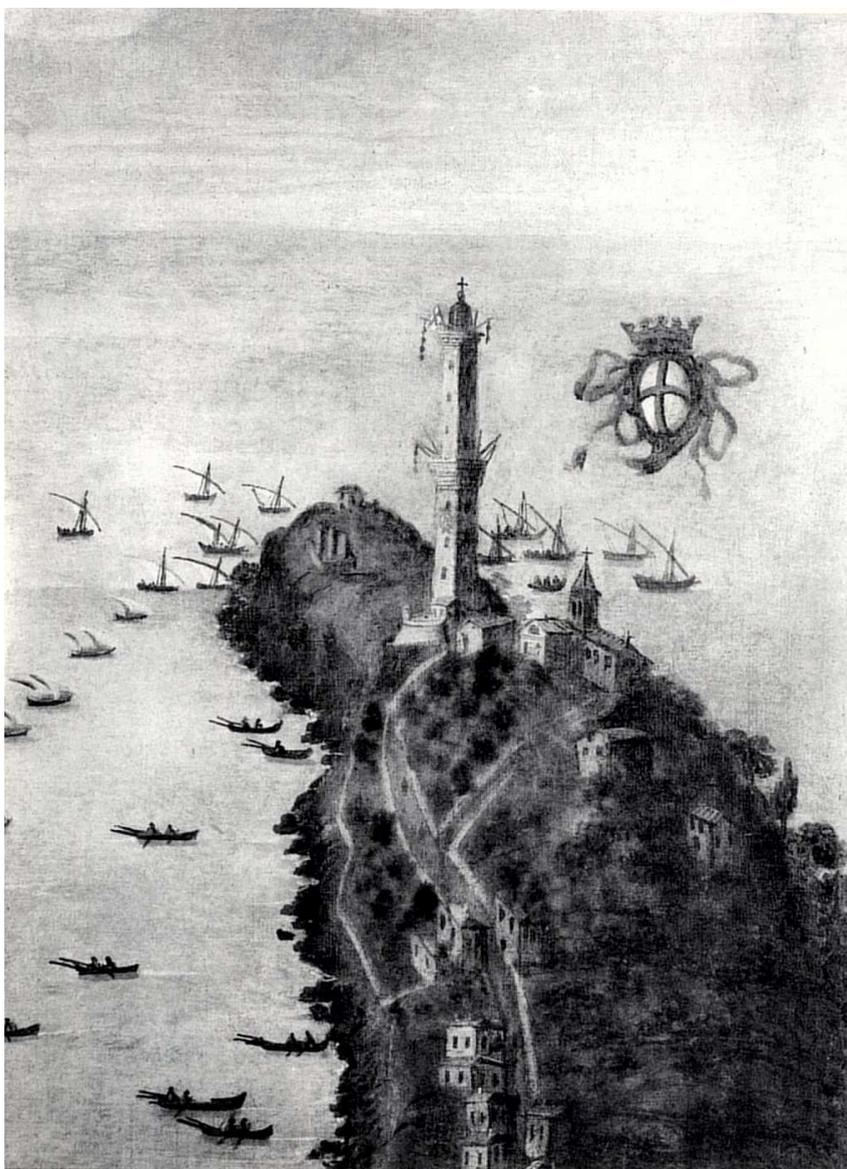


Fig. 2 - La Lanterna ricostruita a metà del XVI secolo (Particolare dal quadro di Cristoforo Grassi del 1597).

Nel nuovo manufatto l'architettura originaria è sostanzialmente conservata, ma la costruzione viene elevata intorno agli 80 metri e sono notevolmente migliorate le rifiniture, sostituendo la merlatura con una elegante balaustra in pietra di Finale. In sintesi, dalle scritture risulta che i materiali impiegati furono una grande quantità di calce (200 tonnellate), mattoni in grande numero (se ne contano centoventimila), 120 mq di pietre squadrate a scalpello e da cannella, oltre a quelle recuperate dai ruderi della torre precedente, legname, corde, ferri per incatenare, tavole da palco, legni ed assi per le costruende volte, più 302 gradini di ardesia.

Il registro riporta giornalmente i costi di ciò che veniva fornito gradatamente in funzione delle necessità dei lavori, e quindi l'andamento dei costi nel corso del tempo. Si è cercato di sintetizzarli, per materiale e per fornitori, non sempre gli stessi, ma sempre con grande attenzione alla qualità dei materiali, che spesso arrivavano da lontano: notevoli quantità di pietra di Finale vengono trasportati in agosto con una 'triremi Monaci'; altro materiale arriva *in boatteriis* con quattro paia di buoi e più di venti viaggi.

Una volta terminati i lavori, il cantiere deve essere sgomberato, con un costo non indifferente, ma anche questo ripartito sui vari materiali, mentre il 15 novembre viene saldato il rivestimento in rame del fanale, lavoro per il quale si ricorre ad un 'alamano', Eustachio Endroch, che impiega un cantaro e dieci rotoli di rame e viene retribuito con 142 Lire genovesi⁴³.

Le ultime forniture addebitate nel mese di dicembre 1543 nelle scritture del libro mastro concernono le piastre di piombo necessarie a comporre le lettere per l'iscrizione da porre sulla torre, il *terolium* per conservare l'olio necessario al fanale e i *claveti* di ferro *pro clavandis vitreis* del fanale stesso, dal costo non indifferente di Lire 34,5. Sempre dalle ultime voci contabili si apprende come i salari delle maestranze variassero dalle 14 alle 25 Lire mensili, in funzione delle diverse specializzazioni, più alcune gratifiche a chi avesse lavorato con particolare perizia: *pro bene meritis*⁴⁴.

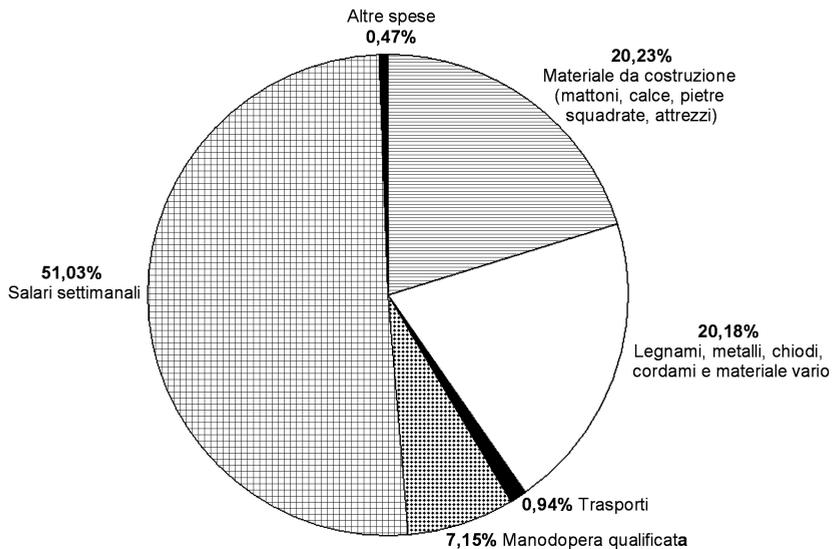
⁴³ Un cantaro equivaleva a Kg. 47,649 ed era diviso in 12 rotoli.

⁴⁴ Così vengono concesse Lire 35 ciascuno a Giovanni Battista de Franchis Molfino e a Nicolò Spinola de Signorio, al patrono e al subpatrono del pontone. In più, Giovanni Battista de Franchis Molfino riceve una gratifica notevole di quasi 150 Lire per ricompensarlo di una serie di economie che è riuscito a realizzare nel corso dei lavori: « pro exitis minus factis per eum a die principii dicte fabricae usque hodie, existentis in fondo presentis manualis ».

Sinteticamente le principali voci di spesa che coinvolgono la ricostruzione della Lanterna, quali risultano dalla contabilità del libro relativo al 1543, al 31 dicembre, sul totale riportato di Lire 11.414 soldi 4 e denari 7 possono essere riassunte nella seguente tabella:

Voci costo della costruzione	£. s. d.	%
Materiale da costruzione (mattoni, calce, pietre squadrate, attrezzi)	2309.14.11	20,23
Legnami, metalli, chiodi, cordami e materiale vario	2303.11.09	20,18
Trasporti	107.03.06	0,94
Manodopera qualificata	816.03.07	7,15
Salari settimanali	5823.02.07	51,03
Altre spese	54.08.03	0,47
Costo totale	11414.04.07	100

Totale incidenza manodopera	59,12%
Totale incidenza materiali	40,88%
<i>Rapporto</i>	<i>1,45</i>



7. Alcune considerazioni sulle più rilevanti voci di spesa

a) *La mandopera*

Alcuni dei costi sostenuti tra aprile e dicembre 1543 meritano un ulteriore approfondimento. Primo fra tutti quello della manodopera che si è visto incidere sull'investimento complessivo richiesto dal manufatto per il 59,12% (circa Lire 6.750). Il dato è il risultato di due componenti: i salari settimanali spettanti ai Magistri Antelami, ai camalli, agli scalpellini, ai falegnami e in generale ai giornalieri non specializzati per l'51% (circa 5.823 lire), il cui compenso non è quasi mai nominativamente indicato, senza alcuna specifica della retribuzione unitaria; in seconda battuta il costo della manodopera qualificata per circa ottocento lire (7,15%), comprendendo in questa categoria il proprietario del pontone con la sua squadra di 10 uomini, i marinai del lembo e delle triremi che andavano e venivano da Finale, i capi d'opera e i sovrintendenti ai lavori (6,6%). Capacità professionali, anzianità, durata del contratto di lavoro, difficoltà nell'effettuarlo, incidono sull'ampia gamma salariale. Inoltre non tutte le maestranze erano contemporaneamente presenti nel cantiere, all'interno del quale esisteva anche, come si è detto, una forza lavoro occasionale, a carattere fluttuante, cui si ricorreva in momenti particolarmente critici. Si lavorava, secondo le regole delle corporazioni genovesi, dall'alba al tramonto, ma era obbligatorio rispettare le domeniche e le altre festività (circa 90 all'anno)⁴⁵.

Aggiungendo ai valori sopra evidenziati il costo dei trasportatori (0,94%), possiamo calcolare che il finanziamento ottenuto per la ricostruzione della torre fu impiegato per più della metà nella retribuzione delle maestranze e per quasi un 41% per i materiali da costruzione, oltre ad alcune spese varie collegate.

Anche se si lavorò per nove mesi consecutivi, nella contabilità l'andamento degli esborsi parziali non è costante, ma risulta particolarmente elevato tra giugno e settembre, quando le ore di luce sono maggiori: una media tra le trecento e le settecento lire mensili fino a giugno per arrivare ad oltre mille lire nella parte centrale del periodo e scendere progressivamente da settembre verso i mesi successivi.

Volendo dare un significato economico a questi dati, facendo riferimento anche ad altri lavori edilizi effettuati a Genova a metà del XVI secolo, sulla

⁴⁵ SIVORI 1994, p. 355.

base di diverse scritture contabili più dettagliate, si può sottolineare che il salario giornaliero di un maestro antelamo si aggirava sui 12 soldi, mentre la manovalanza non superava gli otto. Con riferimento al prezzo del grano nel 1543 (soldi 1,0650 al Kg) e considerando il consumo medio di pane di una famiglia tipo⁴⁶, per l'operaio qualificato la spesa in questo bene primario (la più importante del bilancio familiare, in media Kg. 2,4) finiva per assorbire il 21% del compenso giornaliero, mentre per il lavorante arrivava al 32% circa. La precarietà dei giorni lavorativi di un anno rendeva inoltre altamente instabili i redditi individuali.

b) *I materiali da costruzione*

L'analisi delle spese di acquisto dei materiali deve essere considerata al netto del riutilizzo, per quanto concerne la parte più grezza, di una notevole quantità delle 'macerie' della torre distrutta, e può essere articolata in due voci: una più generale che riguarda le necessità più comuni, relative al completamento dell'opera edilizia in senso stretto (il 20,23% del totale)⁴⁷; una seconda più specifica, concernente gli altri materiali utilizzati nel cantiere, tendenzialmente più costosi: legname, ferro, chiodi, cordami e altro, per complessive circa Lire 2.304, ossia il 20,18% dell'esborso relativo alle varie specifiche necessità lavorative.

– *i mattoni*

Rappresentano il 5% del costo totale del manufatto edificato e il 24,20% dell'esborso complessivo per i vari materiali da costruzione utilizzati. Come già accennato, sono di diversa tipologia e risultano consegnati da soli tre fornitori, al costo medio di Lire 5 soldi 10 ogni mille unità, per complessive 559 Lire.

I cosiddetti *iuvenes*, (6.025, pari al 5,6%, sono i più scadenti, poco cotti e poco resistenti alla compressione; i *ferrioli* (96.690, *bene cottis*, molto compatte, refrattari e resistenti) sono il 189,8%; gli impermeabili, da cisterna (per 4.950 pezzi) i più costosi appunto in quanto assai impermeabili, cioè poco porosi), rappresentano soltanto il 4,6%. In totale se ne contano 107.575 pezzi.

⁴⁶ SIVORI 1994, pp. 270 e sgg. 408; BRAUDEL 1981, p. 109; ZANETTI 1964, pp. 70-76.

⁴⁷ Con un costo complessivo di circa 2.310 Lire, appartengono a questo primo gruppo le pietre squadrate e quelle del Finale, i mattoni di diversa qualità (*iuvenes*, *ferrioli* e *da cisterna*), la calce, le coffe utilizzate per il trasporto del materiale; il secondo gruppo è più variegato.

La maggiore quantità viene fornita all'inizio dei lavori (aprile-maggio); settembre e ottobre fanno rilevare grosse consegne che decrescono progressivamente verso la fine dei lavori.

– *le coffe*

Si tratta di gerle in vimini, vuote⁴⁸, in quanto atte a trasportare il materiale da costruzione. Il nome deriva dal fatto che i garzoni le appoggiavano su una specie di cappuccio indossato sul capo, che scendeva lungo la schiena, proteggendo così la pelle dallo sfregamento delle gerle e del materiale che vi era contenuto: questo cappuccio, definito *cuffino* era ricavato da sacchi, facendo combaciare le estremità del lato chiuso, per poterlo calzare in testa.

Durante i lavori ne vengono utilizzate 357: si tratta di una attrezzatura a buon mercato, il cui valore oscilla sempre intorno a 12 soldi la dozzina (alla fine verranno a costare complessivamente 15 lire!).

– *la calce*

Si tratta di un materiale di notevole importanza, in quanto costituisce l'unico 'legante' per l'edilizia fino alla metà del XVIII secolo. Ne vengono utilizzate 7.408 *coffe*⁴⁹, pari a 360 tonnellate, per un costo di 1.652 Lire. Anche questo materiale, come i mattoni è indispensabile specialmente tra maggio e agosto, il periodo durante il quale i lavori procedono a ritmo più intenso. I fornitori sono numerosi, ma tutti di Sestri⁵⁰: fra questi si distingue Nicolò Mascardo, che procura il 42% della calce necessaria, cioè 3.000 *coffe*, quasi centocinquanta tonnellate.

Non ci soffermiamo in particolare sulle *pietre da costruzione*, di costo limitato, grazie all'utilizzo di quelle recuperate dai ruderi del vecchio faro: si ricorre ad un unico scalpellino, che ne lavora circa 90 metri quadrati, ricevendo un compenso di 83 lire.

Così i *cordami* sono tra i più diversificati, ma indicati prevalentemente con il nome di *sagore*, computate in cantari, libbre e rubbi, senza indicazioni specifiche sulla qualità e tipologia: raggiungono un costo complessivo di 272 Lire, calcolati a peso, per oltre due tonnellate.

⁴⁸ MONTAGNI 1993, p. 255.

⁴⁹ In realtà si tratta di 461 *moggi*, (ognuno di 16 cantari di 146 libbre ciascuno, pari a Kg. 47,65), e di 176 *coffe* equivalenti ad un cantaro ciascuna.

⁵⁰ Probabilmente veniva estratta dal Monte Gazzo, a Sestri Ponente.

– il materiale metallico

La voce è assai variegata e ha un costo complessivo di circa 513 Lire, comprendendo ferro, chiodi, strumenti e attrezzi vari, rame, bronzo e piombo (4,5% del costo complessivo del manufatto): nelle scritture è spesso indicato il numero dei pezzi al posto del peso del materiale, che arriva comunque a più di 683 Kg. Il metallo maggiormente impiegato è senz'altro il piombo, fornito in lastre, che rappresenta il 70,98% del totale, ed è utilizzato prevalentemente per la copertura del tetto. Al contrario di altri materiali la cui fornitura caratterizza i mesi centrali di lavoro, cioè quelli estivi, i metalli vengono richiesti tra ottobre e novembre, quando il manufatto è da completare e da rifinire, specialmente nella copertura. Ogni pezzo-strumento di metallo ha il suo prezzo, anche in funzione delle sue caratteristiche operative, definite ogni volta nei particolari: chiavette di ferro, trappe di ferro, bronzini, mappe, picconi e picconcini, bogioli, cerchi, manici, verrini, perni e persino, per sette Lire e mezzo, *una padela pro sernegianda barena pro delbanda turri*. I fornitori sono selezionati e alcuni di essi hanno quasi l'esclusiva, con una attenta separazione del tipo di materiale richiesto⁵¹.

metallo	peso in kg ⁵²	%
piombo	484,44	70,98
ferro	133,42	19,55
rame	61,94	9,07
bronzo	2,75	0,40
Totale	682,55	100,00

⁵¹ Per il piombo, in particolare, è Luca Spinola che fornisce 'piombo pro fanali' per oltre 227 Lire (35 cantari e 1 rubbo); per il rame si ricorre a Eustachio Endroch, che riceve 145 lire *pro facendis stuparolis pro tecto dicte turris*, per un cantaro e 10 rotoli di questo metallo; per il ferro la persona di riferimento è Pellegro de Burgo, che chiede 35 Lire per 38 'claveti' necessari *pro clavandis vitreis fanalis*.

⁵² I chilogrammi sono calcolati facendo riferimento alle basi di trasformazione fornite da GIACCHERO 1973, pp. 464-465 e ROCCA 1871, secondo i quali dalla base della libbra pari a 317,664 grammi si arriva al cantaro pari a 146 libbre, cioè Kg. 47,649.

– il legname

Questo materiale rappresenta la terza voce di costo in ordine di importanza, venendo dopo la manodopera e il materiali da costruzione, incidendo del 12,25% sul costo complessivo del manufatto. Annovera peraltro una varietà assai eterogenea di tipologie, dalle tavole (da ponte, da scalini e mezze tavole) alle ‘trapele’ (anche queste da ponte, da scalini, ma comprendenti pure ‘trapele’, trapelati, trapele doppie) di norma di legno di faggio, di abete o di rovere.

Le tavole da ponte, le più numerose (oltre trecento) risultano impiegate all’inizio dei lavori per allestire le impalcature, con il supporto delle ‘trapele’ e delle ‘stanghe’, per l’orditura secondaria.

Il costo complessivo dei vari tipi e forme del legname resosi necessario, secondo le registrazioni, ammonta a Lire 1.400 e proprio per la sua funzione si tratta della fornitura maggiormente richiesta all’inizio dei lavori. Il materiale viene fornito in larga misura da un unico soggetto, Giovanni Buschiazzo, in grado di soddisfare le varie richieste: tra aprile e giugno, quindi appunto al momento della prima organizzazione della struttura, egli procura il 31% di quanto necessario, ma con il progredire dei lavori, ad esempio ad agosto, pezzi con caratteristiche particolari gli vengono ordinati ed è sempre un fornitore affidabile, anche se nel complesso abbastanza caro.

Le voci fino ad ora esaminate singolarmente, come appare dalla tabella riportata nelle pagine precedenti, sono quelle con la maggiore incidenza percentuale sul costo complessivo del lavoro di ricostruzione; una percentuale aggiuntiva è da attribuire al costo del trasporto per la fornitura del materiale più pesante, ma mi piace chiudere questo complesso esame ricordando anche le spese per le rifiniture della nuova Torre di Capo di Faro: due Lire e mezzo *faciendi litteras pro lapide reponenda in turri*; sette Lire per il *terolium* (l’orcio) destinato a contenere l’olio necessario al fanale; undici Lire per i 63 scalini di pietra fine (di Finale?) e 130 *abayni* doppi; soldi 8 per il *lembo*.

Sono i costi che ci portano a visualizzare la fine del manufatto, ormai perfezionato con la *dealbatura*, cioè l’imbiancatura che ne completa l’aspetto esterno, ottenuta attraverso l’uso di sabbia fine.

Quello che abbiamo seguito nel tempo è un po’ il diario dei lavori che nel 1543 hanno restituito a Genova la sua famosa e desiderata Lanterna, un diario cronologico solo in parte, in quanto ha privilegiato l’analisi dei vari materiali utilizzati, la cui successione era peraltro strumentale alla progres-

sione del manufatto, e che ha permesso al porto di Genova di riprendere la posizione di prestigio che aveva avuto in passato con riferimento alle proprie caratteristiche strutturali. Come si è già accennato, già nell'anno successivo risultano necessari alcuni miglioramenti al faro (per la scogliera di protezione, ad esempio), ma ogni porto, e quello di Genova in particolare, per la sua conformazione, è una infrastruttura in continuo movimento e necessita di costanti aggiornamenti.

Oltre ad un parziale rifacimento della 'luce', nei decenni successivi sarà necessario ricorrere al prolungamento del Molo vecchio ed alla costruzione seicentesca del Molo nuovo, così come sarà continua e costosa l'attenzione alla profondità dei fondali ed all'ampliamento dei magazzini con l'istituzione del Portofranco.

Tutelata dal potente organismo finanziario rappresentato dalla Casa delle Compere e dal Banco di San Giorgio, la magistratura dei Padri del Comune ha sempre mantenuto una simbiosi con il contesto cittadino; la Lanterna ricostruita, avvistata da lontano dai naviganti e ammirata da vicino dai visitatori stranieri, rimane nei secoli, ed ancora oggi, oltre che una struttura a lungo funzionale, un elemento simbolico che compare in tutte le più importanti rappresentazioni artistiche della città-porto di Genova (Figg. 3-4).

Come è stato sottolineato di recente dalla Capitaneria di Porto, ancora oggi, quando l'unico fanalista addetto, per la *spending review* non è reperibile, e la Lanterna rimane spenta, per maggiore sicurezza, si provvede ad alletare gli altri fari costieri e in particolare quello di La Spezia; se è vero che ormai non si corre più alcun pericolo per la navigazione notturna, in particolare per entrare e uscire dal porto, poiché le dotazioni di bordo di cui sono dotate attualmente le navi non necessitano più da un punto di vista strumentale della luce dello storico faro, la Lanterna rimane utile protagonista, ancora in occasione del suo plurisecolare compleanno, di un fascio di luce visibile in tutta la città, che dà conforto ai naviganti e affascina i cittadini.

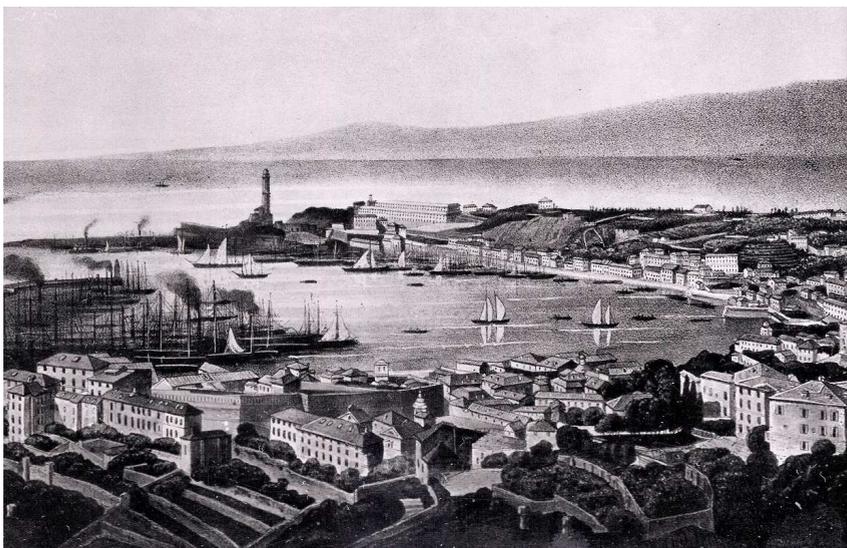


Fig. 3 - Anonimo, Veduta della città e del porto di Genova, 1850 circa, Collezione Topografica del Comune di Genova, inv. n. 1695.

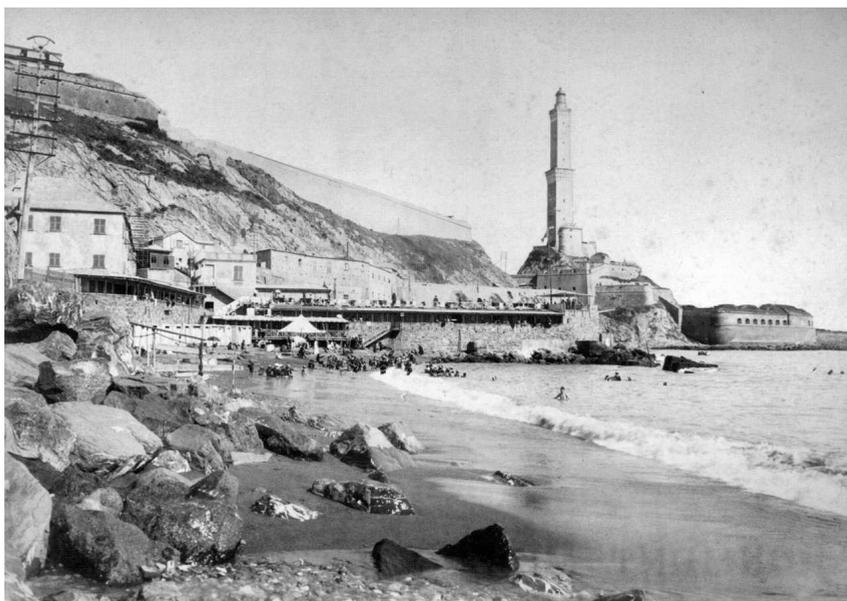


Fig. 4 - Celestino Degoix, *Sampierdarena*, 1860 circa.

FONTI

ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (ASGe)

Antico Comune 195, Manuale dei Salvatore Portus et Moduli

ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI GENOVA (ASCGe)

Padri del Comune, Atti, filza 17, n. 113

Padri del Comune, Libri di scrittura, ad annum

BIBLIOGRAFIA

- BAUTIER 1962 = R.H. BAUTIER, *Sources pour l'histoire du commerce maritime en Méditerranée du XII^e au XV^e siècle*, in *Les sources de l'Histoire maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Actes du Quatrième Colloque International d'Histoire Maritime tenu à Paris du 20 au 23 mai 1959, Paris 1962, pp. 137-179.
- BERTOLUCCI - LEONCINI 2017 = *La città della Lanterna. L'iconografia di Genova e del suo faro tra Medioevo e Presente*, Catalogo Mostra Palazzo Reale di Genova, 7 ottobre 2017 - 4 febbraio 2018, a cura di S. BERTOLUCCI - L. LEONCINI, Genova 2017.
- BRAUDEL 1981 = F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo, secoli XV-XVIII*, Torino 1981.
- CAMPDONICO 2017 = P. CAMPDONICO, *La Lanterna. Genesi, storia, funzioni ed iconografia del faro di Genova, dal Medioevo all'Età moderna*, in BERTOLUCCI - LEONCINI 2017.
- DESIMONI 1886 = C. DESIMONI, *Statuto dei Padri del Comune della Repubblica Genovese*, Genova 1886.
- DORIA 1988 = G. DORIA, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Il sistema portuale 1988*, pp. 135-197.
- GIACCHERO 1973 = G. GIACCHERO, *Economia e Società del Settecento genovese*, Genova 1973.
- GIUSTINIANI 1537 = A. GIUSTINIANI, *Castigatissimi Annali con la loro copiosa tavola della Eccelsa et Illustrissima Repubblica di Genova*, Genoa, per Antonio Bellono taurinense, 1537.
- GROSSI BIANCHI - POLEGGI 1980 = L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova 1980.
- LEONARDI CATTOLICA 1916 = P. LEONARDI CATTOLICA, *Fari e segnali marittimi*, Torino 1916.
- LUNGONELLI 1953 = M. LUNGONELLI, *La Lanterna*, in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio nel Cinquantenario del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, 12 febbraio-31 luglio 1953*, Milano 1953, pp. 74-92.
- MANFREDINI 1985 = C. MANFREDINI, *Il libro dei fari italiani*, Milano 1985.
- MASSA 1988 = P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed Età moderna*, in *Il sistema portuale 1988*, pp. 37-134.

- MASSA 2010 = P. MASSA, *Il riscatto dei "captivi". Temi sociali e problematiche finanziarie*, in *Corsari e riscatto dei captivi*, Atti del Convegno di Studi Storici, Marsala 4 ottobre 2008, a cura di V. PIERGIOVANNI, Milano 2010 (Studi Storici sul Notariato Italiano, XIV).
- MAZZARELLA - ZANCA 1994 = S. MAZZARELLA - R. ZANCA, *Il libro delle torri*, Palermo 1994.
- MONTAGNI 1993 = C. MONTAGNI, *Costruire in Liguria. Materiali e tecniche degli antichi maestri muratori*, Genova 1993.
- MUSSO 1975 = G.G. MUSSO, *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova*, Roma 1975.
- PICCINNO 2000 = L. PICCINNO, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XL/I (2000).
- PIERGIOVANNI 1988 = V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese*, in *Il sistema portuale* 1988, pp. 9-36; anche in *I porti come impresa economica*, Atti della XIX Settimana di studi dell'Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini", 2-6 maggio 1987, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1988, pp. 146-168.
- PODESTÀ 1913 = F. PODESTÀ, *Il porto di Genova dalle origini fino alla caduta della Repubblica Genovese (1797)*, Genova 1913.
- POLEGGI 1987 = E. POLEGGI, *L'Arsenale della Repubblica di Genova*, in *Arsenali e città dell'Occidente europeo*, a cura di E. CONCINA, Roma 1987, pp. 83-96.
- POLONIO 1977 = V. POLONIO, *L'amministrazione della Repubblica fra Tre e Quattrocento. L'Archivio "Antico Comune"*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVII/I (1977).
- REBORA 1988 = G. REBORA, *I lavori di espurgazione della Darsena del porto di Genova nel 1545*, in *Il sistema portuale* 1988, pp. 199-220.
- ROCCA 1871 = P. ROCCA, *Pesi e misure antiche di Genova e del genovesato*, Genova 1871.
- ROSELLI 1991 = D. ROSELLI, *La Lanterna di Genova. Le torri del mare: le forme, le funzioni, la storia*, Genova 1991.
- SAGINATI 1974 = L. SAGINATI, *L'Archivio Storico del Comune di Genova*, Genova 1974.
- Il sistema portuale* 1988 = *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, a cura di G. DORIA e P. MASSA PIERGIOVANNI, Genova 1988 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/I; Università degli Studi di Genova, Istituto di storia economica, 8).
- SIVORI 1994 = G. SIVORI PORRO, *Note sull'edilizia genovese del Cinquecento*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXIV/II (1994), pp. 261-284.
- ZANETTI 1964 = D. ZANETTI, *Problemi alimentari di una economia preindustriale: cereali a Pavia dal 1398 al 1700*, Torino 1964.

SITOGRAFIA

www.farodihan.it/magazzino/testi/livorno.htm

Sommario e parole significative - Abstract and keywords

Sulla base dei dati di una serie di libri contabili dei Padri del Comune di Genova vengono ricostruiti i continui e costosi interventi necessari per il secolare funzionamento della principale fonte di luce del porto di Genova, la Lanterna di Capo di Faro. Una specifica attenzione è dedicata alla completa ricostruzione necessaria nel 1543 dopo la distruzione da parte dei Francesi, al costo dei diversi materiali impiegati e a quello della manodopera specializzata a cui si deve fare ricorso.

Parole chiave: Faro, La Lanterna di Genova, Manutenzione, Riedificazione nel 1543, Contabilità

On the basis of the data included in several accounting books of “Padri” of the “Comune” of Genoa, it is possible to reconstruct the continuous and expensive interventions necessary for the functioning over the centuries of the main source of light of the Genoa harbour, the “Lanterna” of the Faro cape. Specific attention is paid to the total reconstruction of 1543 after its destruction by the French, to the cost of the different materials and of the specialised workforce used.

Keywords: Lighthouse, The “Lanterna” of Genoa, Maintenance, Reconstruction in 1543, Accounting.

INDICE

<i>Letizia Ciarlo</i> , Il mestiere del battiloro a Genova fra i secoli XV e XVII: la testimonianza dei <i>verberatores auri in folio</i>	pag.	5
<i>Paola Massa</i> , Una luce per la città tra XII e XVI secolo. L'importante intervento ricostruttivo della Lanterna del porto di Genova nel 1543	»	35
<i>Stefano Gardini</i> , Personale amministrativo e produzione documentaria nella Repubblica di Genova: appunti per l'orientamento in archivio	»	63
<i>Roberto Moresco</i> , Horatio Nelson e Capraia, covo di corsari francesi (1793-1796). Cronaca di quattro anni di vicissitudini capraiesi tra Francia e Inghilterra	»	115
<i>Roberto Tolaini</i> , La formazione di un banchiere. Per una biografia di Giacomo Filippo Durazzo Pallavicini (1848-1921)	»	167
<i>Donato D'Urso</i> , Alti funzionari del regno d'Italia originari della Liguria	»	251
Albo Sociale	»	271

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

COMITATO SCIENTIFICO

GIOVANNI ASSERETO - MICHEL BALARD - CARLO BITOSSI - MARCO BOLOGNA -
STEFANO GARDINI - BIANCA MARIA GIANNATTASIO - PAOLA GUGLIELMOTTI -
PAOLA MASSA - GIOVANNA PETTI BALBI - VITO PIERGIOVANNI - VALERIA
POLONIO - † DINO PUNCUH - ANTONELLA ROVERE - FRANCESCO SURDICH

Segretario di Redazione

Fausto Amalberti

✉ redazione.slsp@yahoo.it

Direzione e amministrazione: PIAZZA MATTEOTTI, 5 - 16123 GENOVA
Conto Corrente Postale n. 14744163 intestato alla Società

🖥 <http://www.storiapatriagenova.it>

✉ storiapatria.genova@libero.it

 **Associazione all'USPI**
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Marta Calleri*

Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-39-0

ISSN - 2037-7134

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Finito di stampare nel dicembre 2019 - C.T.P. service s.a.s - Savona