

RICCARDO STILLI

**UN PORTO PER SANREMO: DIFFICOLTÀ
TECNICHE E PROBLEMI POLITICO - FINANZIARI**

SOMMARIO: 1. I miglioramenti del primitivo approdo sino alla fine del Cinquecento - 2. Il nuovo molo seicentesco ed il "Bastione della Marina" - 3. Le prospettive per la creazione di un valido scalo tra il 1646 ed il 1648 - 4. Le difficoltà finanziarie e la realizzazione della banchina (1656) - 5. Le trattative con l'impresario I. Gnecco e gli sforzi per risollevare le sorti del bacino portuale - 6. Il tracollo dell'approdo ed i tentativi di costruire nuove infrastrutture alla fine del Seicento - 7. Il generale declino durante il XVIII secolo.

1. *I miglioramenti del primitivo approdo sino alla fine del Cinquecento.*

Fra i piccoli porti esistenti nell'estrema Riviera di Ponente, fin dal XV secolo l'unico di una certa importanza fu quello di Sanremo. Questo piccolo centro, che aveva considerevoli tradizioni commerciali, tentò a più riprese di creare e successivamente di migliorare la struttura del proprio approdo, che rappresentava la primaria fonte di vita per tutta la comunità; i tentativi si intensificarono in particolare a partire dalla seconda metà del XVI secolo, nonostante l'opposizione di Genova, gelosa di tutti i traffici che si svolgevano all'interno del Dominio e che non passavano attraverso lo scalo della capitale.

Le vicende del "porto" di Sanremo, dagli inizi, quando in realtà esisteva solo un piccolo molo, alla caduta della Repubblica genovese, rimangono l'oggetto principale di questo lavoro¹, anche se una parte

¹ Questo contributo è il frutto della rielaborazione di una parte della Tesi di Laurea in Storia economica discussa dall'A. presso la Facoltà di Economia e

della ricerca è incentrata sul porto e sulla struttura dei moli, spesso rifatti con alterne vicende e secondo vari progetti; ma ciò che colpisce di più nell'analizzare la vita di questo scalo marittimo dall'inizio del Cinquecento sino alla fine del Settecento sono gli enormi problemi finanziari che la comunità di Sanremo ha dovuto sempre affrontare: essi talvolta scaturivano da crisi commerciali nel Mediterraneo, da carestie, da epidemie, ma più frequentemente venivano creati dalla Dominante.

Sono appunto le difficoltà nei rapporti con la Repubblica, forse timorosa di veder nascere nell'estremo Ponente ligure una potenziale rivale nei commerci marittimi, che caratterizzano buona parte della costruzione delle infrastrutture dell'approdo. Ostacoli creati appositamente da Genova con ogni mezzo: bocciando i progetti presentati dai sanremaschi; promettendo e poi non devolvendo i fondi necessari alla realizzazione del molo; colpendo pesantemente le casse comunali con gravose gabelle ed infine controllando i traffici marittimi imponendo il passaggio di ogni nave dal porto della capitale.

In seguito allo sviluppo dell'attività marittimo-commerciale e grazie alle favorevoli condizioni ambientali, nacque probabilmente nella popolazione di Sanremo il desiderio di avere delle infrastrutture adeguate. Non si conosce di preciso la data dei primi lavori, ma già dallo Statuto del 1435² emergono alcune disposizioni per la sistemazione dei pali necessari per l'ormeggio e per le operazioni di sbarco: nel capitolo *De pallis plantandis in ripa Sanctiromuli* viene prescritto che ogni cittadino annualmente debba *scurare*, ossia pulire e dragare, *ipsam ripam tam in mari, quam in terra* e che il Consiglio obblighi la popolazione

Commercio dell'Università degli Studi di Genova nell'a.a. 1985-86. Si ringrazia la Prof. Paola Massa Piergiovanni per l'incoraggiamento ed i consigli.

² Sullo Statuto si veda N. Calvini, *Statuti comunali di Sanremo*, Sanremo 1983. Sulla storia di questa Comunità sono sempre utili alcuni vecchi lavori quali quelli di G. Rossi, *Storia della città di Sanremo*, Sanremo 1867; R. Andreoli, *Storia di Sanremo*, Venezia 1904; A. Canepa, *Storia di Sanremo*, Sanremo 1932 e, più recente, F. Rostan, *La contea di Ventimiglia e la sua funzione storica*, Bordighera 1952, ai quali si rimanda per le notizie di dettaglio ed in particolare per quanto concerne l'organizzazione amministrativa della Comunità e le alterne vicende della sua economia. V. anche, da ultimo, il quadro delineato da N. Calvini - C. Gentili, *La storia del porto di Sanremo*, Sanremo 1986.

a riparare il molo (*et reparari facere modulum*)³. Questo era l'unico caso in cui lo Statuto imponeva un lavoro collettivo, un retaggio feudale che obbligava i sudditi a prestazioni gratuite di lavoro. Il motivo di tale costrizione si basava sul presupposto dell'interesse generale, dato che riguardava direttamente gran parte della popolazione (commercianti e marinai) e indirettamente tutti (rifornimento delle vettovaglie); l'intera cittadina era quindi chiamata a partecipare ai lavori: i padroni delle barche, inoltre, dovevano mettere a disposizione gli attrezzi ed il materiale necessario alla realizzazione dell'opera⁴.

Il luogo dove venne costruito il primo molo non può essere indicato con certezza; è però presumibile che sorgesse a ponente del torrente San Francesco ed a levante dell'attuale porto: tale posizione permetteva di creare una barriera contro le dannose correnti marine che, procedendo parallele al litorale e trasportando sabbia e detriti, provocavano l'interramento del bacino. Probabilmente l'errore più grave fu però quello di erigere tale approdo a difesa dello scirocco, in quanto questo vento, pur soffiando assai spesso sulle coste della Riviera di Ponente è sicuramente molto meno pericoloso del violento libeccio che talora investe l'insenatura.

Durante il XV secolo il molo venne più volte ricostruito in seguito alle tempeste ed alle mareggiate che si abbattono sulla costa, a testimonianza della fragilità dell'opera, costituita da pochi grossi massi gettati in acqua in linea perpendicolare alla spiaggia.

La prima metà del XVI secolo fu caratterizzata da un quasi totale disinteresse della comunità nei confronti del suo approdo, ad eccezione dell'inizio dell'estate 1533, quando il Parlamento diede l'incarico di verificare le condizioni del molo e, dopo tre mesi, di iniziare i lavori di riparazione, finanziandoli con l'introito di alcune multe⁵.

Per assistere al risveglio di interesse per un'attività di miglioramento portuale bisogna in pratica attendere la metà del XVI secolo,

³ N. Calvini, *Statuti Comunali* cit., cap. 166, p. 316.

⁴ Questa imposizione veniva chiamata *sequella*. Si veda anche N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, pp. 149-150.

⁵ *Ibidem*, pp. 9-12 e pp. 19-21.

quando, nel giro di un decennio, il Parlamento, con numerose delibere riguardanti la riparazione ed il rifacimento del molo, evidenzia in modo chiaro sia il tentativo di creare un nuovo e solido approdo, sia il gravoso problema del reperimento dei fondi necessari alla realizzazione di tale opera, sia il difficile rapporto intercorrente tra la Dominante e Sanremo. Il governo della Repubblica vietava al Parlamento della comunità ogni autonoma decisione: tutti i progetti per la costruzione di un riparo dovevano essere approvati dal Senato della Repubblica⁶, anche se si trattava di opere di difesa contro i corsari⁷.

Le crescenti spese per la manutenzione del porto⁸ causavano inoltre delle uscite troppo elevate per il ridotto bilancio comunale ed il Parlamento era costretto, per reperire le somme mancanti, ad imporre sempre più gravose gabelle: è per questo motivo che anche lo Statuto del 1565 prevedeva l'aumento della multa che colpiva chi avesse alienato ad un forestiero il proprio vascello entro cinque anni dalla sua costruzione, devolvendo l'introito alla realizzazione dei lavori necessari nel porto.

Due delibere, del 1575 e del 1576, testimoniano poi l'importanza crescente assunta dalla funzionalità del molo all'interno della comunità: nella prima risultano stanziati dal Parlamento ingenti somme atte a coprire le spese per i tre anni successivi⁹; nella seconda, in seguito

⁶ Risulta dalla documentazione che già nel gennaio 1558 la Comunità si preoccupava di nominare una commissione che provvedesse sia all'iter burocratico, sia alla stima della spesa necessaria alla costruzione di un nuovo molo. L'anno successivo venne anche acquistato un terreno a levante di quello già posseduto per ampliare lo scalo delle barche. Archivio di Stato di Sanremo (da ora ASS), *Carte Pinelli*, scat. 46, vol. 63, *Deliberazioni del Consiglio di Sanremo* (1553-62), delibera del 28 gennaio 1558; scat. 66, vol. 89, *Deliberazioni della Comunità di San Remo* (1552-1685), 28 gennaio 1558 e 8 ottobre 1559.

⁷ Già il 7 luglio 1553 il Consiglio Comunale aveva inviato una richiesta alla Repubblica per erigere una difesa contro le invasioni dei corsari. ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66 cit.

⁸ Non indifferente il costo della difesa stessa dell'approdo, che induce la Comunità, nel 1561, ad acquistare ed installare sul molo due nuovi cannoni con gittata capace di coprire l'intero golfo. ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66 cit., 13 luglio 1561.

⁹ *Ibidem*, 29 maggio 1575.

ad una richiesta fatta dai Consoli del mare e dai *patroni* delle barche, il Consiglio Comunale decise l'ampliamento della spiaggia adibita all'ormeggio delle imbarcazioni, che ormai risultava insufficiente¹⁰.

2. *Il nuovo molo seicentesco ed il "Bastione della Marina".*

Con il nuovo secolo iniziò un periodo determinante per la realizzazione di un migliore approdo a Sanremo: la comunità rivolse infatti una continua attenzione alla zona portuale, anche se non sempre premiata da risultati adeguati.

Nel primo cinquantennio il Parlamento tentò, a più riprese, di erigere uno scalo marittimo degno del florido commercio della comunità, ma l'assenza pressoché totale di una programmazione, sia tecnica che finanziaria, portò alla continua interruzione dei lavori: solo nella prima metà del XVII secolo vennero iniziati una decina di volte.

Il motivo principale di questi insuccessi è da ricercarsi nella mancanza di una politica capace di procurare in modo continuativo e certo gli introiti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura desiderata. Il Parlamento era così costretto, volta per volta, o a devolvere una determinata gabella, come accadde per quella del pane ed in seguito per quella della frutta, o a richiedere alla Repubblica le somme di denaro necessarie per finanziare i lavori.

La cronica carenza di fondi obbligò ancora una volta il Consiglio Comunale ad esaminare, il 28 luglio 1600, su richiesta degli ufficiali della fabbrica del molo (Paolo Almenni e Giovanni Bottino), una delibera che imponeva una *sequella* a tutta la popolazione¹¹: veniva cioè

¹⁰ *Ibidem*, 5 febbraio 1576. Si veda anche N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 21.

¹¹ «... *audita* ragione di detto Pauli Almenni *et Joannis Bottini duorum ex officialibus fabricae moduli, exponentes ut infra*: Signorie vostre sonno e vedono l'opera che si va facendo al molo, ma perché di breve ne mancheranno i denari ... acciò si possi tirar detta fabrica inanti, sarìa bene, se così a vostre Signorie pa-

imposto ad ogni cittadino di trasportare dal bosco alla spiaggia il legname necessario per completare il pontone, elemento assai utile all'interno del bacino portuale: questo « grosso galleggiante di legno » poteva essere impiegato in numerose operazioni di trasporto, quali il collocamento delle casse utilizzate nella costruzione delle banchine ed il trasferimento del materiale pesante necessario per riparare i danni causati dal mare.

Il mese seguente un'ulteriore delibera dava libera facoltà ai costruttori del molo di prelevare dalla gabella del pane le somme necessarie per la continuazione dei lavori¹²; le nuove disponibilità finanziarie e le migliori capacità tecniche permisero di proseguire velocemente l'opera tanto che, nel 1605, si poteva ammirare un molo lungo 300 palmi¹³ e di altezza pari a 15 palmi: esso si disponeva, contrariamente al precedente, di fronte al dannoso libeccio per garantire una maggiore sicurezza alle numerose imbarcazioni ormeggiate, spesso superiori alle cento unità. Il progetto prevedeva anche la possibilità di prolungare l'attracco per ulteriori 50 palmi ed ancora, dopo un gomito, di continuare l'opera per altri 390 palmi: la nuova costruzione avrebbe infatti permesso di creare anche un sicuro riparo dallo scirocco, di aumentare il fondale a 26 palmi ed in questo modo di poter offrire l'ormeggio anche alle galere¹⁴.

Con l'ultima disposizione, molto probabilmente, il Parlamento di Sanremo voleva sensibilizzare il Senato della Repubblica al finanziamen-

rerà, di fare una tassa ... Di più havendo in bosco alcuni legnami necessari per detto pontone, dare allo Ufficio di detta fabrica facultà di poter fare una sequella di bestie bastanti per condur essi legni alla marina e liberar li portatori dalla tassa ...». ASS, *Carte Pinelli*, scat. 48, vol. 68, *Deliberazioni del Consiglio di Sanremo* (1591-1624); scat. 66, vol. 89 cit., 28 luglio 1600.

¹² « ... ordinaverunt quot si officiales seu presidentes dicte fabricae moduli mutuo acceperint pecuniam erogandam in utilitate ipsius fabricae ... pecunias mutuas accipere de pretio gabelle panis anni proximi venturi ... ». *Ibidem*, 20 agosto 1600.

¹³ Un palmo corrispondeva a 0,24766 metri. Si veda P. Rocca, *Pesi e misure di Genova e del Genovesato*, Genova 1881, p. 160.

¹⁴ N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, pp. 23-25.

to dei lavori, poiché la nuova struttura avrebbe creato un avanposto per le navi da guerra genovesi verso la Francia.

I progetti dei cittadini sanremesi furono bruscamente interrotti da una violenta tempesta che distrusse, nell'inverno del 1605, il nuovo pontone e causò gravi danni al porto¹⁵. La comunità però non abbandonò il desiderio di migliorare l'infrastruttura esistente e nel 1608, dopo solo tre anni, il Parlamento deliberò la ricostruzione di un « ridotto, darsina o porto »¹⁶; inoltre veniva messa in rilievo l'importanza di un fondale adeguato alle crescenti esigenze del commercio. Il Consiglio Comunale per portare a termine tale opera faceva richiesta al « Molto Illustrissimo Ufficio di San Giorgio di due o tre milla scudi » e di una « persona giudiciosa, esperta, che venghi in questo luogo a revedere se vi si potrebbe fare detto ridotto, darsina o porto ».

Non si sono trovati documenti a testimonianza dell'effettiva realizzazione di questi lavori, ma, pochi anni dopo, nel 1611, gli ingegneri Antonio Frugono¹⁷ e (successivamente) Bartolomeo De Luca¹⁸ furono incaricati di preparare dei progetti per la ricostruzione del molo. Da altre fonti risulta comunque che i nuovi lavori prevedevano l'ampliamento della zona portuale attraverso l'acquisto di alcuni terreni posseduti da due ricchi mercanti sanremesi, Gio. Maria Fabiano e Angelo Palmaro¹⁹, e che l'intera gabella della frutta, ad esclusione di 5.000 lire, veniva devoluta per due anni consecutivi alla fabbrica del molo.

¹⁵ *Ibidem*, pp. 25-26.

¹⁶ ASS, *Carte Pinelli*, scat. 66, vol. 89 cit., e scat. 48, vol. 68 cit., 20 novembre 1608.

¹⁷ « ... pecuniis ... fabricae moduli et plagie maris detto Antonio Frugono per designo dato in detta fabrica ... ». ASS, *Carte Pinelli*, scat. 50, vol. 71, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1608-1615), 11 giugno 1611.

¹⁸ « ... habbiamo mandato a chiamare un valente homo designero per la nuova fabrica del molo e spiaggia, detto Bartolomeo De Luca, il quale ha già fatto il suo designo che si presenta alle SS.VV. ... ». *Ibidem*, 22 luglio 1611.

¹⁹ « ... visto e sentito detto Bartolomeo a boca che ad ogni modo bisogna havere per detta fabrica il giardino di Gio. Maria Fabiano ... »; « ... Bartolomeo De Luca designero, il quale ha dato il suo designo ... per il qual designo fa bisogno di ampliare la spiaggia ... per tirare inanzi la fabrica del molo il giardino di Gio. Maria Fabiano e quello di Angelo Palmaro quondam Girolamo, come si pos-

Quasi contemporaneamente ebbero inizio le insistenti richieste alla Repubblica, da parte dei cittadini della comunità, per la costruzione di un baluardo a difesa della zona portuale, poiché, pur essendo cessate da tempo le invasioni dei Turchi, i pirati continuavano, vicino alla costa, a depredare le navi cariche di merci che entravano ed uscivano dal porto²⁰. Sanremo, inoltre, stava diventando un grosso centro abitato, sempre più ricco e, di conseguenza, la realizzazione di quest'opera, che sarà successivamente denominata "Bastione della Marina", avrebbe sicuramente aumentato l'importanza dell'approdo e la sicurezza dei mercanti.

I fondi necessari per la costruzione del baluardo furono richiesti al Senato di Genova che cedette a tal fine per due anni la "scrivania", concessione raramente accordata e consistente nell'introito delle tasse riscosse dai notai, che restavano a disposizione del Comune²¹. Fu così che, il 25 novembre 1613, i sanremesi iniziarono i lavori. In pochi anni l'opera venne portata a termine e sopravvisse fino al 1755 quando, in seguito alla rivolta del 1753, il generale genovese Agostino Pinelli la fece incorporare nella costruzione della fortezza di S. Tecla.

I lavori per il rifacimento del molo ripresero nel 1618, anno in cui venne accettato il progetto dell'ingegnere Stefano Carro. L'opera che il costruttore voleva realizzare era di notevole portata in quanto, oltre a prevedere « l'accrescimento del muolo da ponente di palmi 125 in cui è in fondo di palmi 12 e quello da levante di palmi 160 tirando a scirocco »²², contemplava l'acquisto di nuovi terreni e la distruzione di alcune case di cittadini sanremaschi per un nuovo ampliamento della zona

sono vedere dalli designi che si presentano . . . ». *Ibidem*, scat. 50, vol. 71 cit., 22 luglio 1611 e 24 luglio 1611; scat. 66, vol. 89 cit., 24 luglio 1611. La generosità del ricco commerciante sanremasco Gio. Maria Fabiano gli fa donare alla Comunità il terreno richiestogli dal Parlamento perché necessario all'ampliamento della zona portuale.

²⁰ Cfr. N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 26.

²¹ ASS, *Carte Pinelli*, scat. 34, filza 38, *Procure, quietanze e gride, Lettere Patenti e altre della Comunità di San Remo*, atto del 25 novembre 1613.

²² *Cronache di San Remo e della Liguria Occidentale dal Ms. Borea*, Bordighera 1970, p. 83.

portuale²³. Purtroppo però, in seguito alla guerra scoppiata nel 1625 tra la Repubblica di Genova e Vittorio di Savoia, Principe di Piemonte, i commerci, così come i nuovi lavori, subirono un brusco arresto.

Il motivo più grave che portò ad una rapida decadenza della comunità fu la festosa accoglienza che i sanremaschi, stanchi del soffocante dominio genovese, riservarono ai piemontesi; i Savoia però poterono governare solo per pochi mesi, poiché i soldati della Repubblica, aiutati dagli Spagnoli, ripresero ben presto il dominio della città, ma le ripercussioni furono disastrose: la Repubblica di Genova impose nuove e più gravose gabelle, aumentò i controlli sui commerci e sospese i contributi per la ricostruzione del molo²⁴.

3. *Le prospettive per la creazione di un valido scalo tra il 1646 ed il 1648.*

La comunità di Sanremo riuscì a risollevarsi finanziariamente solo dopo molti anni, grazie anche all'autorizzazione, ottenuta dopo lunghi contrasti politici, nel settembre 1637, di poter liberamente commerciare con le località del ponente²⁵. Lo sviluppo del commercio che si verificò in seguito a questa concessione riportò il benessere nella città: iniziarono quindi prontamente i nuovi lavori nella zona portuale.

Una prima elevata spesa venne sostenuta negli anni 1639-1640²⁶, ma fu solo una piccola parte dell'ingente opera di ricostruzione del molo che venne deliberata dal Parlamento ed eseguita nel triennio tra il 1646 ed il 1648: si voleva erigere, finalmente, un approdo capace di resistere all'azione del mare e, per la prima volta, si avviò una program-

²³ ASS, *Carte Pinelli*, scat. 66, vol. 89 cit., 20 aprile 1618; 18 maggio 1618 e 2 agosto 1620.

²⁴ Cfr. G. Rossi, *Storia della città di Sanremo* cit., p. 153 e sgg.; A. Canepa, *Storia di Sanremo* cit., p. 86 e sgg.

²⁵ N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 85.

²⁶ *Ibidem*, p. 27.

mazione di natura sia tecnica che finanziaria tale da poter concretizzare le speranze della comunità. In primo luogo il Consiglio Comunale svolse una composita attività di preparazione per poter disporre di tutti gli elementi necessari alla realizzazione dell'opera: dal punto di vista tecnico cominciò le trattative con una delle maggiori imprese costruttrici di porti dell'epoca, al fine di ottenere una certa garanzia di affidabilità; per quanto riguarda il lato finanziario si adoperò per attuare, finalmente, una politica organica di imposizione, tale da permettere una sia pur minima autonomia gestionale; infine affrontò il gravoso problema delle relazioni con la capitale per ottenere le autorizzazioni necessarie ed i contributi indispensabili per l'attuazione del progetto.

Le prime trattative risalgono al 21 febbraio 1646, quando il Parlamento deliberò di incaricare « un Magistrato per fare il nuovo molo » e di prendere « ad interesse mille pezzi di scudi reali » dal Cassiere del Comune²⁷. Da questo momento iniziò una frenetica attività del Consiglio Comunale, sempre però legata al controllo del Senato della Repubblica di Genova che si riservava la possibilità di concedere le autorizzazioni necessarie: in questa ottica deve essere collocata sia la delibera del 28 maggio 1646 con la quale venne nominato un rappresentante di Sanremo (G.B. Bottino) « per ottenere il placet e consenso per il nuovo molo » dal Senato della Repubblica e « in conformità delle capitazioni accordate » prendere gli accordi necessari con l'impresario della costruzione del molo (Ilario Gnecco); sia quella dell'11 agosto con cui il Parlamento dette l'autorità allo stesso Bottino di prendere a prestito la somma di lire 8.000 dal Comune di Genova con garanzia di « persone e beni del presente luogo »²⁸. Il 16 settembre 1646, poi, essendo stata preventivata la necessità di 70.000 lire annue per « la fabbrica del nuovo molo », il Consiglio Comunale impose una nuova gabella al-

²⁷ ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66, vol. 89 cit., 21 febbraio 1646. Si veda anche N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 27.

²⁸ ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66, vol. 89 cit., 28 maggio 1646 e 11 agosto 1646 e scat. 53, vol. 76, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1633-1650), 11 agosto 1646: « ... Hanno concesso autorità e baillia alli Signori Ottavio Fabiano e Gio. Battista Bottino presidenti de la fabrica del nuovo molo di poter pigliar a Censo da persone particolari sino alla somma di lire ottomila di Genua moneta corrente ... ».

le imbarcazioni che frequentavano il porto: 20 lire alle « barche di maggior portata di mine 100 et alle altre di minor portata lire 10 »²⁹; la somma mancante sarebbe stata prelevata dalle altre entrate della comunità, anche se con qualche difficoltà. Se si osserva, infatti, che le somme stanziare per le riparazioni del molo si aggiravano normalmente tra le 5.000 e le 10.000 lire annue, le 70.000 lire dovevano rappresentare un'uscita quasi insostenibile per il bilancio ordinario.

Le nuove disponibilità finanziarie permisero di iniziare la costruzione di un nuovo molo in muratura, non più soggetto alla distruzione del mare e capace di offrire alle numerose imbarcazioni, che ormai continuamente approdavano nella cittadina, un sicuro riparo; non ci si limitò, inoltre, al mero rifacimento del molo, ma per favorire le operazioni di carico e scarico delle merci, si provvide a creare anche una vasta area vicino al porto, atta ad agevolare la crescente attività portuale, dove sorsero magazzini e depositi pronti a ricevere tutti i prodotti esportati o importati dalla comunità³⁰.

Grazie alle ingenti somme reperite la costruzione progredì velocemente fino all'inizio del 1647 quando, essendo venuti a mancare i fondi necessari alla realizzazione del progetto, vennero stanziati ulteriori 4.000 lire; impreviste difficoltà tecniche rallentarono inoltre la prosecuzione dell'opera³¹.

Ormai però i lavori stavano per essere portati a termine anche se i Genovesi, per paura di una futura rivale nei commerci marittimi della Riviera di ponente, tentarono di rallentare ed infine di bloccare la costruzione. Il Senato di Genova, per congelare i finanziamenti, addusse il pretesto che i lavori eseguiti non corrispondevano al progetto approvato nel 1646 e inviò a Sanremo l'architetto genovese Stefano Scagniglia per verificare la veridicità dell'accusa: questi, naturalmente, sostenne la tesi della Repubblica³². Per tentare di salvare il nuovo molo

²⁹ *Ibidem*, sc. 66, vol. 89 cit., 16 settembre 1646. La mina era pari a Kg. 90,895. Si veda P. Rocca, *op. cit.*, p. 109.

³⁰ N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 29.

³¹ ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66, vol. 89 cit., 29 marzo 1647 e 11 maggio 1647.

³² Si veda N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 30.

che, se non terminato in tempi brevi, avrebbe subito danni irreparabili, il Parlamento inviò una "supplica" alla Repubblica affinché permettesse di concludere i lavori.

Il Senato della Repubblica, con la lettera di risposta, modificò notevolmente i progetti della Comunità ma acconsentì alla continuazione dell'opera per ulteriori 60 palmi, evitando così la completa distruzione della cima del molo e lo spreco dei 15.000 scudi già spesi³³: la conseguenza fu che il Parlamento dovette, per far fronte alle maggiori uscite, ricorrere a nuove imposte³⁴.

Sul finire del 1647 Sanremo poteva così vantare ormai non un piccolo approdo capace di offrire riparo a poche imbarcazioni, ma un vero e proprio porto adeguato alla sua crescente attività commerciale; i moli costruiti in muratura, inoltre, garantivano una certa sicurezza e non erano più soggetti alle continue distruzioni ad opera del mare³⁵.

La comunità dovette però affrontare nuovi problemi: la sorprendente ripresa dei traffici e l'elevato numero di imbarcazioni che approdavano a Sanremo creavano grosse difficoltà di manovra in tutto il bacino portuale e lungo i moli, a tal punto che il Parlamento fu costret-

³³ ASS, *Carte Pinelli*, scat. 94, filza 176, *Lettere e suppliche di San Remo alla Repubblica di Genova* (1578-1661).

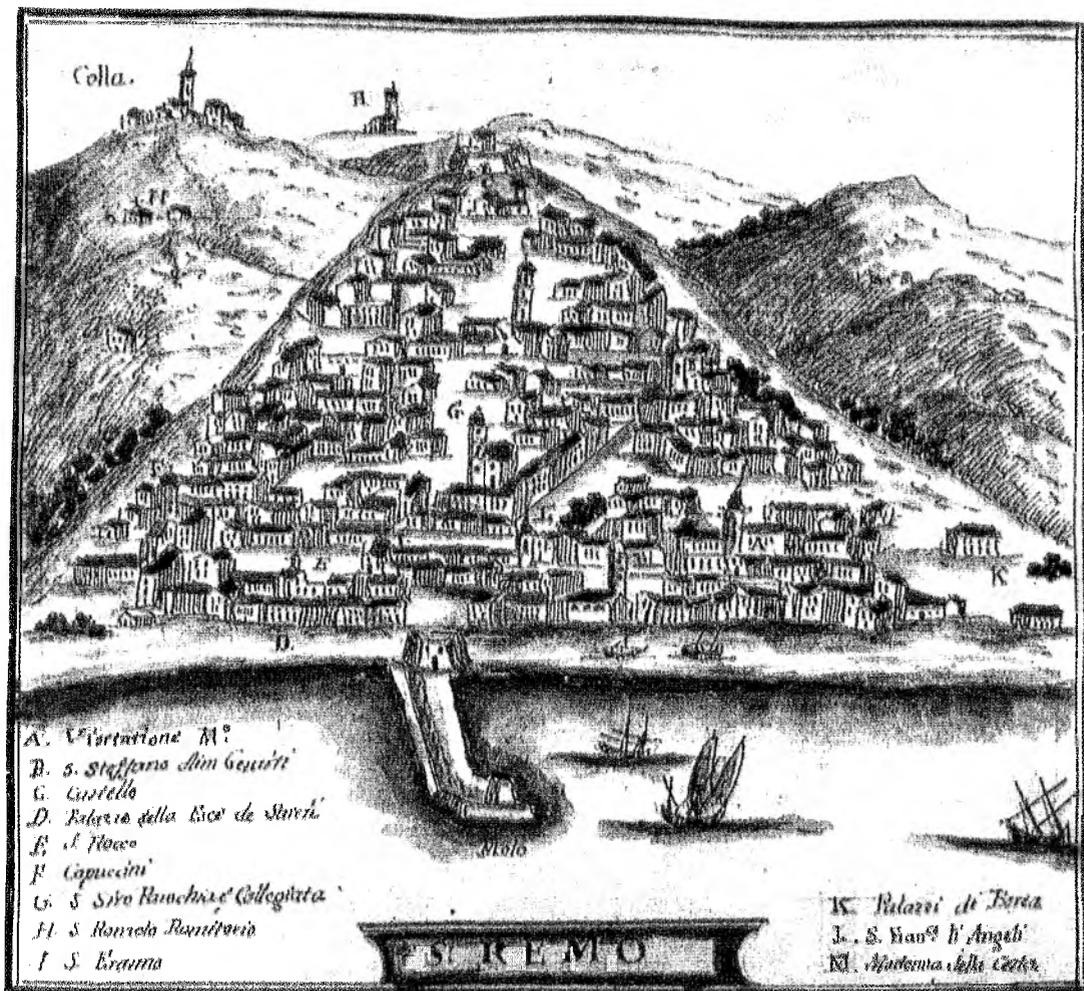
³⁴ «...*ad calculis omnibus concurrentibus*... che tutti li vascelli che per l'avvenire forestieri verranno a dar fondo in la spiaggia del presente luogo di Sanremo, tanto dentro del nuovo molo quanto fuori, etiandio nel luogo dove si dice la stanza, quali saranno di minor portata di cantara duecento debbano pagare soldi due per ogni vascello; poi che saranno di maggior portata dei sudetti duecento cantara che daranno fondo come sopra saranno obbligati a pagare soldi venti per ogni duecento cantara per ogni volta, tutto come sopra; dichiarando che li vascelli non siano tenuti a pagare se non una volta per viaggio cioè che quel vascello che venisse dalla parte della Francia e desse fondo questa spiaggia e poi riandasse alle parti di Levante e ritornando desse di nuovo fondo in questa nostra spiaggia, havendo pagato la prima volta, non sia più tenuto a pagare, non volendo che in un viaggio medemo si paghi se non una volta; il qual pagamento che si chiamerà anchoraggio li padroni dei vascelli saranno tenuti farlo con ogni prontezza ... il qual anchoraggio si doverà vendere per l'avvenire in pubblica callega...» ASS, *Carte Pinelli*, scat. 53, vol. 76, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1633-1650); sc. 66, vol. 89, cit., 13 settembre 1647.

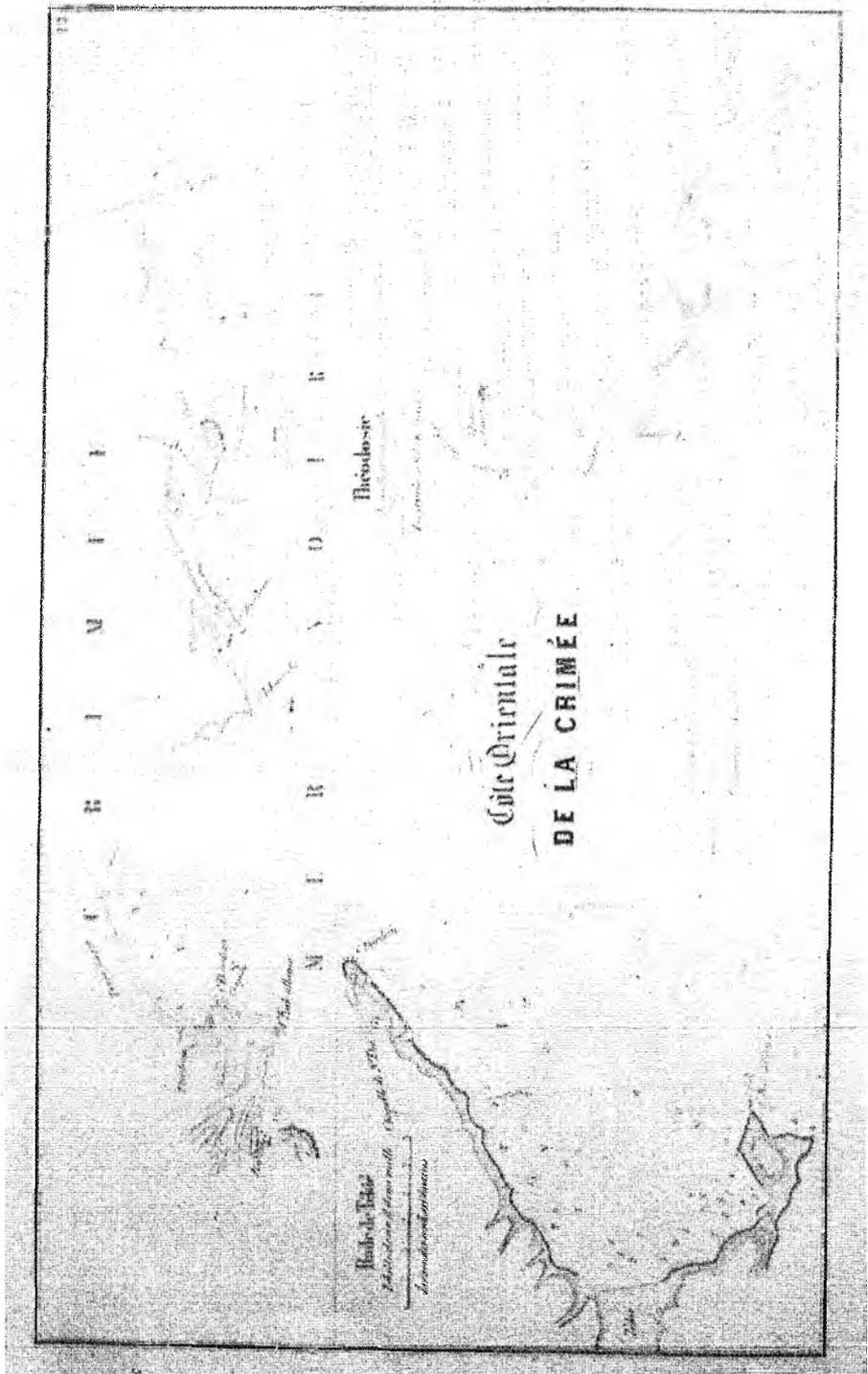
³⁵ N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, pp. 19 - 20.



(Archivio SAGEP)

Tav. 17 - Savona a metà del XVII secolo (Anonimo, Museo Navale di Genova - Pegli)





Tav. 24 - Mar Nero, Pianta di Teodosia, l'antica Caffa, sec. XIX (Archives de l'Armée du Génie, Vincennes)

to ad emanare una delibera che ordinava alle barche, dove avere caricato e scaricato la mercanzia, di lasciare libera immediatamente la banchina, per dare la possibilità alle altre imbarcazioni che sopraggiungevano di effettuare analoghe operazioni³⁶; veniva inoltre proibito ai numerosi sensali che gestivano il commercio marittimo, di iniziare le trattative con i padroni delle barche ancora prima dell'ormeggio: i loro traffici per mezzo degli schiffi³⁷ intralciavano infatti le manovre e ostacolavano le operazioni di attracco. Sembrava rendersi necessario, a distanza di soli pochi mesi, un nuovo ampliamento del bacino portuale.

Il Parlamento dovette prima affrontare però un ulteriore problema derivante dall'ingente quantità di zavorra che veniva gettata all'interno del porto dalle imbarcazioni causando progressivamente l'interramento del bacino³⁸: l'inconveniente derivava sia dal trasbordo o « maneggio delle zavorre » da un vascello all'altro, sia dai rifiuti delle imbarcazioni stesse, sia dai sacchi di sabbia che le navi prive di carico dovevano trasportare per avere una maggiore stabilità in navigazione e che venivano svuotati prima dell'imbarco della merce. Per ovviare al primo inconveniente venne imposto ai padroni delle barche di stendere una stuoia, rappresentata solitamente da una larga vela, per raccogliere tut-

³⁶ « barche che vorranno scarricare al nuovo molo ... che tutti li patroni delle barche et altre persone quali si siano che verranno nella presente spiaggia con le loro barche cariche di qualsisia mercantia e quelle scarricheranno al nuovo molo dopo haver scarricato dette mercantie siano obligate e debban levarsi d'ivi ... con dette sue barche, e dar il luogo alli altri vascelli che ivi vorranno scaricare le mercantie dei quali fussero cariche come anche tutte le barche e vascelli che vorranno ivi caricare tanto de frutti quanto de ogni altra mercantia doppo esser carichi debban cedere il luogo alli altri quali vorranno ivi caricare sotto pena di lire 25 per ogni volta e per ogni contrafaciente da incorere ipso facto senza dichiarazione di giudice da applicarsi come sin da hora e applicano per terzo al Magnifico Podestà ... l'altro alla Magnifica Comunità et l'altro all'accusatore: et ogniuno potrà accusare e sarà creduto con suo giuramento et acioche niuno ne pretenda ignoranza se ne faci publiche grida ... ». ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66, vol. 89 cit., 3 maggio 1648.

³⁷ Piccole imbarcazioni adibite al servizio di una nave maggiore.

³⁸ ASS, *Carte Pinelli*, sc. 66, vol. 89 cit., 15 maggio 1627 e 16 agosto 1648.

to ciò che cadeva³⁹; riguardo agli altri due furono obbligati « li patroni e marinari » a gettare la zavorra in un luogo stabilito, a levante del molo verso il torrente S. Francesco.

Il 16 agosto 1648, il Sindaco sanremese Lorenzo Anselmo, con una supplica presentò un nuovo progetto di ampliamento del porto al governo genovese: essa prevedeva « di tirar per linea dritta detto molo palmi cinquanta in sessanta e poi traversare alla volta di tramontana per la quarta di Greco cento palmi et altri cento per l'istesso vento alla quarta di Maestro »⁴⁰ (si veda la Fig. 1, da cui risulta la disposizione del molo, contraria a quella successivamente realizzata); veniva inoltre richiesto dal Parlamento di Sanremo di poter iniziare i lavori entro breve termine poiché altrimenti, con l'avvicinarsi della cattiva stagione, si sarebbe messa in pericolo l'intera opera.

La Repubblica, pur essendo all'inizio abbastanza restia a concedere la licenza governativa, sul finire dell'estate 1648 diede il permesso di migliorare il molo, con la clausola però di non allungarlo come prevedeva il disegno dell'Anselmo. La costruzione non iniziò immediatamente poiché tale vincolo rendeva il progetto molto meno efficace: gli ultimi mesi del 1648 e tutto il 1649 videro un lungo contrasto burocratico fra le due amministrazioni; nel 1650 si cercò di iniziare i lavori, ma questi furono ben presto interrotti per mancanza di fondi e l'imprenditore Gnecco venne esonerato con l'accusa di aver male utilizzato le risorse destinate alla riparazione del molo: con questa nuova delusione per l'intera popolazione si chiudeva uno dei periodi di più intensa attività intorno alle infrastrutture portuali che abbia caratterizzato la storia dello scalo matuziano.

³⁹ F. Podestà, *Il porto di Genova dalle origini fino alla caduta della Repubblica genovese (1797)*, Genova 1913, p. 391.

⁴⁰ ASS, *Carte Pinelli*, sc. 42, *Deliberazioni del Consiglio di Sanremo*, supplica del 16 agosto 1648.

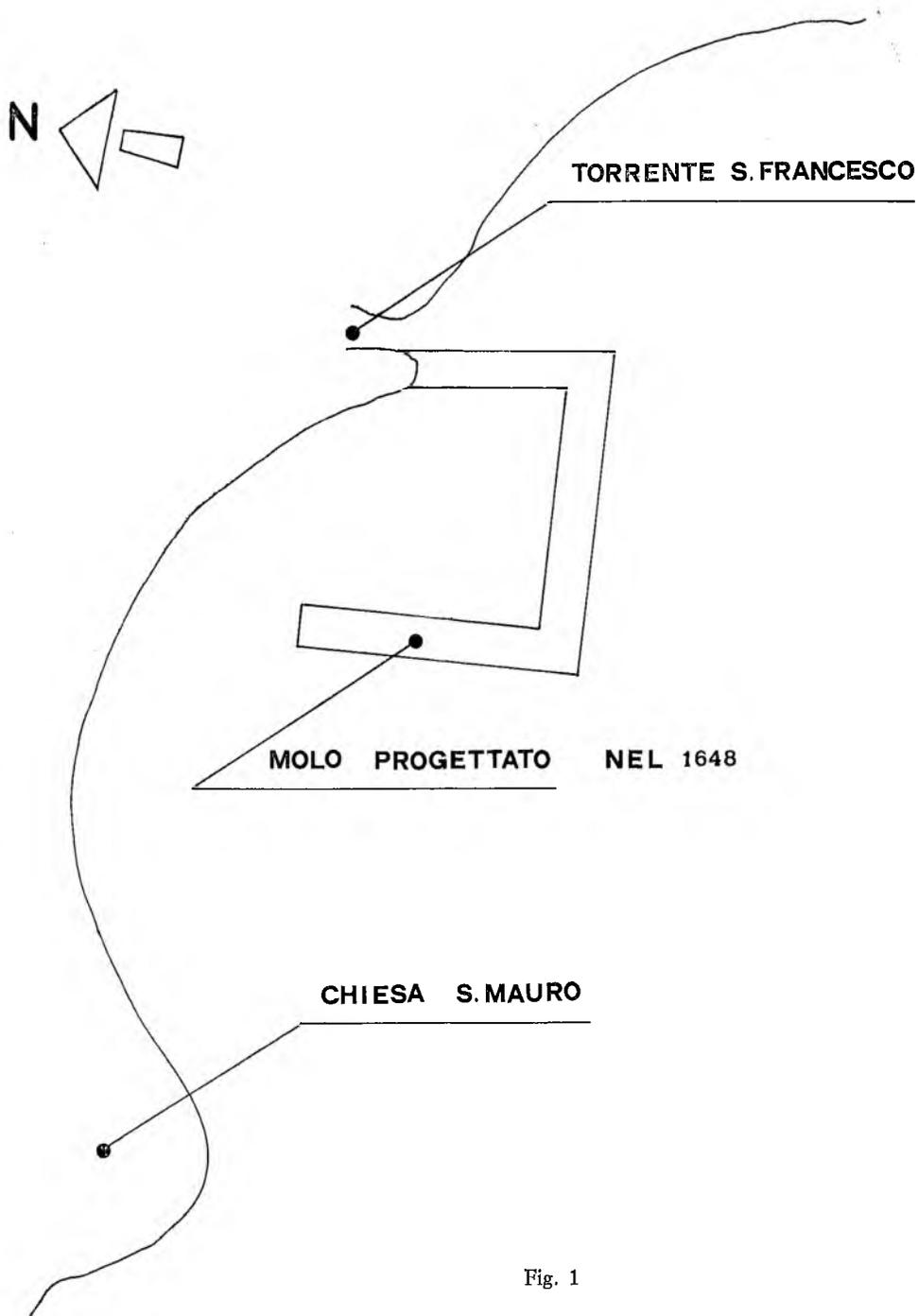


Fig. 1

4. *Le difficoltà finanziarie e la realizzazione della banchina (1656).*

La politica del quarantennio tra il 1650 e il 1690 è caratterizzata dal ritorno ad un'amministrazione confusa e frammentaria, simile a quella dei primi anni del XVII secolo: l'esperienza e la saggia conduzione della città nel triennio 1646 - 1648 non fu continuata ed il Parlamento non elaborò precise linee programmatiche, ma si limitò ad emanare sporadiche delibere di gestione ordinaria e di contenimento di possibili danni. Questo comportamento portò inoltre ad un lento ma inevitabile degrado del bacino portuale, aggravato anche dalla rivalità scoppiata tra la Repubblica e la vicina Francia.

Come già nei periodi precedenti la mancanza di fondi rappresentava un fenomeno cronico che obbligava la città a dipendere totalmente dall'aiuto finanziario di Genova, sempre molto aleatorio: la comunità infatti con le proprie entrate era in grado di coprire solo il costo dei piccoli interventi marginali e improcrastinabili.

Il Parlamento, tuttavia, nel gennaio del 1654 prese la decisione di stipulare un nuovo contratto con il vecchio impresario Ilario Gnecco, ma, ancora una volta, Genova tentò di impedire il progetto; infatti, nel successivo mese di febbraio il governo della Repubblica richiese alla comunità una elevata somma (10.766 lire) come contributo alla costruzione delle nuove mura della capitale, togliendo così dalle casse comunali i fondi già stanziati per i nuovi lavori nel porto⁴¹.

L'ultima speranza della comunità fu allora quella di nominare un rappresentante che si recasse a Genova a perorare la causa della cittadina (« per la difesa delle ragioni della Magnifica Comunità »): la supplica ottenne gli effetti sperati poiché il 5 aprile 1656 il Parlamento deliberava « di fare e fabricare la calada al molo nella spiaggia del presente luogo », stipulando il contratto di appalto dei lavori⁴².

⁴¹ *Ibidem*, sc. 66, vol. 89 cit., 30 gennaio 1654 e 20 febbraio 1654.

⁴² *Ibidem*, 20 febbraio 1654 e sc. 1, vol. 1, *Atti della Comunità di Sanremo*, 5 aprile 1656.

Con la costruzione della calata lo scalo avrebbe potuto ulteriormente incrementare gli scambi in quanto, fino ad allora, senza la banchina, lo sbarco e l'imbarco dei prodotti avveniva a spalla d'uomo o facendo scorrere le merci lungo i pontili collocati da una parte sull'orlo della tolda dell'imbarcazione e dall'altra a terra⁴³. La calata doveva essere quindi costruita nella parte più riparata del porto (come si può osservare nella Fig. 2), in modo da permettere alle imbarcazioni di scaricare e caricare le merci anche in caso di mare burrascoso; la banchina, inoltre, avrebbe dovuto avere una struttura orizzontale, composta da un primo palmo, quello verso il mare, di un impasto di « buona calcina » e pozzolana: quest'ultimo materiale avrebbe impedito l'erosione da parte dell'acqua marina⁴⁴. I successivi cinque palmi dovevano essere formati da « buona calcina »; la parte restante per i primi due palmi da piccole pietre e ghiaia e l'ultima, quella rivolta verso terra, da scogli e grosse pietre (si veda la Fig. 3). Il contratto prevedeva poi, separatamente, la costruzione delle fondamenta del molo in modo molto dettagliato, a sottolineare l'importanza che si attribuiva alla solidità dell'opera stessa; era previsto anche che l'impresario avrebbe dovuto munire la banchina di palle di pietra utili per l'attracco delle imbarcazioni e di « una scaletta per comodità degli sbarchi et imbarchi ».

Il Parlamento, infine, impose al costruttore di rispettare alcune clausole, quali terminare l'opera entro il settembre 1656; garantirne la solidità per i tre anni successivi a tale data e usare del materiale di buona qualità che potesse essere esaminato, in qualsiasi momento, dai membri del Consiglio di Sanremo; rispondere dell'inadempienza del contratto

⁴³ La delibera forniva anche i dati tecnici da seguire per la realizzazione dell'opera: «...verso ponente con cominciare detta fabrica a drittura ... verso terra della Chiesa di S. Mauro e proseguirla sino a che giunga detta fabrica di calada a congiungersi con il novo molo, con esser in tutto e per tutto pari a quello sia nell'altezza come nella larghezza, seguitando nella facciata del lavoro la fila e dritta linea del medesimo, in modo però tale che la detta fabrica da farsi non resti meno di palmi sedeci di larghezza, con pendenza di un palmo di detta calada verso mare ». *Ibidem*, 5 aprile 1656.

⁴⁴ La pozzolana forma un materiale resistente all'acqua marina; possiede infatti caratteristiche acide che neutralizzano l'idrato di calcio libero che altrimenti creerebbe dei rigonfiamenti nel composto. Una diversa interpretazione del termine "porcellana" o "porzelana" potrebbe avvalorare l'ipotesi, recentemente emersa per il Molo Vecchio di Genova, che si tratti proprio di caolino.

progetto Giacomo Carlo (1656)

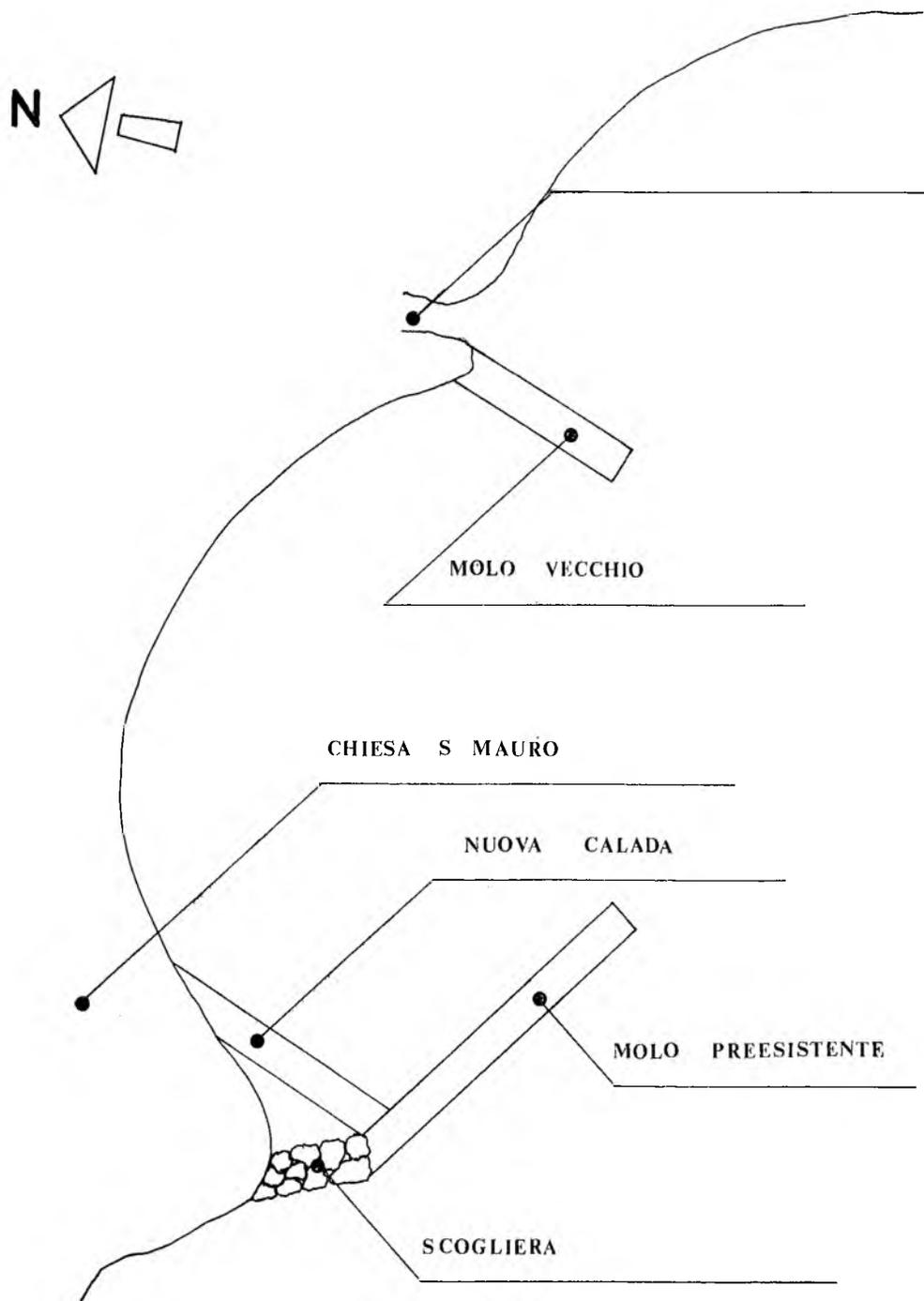
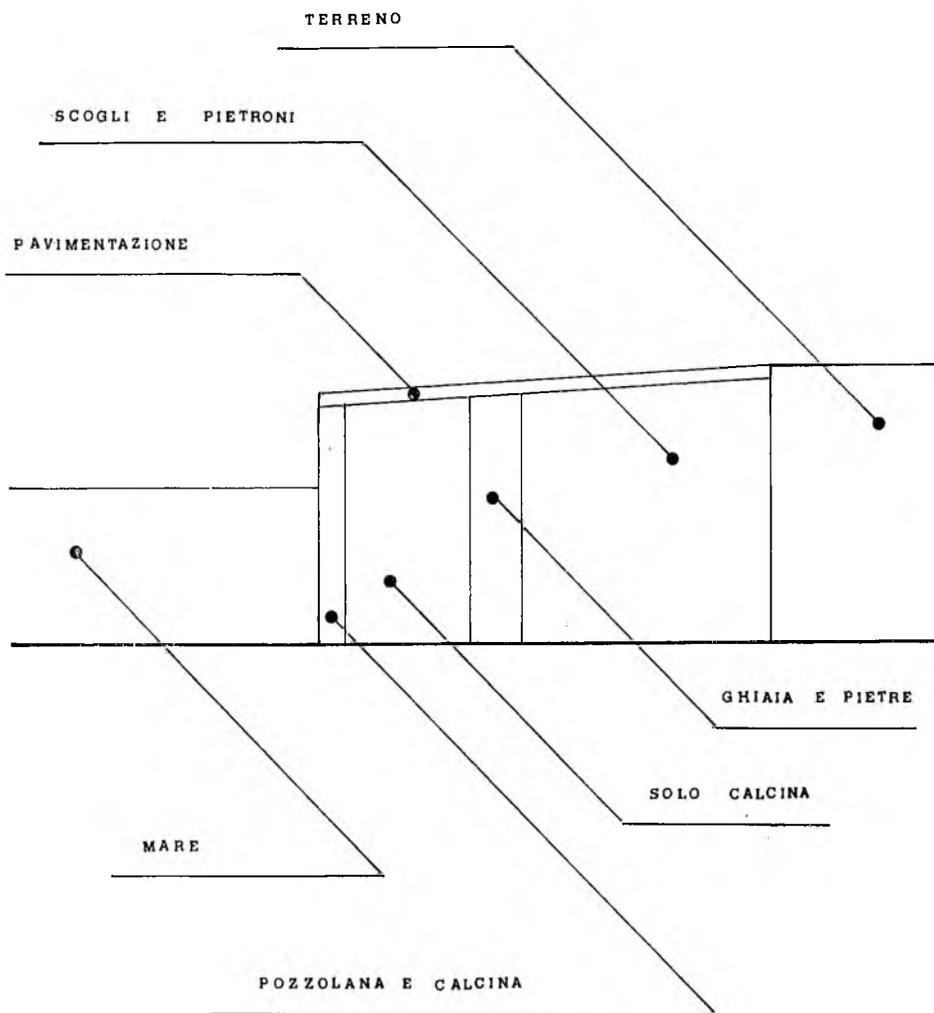


Fig. 2



SEZIONE BANCHINA

Fig. 3

con tutti i suoi beni e con « la sua stessa persona »⁴⁵.

Nel frattempo i commerci di Sanremo avevano ripreso ad espandersi e probabilmente furono proprio i guadagni derivanti dai nuovi traffici che spinsero la comunità a desiderare di migliorare ulteriormente la "calada": da una lettera inviata al Senato della Repubblica dai Consoli del mare di Sanremo nel 1660, risulta, infatti che, pur essendo il porto meta di numerose imbarcazioni, l'insufficienza del fondale non permetteva ancora alle navi di grossa portata di caricare e scaricare sulla banchina. La comunità aveva speso ben 15.000 scudi « per proseguir . . . oltre un molo antico che incontrasse a pena tanto fondo d'acqua, in che potessero solamente caricarsi e scaricarsi dette barche », ma l'opera era stata danneggiata in punta dalla forza del mare, mentre, contemporaneamente, i detriti trascinati dalle correnti e dai torrenti vicini stavano lentamente insabbiando il bacino. Inoltre si temeva che « al primo temporale, se non viene prestamente con un necessario augumento di settanta palmi in circa riparata e stabilita »⁴⁶ la banchina si sarebbe rovinata del tutto e la spesa, finanziata oltre tutto dai marinai e dai patroni dei vascelli, si sarebbe rivelata inutile.

5. *Le trattative con l'impresario I. Gnecco e gli sforzi per risollevarle le sorti del bacino portuale.*

Il Parlamento tentò, nel quinquennio tra il 1661 e il 1666, di ri-

⁴⁵ « . . . di far e fabricar detta calada nella parte verso mare da fondamenti sino in tutta la sopradetta altezza con muraglia fatta in buona calcina di protetta di palmi sei; il primo palmo di qual muraglia verso mare in tutta la sua lunghezza sii anche fabricato in porcellana; volendo che doppo la protetta di detti sei palmi di lavoro, il restante verso terra debba farlo di due soli palmi di muraglia, et il resto . . . ben inscogliato e di pietre . . . Item che habbi detta fabbrica ad esser eretta sopra il duro, e sodo fondamento a sodisfattione di Signori di Consiglio e di Deputandi da essi all'assistenza et intendenza sopra l'istessa; . . . si obbliga detto patrone Giacomo di porre in detta calada in palle di pietra distante a proportione del primo; . . . sarà tenuto detto p. Giacomo che prometta per il mantenimento, sussistenza, e fermezza di detta fabbrica, per anni tre prossimi di venire doppo, l'intiera perfettione di essa sotto obbligo di sua persona e beni . . . ». ASS, *Carte Pinelli*, sc. 1, vol. 1 cit., 5 aprile 1656.

⁴⁶ *Ibidem*, sc. 37, filza 42, *Scritture varie*, lettera del 16 agosto 1660.

prendere i lavori nella zona portuale richiamando a Sanremo l'impresario Ilario Gnecco che operava in altre località del litorale tirrenico⁴⁷. Le trattative si protrassero a lungo poiché molti Consiglieri della comunità, visti i precedenti risultati dei rapporti con l'impresario, non lo reputavano capace di erigere una solida opera e lo stesso Gnecco temeva che, dalla ripresa dei lavori nella zona portuale di Sanremo, scaturisse un nuovo insuccesso⁴⁸.

Solo verso la fine del 1666 il negoziato, anche grazie al valido aiuto offerto dal *patrono* Angiolo Pesante che curava a Sanremo gli interessi dello Gnecco, giunse ad una prima conclusione: infatti il 22 dicembre 1666 lo Gnecco scriveva una lettera al Consiglio dichiarando di essere disposto a fornire un nuovo progetto del molo ed a ritornare entro breve tempo nella città. L'accordo però non venne rispettato dall'impresario ed il 29 aprile 1667 il Parlamento gli intimò « che debba fra un mese haver condotto nel presente luogo tutti gli ordegni necessari per adempire le sue obbligazioni »⁴⁹.

Ilario Gnecco rimase a Livorno e lasciò che le acque si calmasse: fu così che trascorse tutto il 1667; con l'inizio del 1668 ripresero le trattative, anche con altri impresari, ma senza alcun risultato positivo⁵⁰.

L'unico valido costruttore di moli, a quanto pare, rimaneva sempre Ilario Gnecco, anche se tutti i tentativi di interessarlo alla questione sanremasca non sembravano avere successo: infatti il 13 luglio il Par-

⁴⁷ Si veda N. Calvini-C. Gentili, *op. cit.*, p. 36.

⁴⁸ Ancora nel 1665 la controversia tra il Comune e l'impresario non si era sanata e gli veniva confiscata una casa che possedeva nella cittadina. ASS, *Carte Pinelli*, scat. 55, vol. 79, *Deliberazioni del Consiglio Comunale di San Remo* (1663-1668), 2 gennaio 1665.

⁴⁹ «...è giunto qua in Livorno il patron Angiolo Pesante ... il quale mi a detto che le SS.VV. anno risoluto di fornire il muolo ... io le dico che sono pronto per fornire quel tanto che in scritto si conviene e con prima occasione di buon tempo userò diligenza di venire da VV.SS. Molto Illustrissimi...» *Ibidem*, scat. 3, vol. 3, *Atti della Comunità di Sanremo* (1665-1668), 22 dicembre 1666 e sc. 55, vol. 79 cit., 8 luglio 1667.

⁵⁰ *Ibidem*, sc. 3, vol. 3 cit., lettera del 28 febbraio 1668; sc. 55, vol. 79 cit., delibere del 6 aprile 1668; 24 aprile 1668 e 13 luglio 1668.

lamento nominò una commissione per stipulare il contratto per il miglioramento del molo con il suddetto impresario e stanziò la somma di 17.000 lire che, dopo solo quattro giorni, aumentò a 18.500 lire purché l'impresario si impegnasse a terminare i lavori entro la fine dell'anno⁵¹.

Per far fronte alle ingenti spese previste, il 23 luglio, venne « accresciuta la gabella del molo a lire 27 . . . da incominciare a pagarsi da Padroni delle barche a S. Michele prossimo », ed il 1° agosto venne « letta davanti al Magnifico Consiglio » la minuta del contratto da presentare al costruttore: dopo che il Parlamento ebbe dato l'autorizzazione alla stipulazione, l'11 agosto la commissione dovette tuttavia riferire al Consiglio che l'impresario aveva rifiutato le condizioni proposte.

Finalmente, l'ultimo giorno di agosto, venivano fissati i termini tecnici del contratto ed Ilario Gnecco si impegnava a costruire una « scogliera larga 50 palmi dalla punta del molo vecchio sino alla punta del nuovo »; la prima metà si sarebbe elevata sul livello dell'acqua per 5 palmi, la seconda per quattro; l'impresario garantiva inoltre di ripristinare « il parapetto e la rottura del molo come era prima . . . di pozzolana e calcina normale »; infine avrebbe dovuto levare tutti gli scogli dentro il porto « che non saranno sei palmi sotto acqua », terminare l'opera entro un anno dall'inizio dei lavori e garantire la sua solidità per almeno altri dodici mesi.

Con le delibere del 7, 12 e 22 settembre venivano fissati i termini del pagamento per il costruttore, con il compenso di 5.000 lire suddiviso secondo lo stato di avanzamento dell'opera⁵².

I lavori di riparazione del molo iniziarono nell'autunno del 1668,

⁵¹ *Ibidem*, delibere del 13 luglio e del 17 luglio 1668.

⁵² *Ibidem*, delibere del 1, 11 e 31 agosto 1668; scat. 56, vol. 80, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo (1668-1678)*, delibere del 7, 12 e 22 settembre 1668. I termini del contratto d'appalto vennero sottoscritti dalle parti il 16 settembre 1668, come testimonia l'atto redatto dal Notaio Gio. Battista Ermiglia il 23 gennaio 1672, dal quale si rileva che « li deputati del Magnifico Consiglio del presente luogo di S. Remo s'obbligarono a pagare al P. Illario Gnecco per le reparatione del molo d'esso luogo lire cinque mille moneta corrente di Genova nel modo e forma come dell'instrumento etc. ». *Ibidem*, sc. 34, filza 38 cit., atto notarile del 23 gennaio 1672.

ma non pare che venissero celermente completati, anche perché i commerci dei prodotti del territorio sanremasco subirono un brusco arresto a causa delle dannosissime gelate del 1668, 1670 e 1672⁵³. Solo verso la fine del 1672 furono stanziati dal Parlamento e prelevate dai patroni delle imbarcazioni nuove somme per la « fabrica del nuovo molo »⁵⁴, ma fu necessario attendere fino al 1674 per assistere ad una ripresa dei commerci.

Con il rifiorire degli scambi si presentarono i ricorrenti problemi legati all'interramento del bacino portuale, dovuto specialmente alle "zavorre" gettate dai marinai all'interno del molo⁵⁵, e venne pertanto imposta ai trasgressori un'ammenda di 25 lire.

L'anno seguente fu modificata la gabella sull'ancoraggio, ossia la tassa di approdo per tutte le imbarcazioni che utilizzavano lo scalo⁵⁶: la disposizione mirava ad incrementare ed agevolare i traffici con le località vicine, abbassando l'incidenza dei costi per quelle imbarcazioni che approdavano spesso a Sanremo e che quindi normalmente trasportavano carichi quantitativamente non ingenti.

Si arrivò così al 1677, anno in cui il Parlamento tentò di riprendere i lavori nella zona portuale finanziando la spesa con la vendita, in *publica calega*, della gabella dell'ancoraggio, acquistata da un ricco mercante sanremasco. Lo stesso anno fu rinnovato il divieto di gettare "zavorra" all'interno del porto, indicando contemporaneamente il luogo dove era lecito buttare i sacchi senza arrecare danni alla Comunità⁵⁷. L'anno seguente i Consoli del mare fecero fabbricare gli argani necessari per tirare in secco le imbarcazioni durante la cattiva stagione,

⁵³ G. Rossi, *op. cit.*, p. 212.

⁵⁴ ASS, *Carte Pinelli*, scat. 18, filza 14, *Suppliche al Consiglio di San Remo* (1637-1679), 15 dicembre 1678.

⁵⁵ *Ibidem*, sc. 66, vol. 89 cit., 4 maggio 1674.

⁵⁶ Questa disposizione, che riprendeva una delibera del 1647, differenziava la tariffa in funzione del peso del carico: ai vascelli che avevano un carico inferiore a 100 cantari veniva diminuita la tassa da 20 a 10 soldi; agli altri veniva aumentata da 20 a 30. *Ibidem*, 30 agosto 1675.

⁵⁷ *Ibidem*, sc. 66, vol. 89 cit., 30 maggio e 25 settembre 1677; sc. 18, filza 14 cit., supplica del 1677.

ma le disponibilità finanziarie dovevano, in questi anni, essersi ridotte notevolmente poiché essi si videro costretti ad inviare una supplica al Parlamento per riottenere la somma personalmente anticipata per pagare detta fornitura⁵⁸.

6. *Il tracollo dell'approdo ed i tentativi di costruire nuove infrastrutture alla fine del Seicento.*

Il porto, come risulta da una supplica dei primi mesi del 1680 inviata dal Parlamento di Sanremo al Senato di Genova, era ormai ridotto in uno stato pietoso; i bombardamenti avvenuti nell'agosto 1678 ad opera delle navi francesi avevano infatti arrecato ingenti danni; i vicini torrenti, inoltre, unitamente alla corrente del mare, avevano interrato il bacino a tal punto che « sino alla metà di quello si passeggia a piedi asciuti »⁵⁹; solo i piccoli vascelli potevano ormeggiare al molo, mentre gli altri rischiavano di insabbiarsi sul basso fondale; i commerci marittimi di Sanremo erano praticamente paralizzati poiché poche navi si arrischiavano ad entrare e caricare la mercanzia.

Ripresero le difficili trattative con la Repubblica per ottenere di prolungare e riparare il molo affinché la comunità potesse riprendere i commerci, fonte di ricchezza irrinunciabile per l'intera popolazione: solo all'inizio del 1681 vennero però esaminate da Genova le richieste del Parlamento di Sanremo che desiderava, per evitare un ulteriore interramento del porto, prolungare il molo per 120 palmi ossia « il protraimento di due casse di palmi 60 l'una che servivano per riparo, acciò

⁵⁸ « ...per utile necessario di questa spiaggia e delle Barche del presente luogo hanno fatto fabricare li dovuti argani per detta spiaggia, e Barche; e ciò han fatto essi Consoli a loro proprie spese; il che ricorrono ... per dette loro spese fatte in detta fabrica passarle le solite polizze, il che come giusto sperano ottenere ». *Ibidem*, sc. 18, filza 14 cit., supplica del 1678.

⁵⁹ *Ibidem*, sc. 37, vol. 42 cit., supplica del 16 marzo 1680. Si veda anche N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 39.

non possa accorrervi maggiore quantità d'arena »⁶⁰. L'autorizzazione iniziale, che precedeva il trasferimento della pratica al Magistrato di Guerra per le osservazioni conclusive, venne rilasciata dal Senato con la modifica parziale del progetto iniziale in quanto la costruzione venne limitata a un'unica cassa lunga 50 palmi; il 7 maggio dello stesso anno la supplica, con i cambiamenti apportati, era trasmessa al Magistrato di Guerra, il quale, all'inizio del 1682, riferiva al Senato che il prolungamento del molo per 100 palmi avrebbe giovato anche alla Repubblica per riparare le proprie galere in caso di tempesta⁶¹.

La rivalità con la cittadina sanremasca e la paura di un incremento dei traffici pericoloso per la Repubblica consigliò il Senato di non ratificare, contrariamente ad una prima decisione⁶², la proposta del Magistrato di Guerra; così la comunità, che aveva nel frattempo provveduto ad aumentare il fondale del porto levando i detriti e la sabbia, dovette rinunciare ad un più vasto approdo. Il porto continuò ad essere insufficiente anche negli anni seguenti: ancora nel 1684 una delibera comunale obbligava i marinai a non allontanarsi dalle imbarcazioni per poter prontamente intervenire in caso di burrasca; nello stesso anno, inoltre, si abbatté sulla costa della Riviera occidentale una violentissima tempesta che rovinò totalmente ciò che era rimasto del molo di Sanremo⁶³.

Il commercio marittimo stentò a risollevarsi e solo verso l'inizio del 1687, a distanza di tre anni, il Consiglio Comunale riprese l'iniziativa per la costruzione di una nuova infrastruttura. In una delibera del 17 febbraio il Parlamento, dopo aver incaricato « li Signori già deputati per il molo », di trovare, senza imporre nuove tasse, i fondi necessari per riparare ed accrescere il molo, ordinava di ridurre al massimo le spese della comunità⁶⁴. La popolazione però dovette attendere il 1690

⁶⁰ ASS, *Carte Pinelli*, sc. 37, vol. 42 cit., atto del 29 gennaio 1681.

⁶¹ *Ibidem*, atti del 7 maggio 1681 e del 9 gennaio 1682.

⁶² *Ibidem*, atto del 11 gennaio 1682.

⁶³ N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 40.

⁶⁴ «...hanno deputato li Signori già deputati per il molo a trovar forma di pagare il prezzo dell'accrescio del medesimo che si deve fare senza far novi capitoli ... ateso il contratto che si intende fare di detto accrescio hanno ordi-

per assistere alla ripresa dei lavori nel bacino portuale, ora più che mai necessari in seguito al sorprendente incremento del commercio sanremese, che caratterizzò gli ultimi dieci anni del XVII secolo. Si sviluppò un intenso interesse verso la creazione di nuove infrastrutture portuali contrassegnato da una più accurata programmazione delle spese e dei progetti: i lavori non procedettero più in modo frammentario e sporadico ma vi fu la ricerca di erigere, finalmente, un approdo adeguato.

La comunità, grazie a vari accordi commerciali stipulati con la Repubblica nel XVII secolo, godeva ora di una certa autonomia finanziaria e non dipendeva più, quasi esclusivamente, dai contributi di Genova; ciò permise di agire più liberamente nella scelta delle imprese con cui stipulare i contratti di appalto e nella decisione del momento più propizio per iniziare i lavori.

Le alterne vicende che caratterizzarono questi ultimi dieci anni del Seicento ebbero come principali protagonisti tre imprese di costruzioni: quella di Gio. Francesco Martino, quella di Nicolò Firpo ed, in ultimo, quella di Gio. Battista Gerino, che diedero, con diversa fortuna, un apporto determinante per la realizzazione finale del porto di Sanremo. Il progetto che il Parlamento voleva fare eseguire, oltre a prevedere la costruzione di una struttura con fondale adeguato ad accogliere le numerose imbarcazioni, che ormai sempre più spesso ormeggiavano all'interno del bacino portuale, contemplava la fabbricazione di una banchina atta a facilitare le operazioni di carico e scarico della mercanzia. Fu così che, in un primo momento, il Parlamento emanò l'ordine di dragare il bacino « vicino alla cappella di S. Mauro », ma non ripeté l'errore di limitarsi a deliberare i lavori indispensabili per la sopravvivenza del porto ed incaricò il sanremasco Giacomo Borea di trattare con un "impresaro" genovese la realizzazione di un più vasto progetto che avrebbe aperto nuove possibilità commerciali alla comunità⁶⁵.

nato che sino a tanto non sia pagato il prezzo non si possa donare cosa alcuna tanto per causa temporale che spirituale...». ASS, *Carte Pinelli*, scat. 59, vol. 83, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1683-1690), 17 febbraio 1687 e sc. 66, vol. 89 cit., 17 febbraio 1687.

⁶⁵ *Ibidem*, scat. 60, vol. 84, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo* (1690-1698), delibere del 10 e del 19 gennaio 1690.

Le trattative non ebbero un seguito, e all'inizio di marzo, fu contattato il costruttore sanremese Gio. Francesco Martino con il quale il 24 luglio fu stipulato il contratto di appalto⁶⁶.

L'impresario si impegnava a costruire il molo, lungo 170 palmi, iniziando dall'estremità di quello che rimaneva delle precedenti opere, con la clausola però che gli ultimi 70 palmi sarebbero stati vincolati all'approvazione del Senato genovese. Da un punto di vista tecnico il contratto prevedeva una serie di lavori atti a garantire il miglior sfruttamento e la massima efficienza del porto, con la realizzazione di un ampio bacino, l'eliminazione degli scogli che impedivano la costruzione del molo e rendevano pericolosa la navigazione all'interno dell'approdo e la creazione di una scogliera atta a riparare la banchina dalla violenza del mare (si veda la Fig. 4). Dal punto di vista finanziario la comunità era in grado di garantire preventivamente al Martino la somma di 25.000 lire contro la presentazione di « quattro idonee sigurtà » a garanzia della realizzazione del progetto⁶⁷.

La valida politica amministrativa che il Consiglio Comunale aveva attuato, e prevedeva di perseguire negli anni successivi, garantiva una sicura autonomia economica a Sanremo, come è comprovato anche dal fatto che non si rilevano quasi più, nei documenti posteriori al 1690, le insistenti richieste di finanziamento al Senato genovese normalmente ripetute negli anni precedenti in casi analoghi.

⁶⁶ *Ibidem*, 9 marzo 1690 e *Notai di Sanremo*, scat. 241, filza 196, contratto del 24 luglio 1690.

⁶⁷ Il Parlamento si impegnava ad anticipare al costruttore, entro sei giorni dalla stipulazione del contratto, 6.000 lire; altre 14.000 lire sarebbero state pagate secondo lo stato di avanzamento dell'opera e le rimanenti 5.000 a lavori conclusi: il 28 luglio il Parlamento ratificava il contratto « purché il Signor Gio. Francesco Martino impresario dia quattro idonee sigurtà da aprovarsi dal Magnifico Consiglio ». Nel successivo mese di agosto vennero fornite dal costruttore le « sigurtà » necessarie per iniziare i lavori e, contemporaneamente, vennero anticipate al Martino, come da contratto, le 6.000 lire stabilite: « ...date prima le sigortà della fabrica del molo hanno ordinato che dal Signor Gio. Francesco Fabiani cassiere particolare si paghino al Signor Gio. Francesco Martino impresario lire sei milla moneta corrente a conto del prezzo di detta fabrica... ». *Ibidem*, sc. 60, vol. 84 cit., 28 luglio 1690; scat. 57, vol. 81, *Deliberazioni del Consiglio di San Remo (1674-1752)*, 8 agosto 1690.

PROGETTO MARTINO (1691)

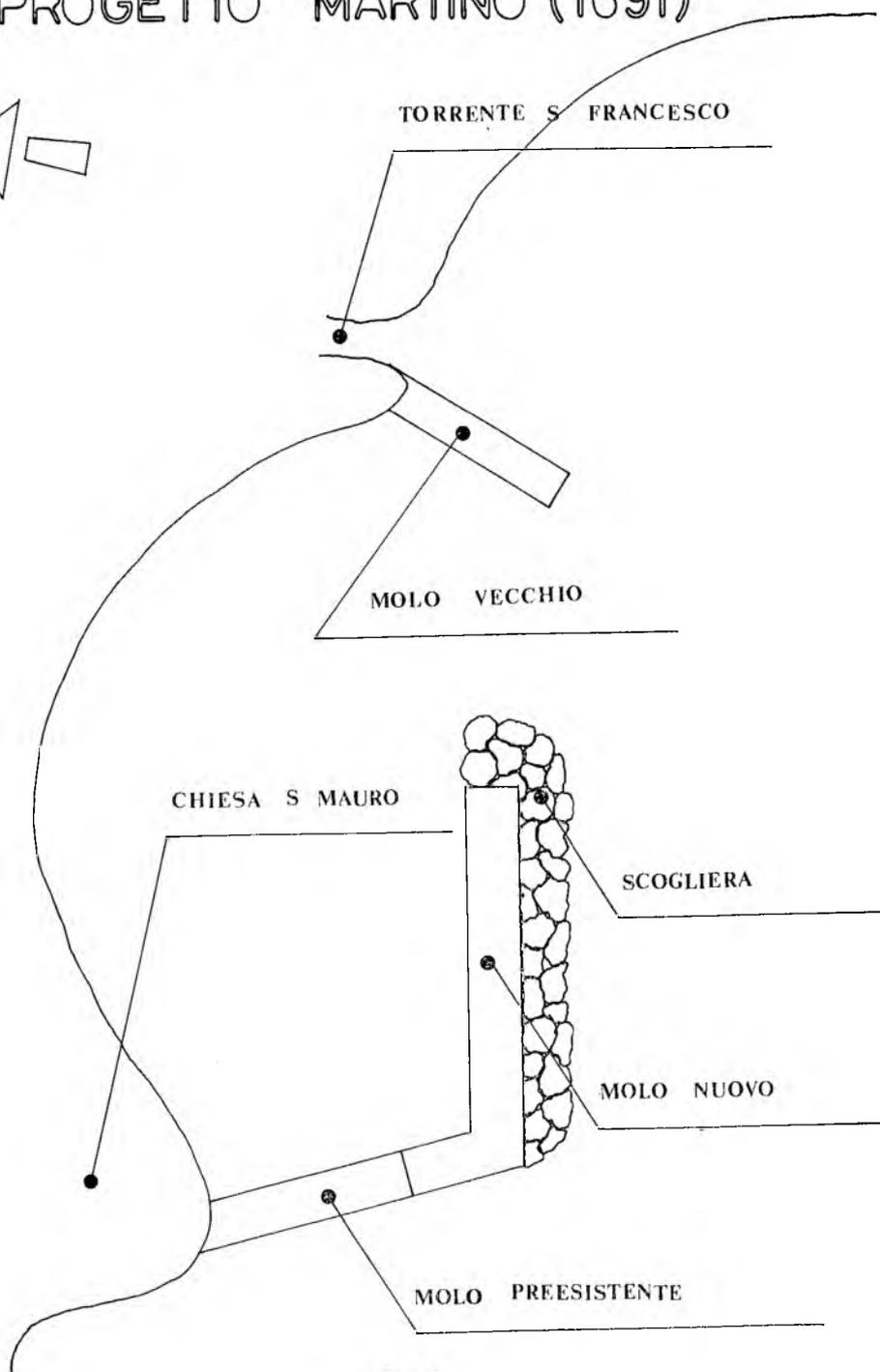
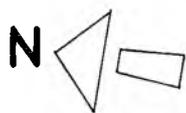


Fig. 4

Nell'estate del 1691 il Parlamento dovette però constatare di aver mal affidato i soldi della comunità al costruttore sanremasco, poiché risulta da una delibera del 3 settembre che « quella poca fabrica stata fatta, resta fatta contro il contratto e parte senza ponervi calcina, e che la Cassia prima di presentarla al molo faceva acqua in quantità » e « non essendovi state poste pietre picate, et altri materiali conforme a detto contratto » l'opera in breve tempo venne quasi completamente distrutta dal mare⁶⁸. Fu così che il Consiglio Comunale, « acciò non resti inutile quanto si è speso in detta fabrica e possa giovare a beneficio universale », rispolverò quell'antica imposizione, già sancita nello Statuto del 1435, che era la *sequella*, con la quale obbligava a lavorare ogni singolo cittadino al fine di riportare ad un'accettabile funzionalità il bacino portuale: era stabilito il turno, a seconda dei quartieri, degli « huomini o capifamiglia » che dovevano prestare la loro opera e, qualora questi non avessero potuto, dovevano farsi rimpiazzare da due donne o pagare una gravosa ammenda⁶⁹.

All'inizio del 1693, anno in cui avrebbe dovuto essere terminata l'opera, il Parlamento verificò che ben poco di quello che era stato pattuito nell'accordo era comunque stato realizzato ed iniziò una lunga controversia con il Martino mirante a stabilire le colpe e la natura dei danni causati dall'inadempienza del contratto⁷⁰.

Mentre i lavori erano fermi si abbatté sulla costa, nel novembre 1694, una violenta tempesta che causò la completa rovina del porto di Sanremo⁷¹, e solo all'inizio del 1697 il Parlamento riuscì a stanziare

⁶⁸ *Ibidem*, sc. 60, vol. 84 cit., 3 settembre 1691.

⁶⁹ *Ibidem*, 2 giugno 1692.

⁷⁰ *Ibidem*, delibere del 24 e 27 gennaio, 22 maggio e 8 agosto 1693.

⁷¹ La descrizione di un cronista dell'epoca riporta con tonalità molto enfatiche quello che accadde la mattina del 25 novembre: « Successe due ore prima del fare del giorno una così fiera burrasca del mare che si perdé una barca su la spiaggia, distrusse un pezzo di muolo, e due terzi di parapetto di detto muolo, portò varii scogli grossi dentro del porto, e diroccò le case delli eredi di Gio. Andrea Massa, tutte le muraglie de canonicati, o sia delle braie vicino alla marina da un capo all'altro, et entrò nelle vigne, e ne orti del Pian della Nave, come in quello di detto Massa, di Gazzano detto Dietto e di P. Gio. Martino; entrò nelle case, e portici della marina, e magazzeni di detto Paolo d'Andreis, e tanti

nuovi fondi per le riparazioni deliberando che « si facci detto molo per evitar maggior rovina in conformità delle permissioni del Serenissimo Senato »: la situazione del porto sanremese versava in tali condizioni che anche la Dominante riconosceva indispensabili ed urgenti nuovi lavori ⁷².

Una commissione di sanremesi stipulò prontamente il contratto di appalto con l'impresario Nicolò Firpo e il 9 ottobre 1697 iniziò la nuova realizzazione ⁷³. Il Firpo doveva prima di tutto riportare l'approdo ad un sufficiente livello di funzionalità piuttosto che costruire un nuovo molo, iniziando con singoli interventi quali il dragaggio del fondale, la rimozione degli scogli e la risistemazione del parapetto per porre rimedio ai danni subiti negli anni precedenti; l'unica nuova opera prevista era il prolungamento del molo per la parte non conclusa dal Martino. Una particolare attenzione era però rivolta alla realizzazione della scogliera che doveva proteggere la banchina dalla forza del mare, poiché si temeva che la mancanza di una adeguata protezione avrebbe in poco tempo rovinato le strutture, come già era successo col vecchio impresario.

La comunità si rese conto tuttavia di non aver fatto, nuovamente, una scelta oculata e della sempre più evidente incapacità del costruttore che non rispettava il contratto. Esonerò così il Firpo dall'incarico, con l'autorizzazione del Commissario Generale genovese, chiedendogli i danni e confiscandogli i beni. La prima conseguenza fu che alla fine di luglio, essendo nuovamente venuti a mancare i fondi che erano stati completamente investiti nell'impresa del Firpo, si rese necessario imporre « qualche nova gabella » per poter compiere almeno i piccoli lavori indispensabili ⁷⁴.

altri, a segno che fece notare a tutte le barche che erano tirate a terra, restò la chiesa di S. Mauro isolata, li rupe le porte e la empi d'arena et il mare era si alto che montava sul bastione et le acque salse correvano per li due fossati sino alli due ponti di S. Siro, e Convento; di più inondò tutta la vigna di P. Gio. Batta Gioffredi, che pareva tutta marina, e questa vigna è cosa e pasata in Mastro Mercenaro, indi in Capitan Giuseppe Rambaldo detto Lombrino, e questa fu una piena d'acqua senza vento ». *Manoscritto Borea* cit., p. 107.

⁷² ASS, *Carte Pinelli*, sc. 60, vol. 84 cit., 21 gennaio 1697.

⁷³ *Ibidem*, 14 giugno 1697; scat. 90, filza 166, *Materie diverse di San Remo*, contratto del 9 ottobre 1697.

⁷⁴ *Ibidem*, scat. 61, vol. 85, *Deliberazioni del Consiglio di Sanremo* (1698-1713), 25 luglio 1697.

Ancora una volta Sanremo con le proprie finanze tentava di riprendersi dopo questo ennesimo sfortunato tentativo senza dover ricorrere all'aiuto del sempre più esoso governo genovese che, con l'introduzione di una nuova gabella nel 1697, aveva ulteriormente inasprito i rapporti con la comunità rivierasca⁷⁵.

Sul finire dell'estate 1699 ripresero le trattative per iniziare i lavori nel bacino portuale nella speranza di poter finalmente munire la città di un buon porto: venne contattato un nuovo costruttore, in questo caso il genovese Gio. Battista Gerino, che si recò a Sanremo, stimò i lavori da effettuare, si accordò con il Parlamento ed infine acquistò il materiale venduto in « pubblica calega » dal precedente impresario Nicolò Firpo⁷⁶. Il primo contratto d'appalto tra il Gerino e la comunità venne stipulato il 10 settembre 1699. Il progetto prevedeva, oltre al solito prolungamento del molo di 170 palmi, già stabilito nell'accordo con il Martino e poi con il Firpo, molte innovazioni tecniche che avrebbero garantito una maggiore solidità all'approdo (si veda la Fig. 5)⁷⁷: il co-

⁷⁵ La Repubblica di Genova, rifacendosi ad una sentenza del 1539 aveva prescritto che i Sanremesi non potessero far uso d'altra polvere da sparo che di quella che era venduta dal gabellotto governativo. Si veda G. Rossi, *op. cit.*, p. 231.

⁷⁶ ASS, *Carte Pinelli*, scat. 61, vol. 85 cit., delibere del 4 e 5 settembre 1699.

⁷⁷ Facendo un confronto fra i lavori che dovevano essere realizzati dal Martino nel 1690 e dal Gerino nel 1699-1701 (si vedano le Figg. 4 e 5 in cui si sono cercate di sintetizzare le caratteristiche principali dei due progetti) si possono rilevare molte affinità, come ad esempio il dragaggio del fondale e la rimozione degli scogli all'interno del bacino portuale, ma anche alcune differenze, dovute soprattutto al "progresso tecnico" avvenuto durante il decennio. Innanzitutto il prolungamento della banchina era uguale per entrambi i progetti, in conformità delle disposizioni del Senato genovese (ossia 170 palmi) ma, mentre il primo contratto prevedeva la realizzazione di un molo rettangolare largo 20 palmi (5 m.) compreso il parapetto, l'opera del Gerino aveva una forma trapezoidale caratterizzata da una base più larga, di 30 palmi (7,5 m.), e doveva « insensibilmente andar decrescendo sino in palmi 27 sino al suolo del lavoro sopra aqua, compreso il suo parapetto ». Questa struttura della banchina avrebbe dato una maggiore solidità all'opera in quanto la leggera pendenza avrebbe opposto un minor attrito all'impatto con le onde del mare eliminando così i pericoli di erosione. Inoltre i due progetti prevedevano la costruzione del molo realizzata con un impasto fatto di calce e pozzolana che, come si è precedentemente detto, garantiva una maggiore sicurezza contro la dannosa salinità dell'acqua; ma l'accordo con l'impresario genovese precisava più

progetto Gerino (1699)

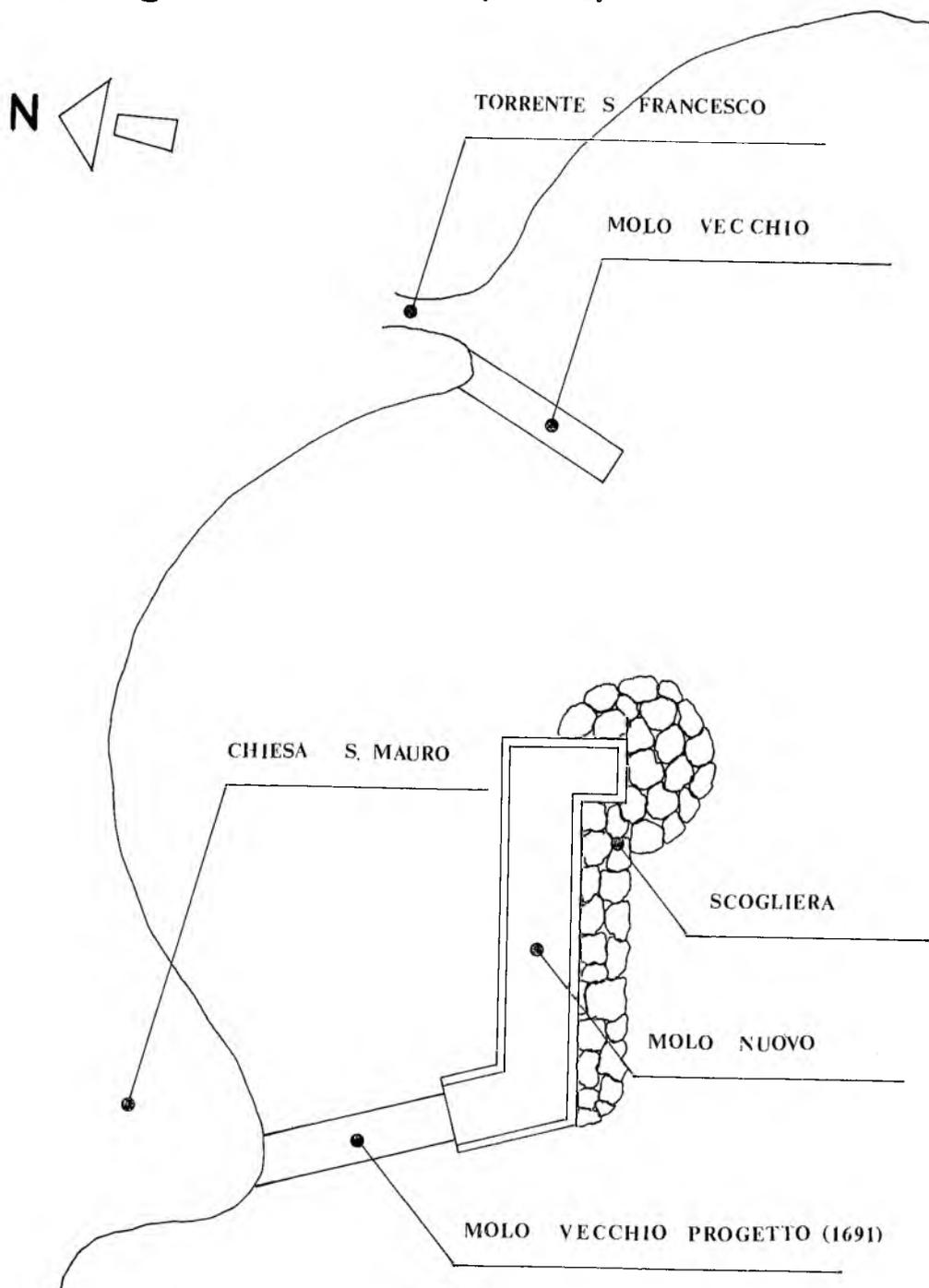


Fig. 5

sto dell'intera opera sarebbe stato di 32.000 lire⁷⁸.

Purtroppo i lavori non iniziarono immediatamente poiché sorsero delle complicazioni sull'approvazione delle "sigurtà" proposte al Parlamento dal Gerino. Quest'ultimo, infatti, era vincolato, per poter realizzare l'opera, all'accettazione da parte dell'amministrazione sanremese di quattro persone, residenti nel Dominio della Repubblica, garanti del progetto: più volte i fideiussori del Gerino vennero presentati al Consiglio Comunale non riuscendo mai però ad ottenere il beneplacito. Solo verso la fine del 1700 vi fu un cambiamento di tendenza dell'amministrazione, anche se le difficoltà incontrate dal costruttore genovese per superare l'inconsueto ostacolo posto dal Parlamento di Sanremo sembrano più un tentativo per far slittare l'inizio dei lavori, per mancanza di fondi oppure per poter modificare il contratto di appalto sottoscritto nel 1699, piuttosto che un atteggiamento ostile verso i fideiussori dell'imprendario⁷⁹.

dettagliatamente anche il modo di procedere ed il materiale da usare per la realizzazione della pavimentazione della banchina e per la costruzione del molo. Era sancito, infatti, al punto 4 del contratto con il Gerino che «dovrà ... fare tutto il suolo di sopra con lastre piane e bene aggiustate, e connesse tra di loro con sola porzellana e calcina» e al punto 6 che «dovrà ... circondare tutta la suddetta fabbrica, cioè dal principio del molo vecchio sino a tutta la cassa traversata, di pietre piccate di tre facciate e due piane di palmi tre da tutte le parti». Per quanto riguarda la scogliera che serviva da protezione al molo era prevista nel secondo contratto la realizzazione di un'opera avente la larghezza di 70 palmi e l'altezza, vicino al parapetto, di 8 palmi fuori dalla superficie dell'acqua: probabilmente nel disegno del 1690 era di dimensioni inferiori così come lo era nel primo accordo con il Gerino.

La netta distinzione che caratterizzò le due imprese fu però la diversità della progettazione dell'estremità dell'approdo: il Martino voleva allungare la scogliera oltre la punta del molo per oltre 30 palmi (7,5 m.) in modo da creare una difesa anche contro lo scirocco, mentre l'originale disegno del Gerino prevedeva, per questo fine, la realizzazione di una seconda banchina larga 20 palmi che affiancasse l'opera principale per l'ultimo tratto, «in modo che vi resti un piano di palmi quarant'otto in punta».

⁷⁸ ASS, *Carte Pinelli*, scat. 90, vol. 166, contratto del 10 settembre 1699 e scat. 61, vol. 85 cit., delibera del 28 settembre 1699.

⁷⁹ *Ibidem*, scat. 8, vol. 7, *Atti della Comunità di San Remo* (1699-1707), lettera del 1700; scat. 90, vol. 166 cit., 1 aprile 1700, 16 ottobre 1700 e 12 febbraio 1701; scat. 8, vol. 7 cit., supplica del 22 giugno 1700.

Inoltre il tempo giocava a favore del Gerino in quanto la comunità non poteva aspettare ulteriormente l'inizio della ricostruzione del molo e così, nel mese di marzo, venne redatto dal Consiglio Comunale un nuovo accordo, nel quale vennero meglio precisati i compiti spettanti al Gerino⁸⁰.

Il prolungamento del molo doveva essere realizzato riparando per i primi 70 palmi la vecchia opera costruita dal Martino e rovinata dal mare, e per i successivi 100 palmi « ponere quelle casse saranno necessarie fino al compimento di detti palmi 170 »; una maggiore attenzione era rivolta alla pavimentazione ed al parapetto della banchina ed inoltre venivano modificate le dimensioni della scogliera a protezione del molo. La comunità impose infine al costruttore di iniziare i lavori il primo di aprile 1701 e di portarli a termine entro due anni.

Il Gerino, in un primo momento, non accettò le condizioni del Parlamento di Sanremo e ritornò a Genova, ma successivamente sottoscrisse il contratto⁸¹: iniziarono così i lavori per la realizzazione delle nuove infrastrutture che furono gli unici dei primi settant'anni del XVIII secolo e che, da quanto risulta dalle rilevazioni fatte dal Vinzoni nel 1753, vennero portati a termine seguendo, in linea di massima, i termini del contratto stipulato nel 1701⁸².

7. *Il generale declino durante il XVIII secolo.*

Una lenta e progressiva contrazione dei commerci marittimi, causata da diversi ma concomitanti eventi, caratterizzò l'inizio del XVIII secolo.

Analizzando i motivi del declino dei traffici si deve innanzitutto porre in rilievo i sempre più tesi rapporti tra la città di Sanremo e la

⁸⁰ *Ibidem*, scat. 90, vol. 166 cit., contratto del marzo 1701.

⁸¹ Contratto del marzo 1701 e atto del 3 giugno 1701.

⁸² Si veda M. Vinzoni, *Il dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma*, ms. Biblioteca Berio, tav. 4 (riprodotta in questo stesso volume) e N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, p. 47.

Repubblica: questa, nel 1706, aveva aggravato ulteriormente l'imposizione fiscale incrementando la tassa sulle eredità e decretando il divieto di produrre o spacciare acquavite e di vendere caffè senza licenza governativa⁸³. A ciò si aggiunse, nel 1709, un disastroso gelo, che distrusse totalmente la produzione di agrumi e di olive.

La grave situazione economica perdurò a lungo in quanto, ancora nel 1711, il commercio di questi prodotti non si era riattivato. Al Parlamento di conseguenza venivano a mancare, oltre ai fondi derivanti dalle entrate delle gabelle sugli agrumi e sull'olio, gli introiti che scaturivano dai traffici marittimi: il Consiglio Comunale, impotente di fronte agli eventi occorsi, dovette accettare passivamente il degrado del porto e complessivamente della situazione economica locale.

Solo verso la metà del XVIII secolo il commercio rifiorì: la comunità poteva offrire nuovamente abbondanti quantità di agrumi, di olio e di vino. Purtroppo però, quando le cose sembrarono volgere al meglio, i rapporti con la Repubblica, principalmente a causa di contrasti su imposizioni fiscali, si inasprirono al punto da sfociare in una violenta rivolta. Genova domò in breve tempo la sollevazione dei sanremesi ma punì la comunità molto duramente. Sanremo ne uscì completamente rovinata: vennero imposti contributi di denaro insostenibili; furono confiscati numerosi terreni e case; venne limitato il lavoro agricolo con il conseguente crollo dei commerci e l'abbandono dell'approdo; infine venne costruita nella zona portuale, considerata dai Genovesi di notevole importanza militare, la fortezza di S. Tecla che incorporò la vecchia chiesetta di S. Mauro⁸⁴.

Solo nel 1770, grazie alle pressioni politiche di alcune potenze estere, Genova concesse di riprendere i lavori portuali. All'inizio dell'estate arrivò a Sanremo l'ingegnere Domenico Policardi con l'incarico di realizzare il progetto di ricostruzione: in una memoria egli espone la tragica situazione in cui versava il molo della città ed elencò i lavori che riteneva più opportuni per riaprire il porto ai traffici. Il progetto venne però archiviato dal Governo genovese, soprattutto a causa della

⁸³ Cfr. R. Andreoli, *Storia di Sanremo*, Venezia 1704, p. 96.

⁸⁴ Su questo periodo si veda per maggiori dettagli N. Calvini - C. Gentili, *op. cit.*, pp. 92-97.

scarsa diplomazia del Policardi il quale, nella sua relazione, attribuì in modo esplicito la rovina del porto alla costruzione della fortezza di S. Tecla voluta dalla Repubblica.

Si arrivò così al 1779 senza che niente fosse stato ancora fatto per migliorare l'approdo. Negli anni successivi si susseguirono prima il progetto di una commissione di tecnici sanremaschi, che non ebbe maggior fortuna del precedente e, qualche tempo dopo, quello dell'ingegnere Gerolamo Gustavo che, con enormi sacrifici di tutta la comunità, venne parzialmente, ma con scarsi risultati, realizzato sul finire del 1784⁸⁵.

I lavori ripresero poi nel 1789 sulla base del progetto steso dal matematico sanremese Francesco M. Gaudio e si protrassero fino al 1792, anno in cui Genova bloccò la continuazione dell'opera perché la ritenne non conforme al disegno presentato.

Il desiderio di libertà dal soffocante governo genovese che aveva ostacolato anche l'ultimo tentativo della comunità di riaprire il porto ai commerci sfociò in una festosa accoglienza al Generale Bonaparte ed ai soldati francesi che nel 1794, violando la neutralità del territorio ligure, entrarono nella città di Sanremo preannunciando la caduta della Repubblica aristocratica⁸⁶.

⁸⁵ *Ibidem*, pp. 47-72.

⁸⁶ E. e M. Berry, *Alla porta occidentale d'Italia*, Bordighera 1979, pp. 106-110.