

GIOVANNI ASSERETO

**PORTI E SCALI MINORI DELLA REPUBBLICA
DI GENOVA IN ETÀ MODERNA**



SOMMARIO: 1. La scarsità di approdi nelle Riviere liguri e le strategie politiche genovesi - 2. Il porto di Savona: amministrazione e risorse finanziarie - 3. Lavori portuali, personale, attrezzature - 4. Le stagioni della collaborazione tra Genova ed i porti del Dominio.

1. *La scarsità di approdi nelle Riviere liguri e le strategie politiche genovesi.*

« La parola di porto, io la prendo qui largamente. Di maniera che ogni seno, o sia cala, dove i vascelli hanno ricetto sicuro dalle tempeste, io voglio intender che sia porto »¹. Andrea Spinola, che all'inizio del Seicento passava in rapida rassegna le coste della Repubblica di Genova, pur partendo da questa accezione molto ampia doveva riconoscere che gli approdi utili erano pochissimi. Nella Riviera di ponente c'erano la rada di Alassio; l'isola Gallinara dietro la quale, giocando a rimpiattino coi venti, si potevano riparare "piccioli vascelli" e persino una galera; la rada di Vado « bastante a ricettar'un'armata e sicurissima dalle fortune maggiori »; Savona, la cui darsena era « capace di alquante galee ». Poi più nulla tra Savona e Genova, mentre a levante di Genova solo Portofino consentiva un effettivo riparo prima di giungere al

(Vengono usate le seguenti abbreviazioni: ANP = Archives Nationales, Paris; ASCG = Archivio storico del Comune, Genova; ASG = Archivio di Stato, Genova; ASS = Archivio di Stato, Savona; ASS, C 1 = Archivio di Stato di Savona, *Comune serie 1*).

¹ A. Spinola, *Ricordi politici*, in ASCG, *Manoscritti Brignole Sale*, 106 C 4, p. 76.

golfo della Spezia « il quale, capace di molte armate, contiene in sé varij seni, che sono sicurissimi porti »².

Il quadro poco confortante tracciato dallo Spinola trova riscontro nei principali portolani stesi tra il Cinquecento ed il Seicento, e nelle descrizioni dei geografi; a cominciare da quella di Leandro Alberti del 1550, secondo cui « egli è tutto il lito de'l mare di questa regione da Monaco infino al principio di Toscana senza porto, benché ritrovinsi alcuni piccioli luoghi disposti a ricevere li navighevoli legni, non però ivi si possono fermare colle ancore »³. Neanche le testimonianze più ottimistiche riescono a ribaltare nella sostanza questi giudizi. Nell'estremo ponente un modesto riparo ai naviganti era offerto dal molo di Sanremo, del quale si ha notizia a partire dal 1435, ma la cui esistenza nel corso dell'età moderna restò sempre precaria, con frequenti e rapide distruzioni intervallate da ricostruzioni difficili e lentissime⁴. Poco distante, Porto Maurizio era una promessa non mantenuta, « portus nomine verius quam re », come affermava l'umanista Jacopo Bracelli nella sua *Liguriae descriptio* stesa a metà del Quattrocento⁵. Noli, piccolo centro di grandi tradizioni marinare, godeva e gode di ottima protezione naturale dai quadranti settentrionali e un poco da libeccio, ma le sue imbarcazioni stavano alla fonda solo col tempo buono, e molto più spesso venivano alate sulla spiaggia. Voltri e Pegli possedevano modesti moli, utili al più per i battelli di cabotaggio⁶. Ed altri ne esistevano a Camogli, a Santa Margherita ed a Rapallo⁷. Ai primi dell'Ottocento l'am-

² *Ibidem*, pp. 76-78.

³ L. Alberti, *Descrittione di tutta Italia et isole pertinenti ad essa*, Bologna 1550, c. 9 v. Per un panorama generale della Liguria marittima in età moderna quale risulta dalla geografia dell'epoca, cfr. G. Andriani, *La Liguria nel "Portolano" di Giovanni Francesco Monno (1633)*, Genova 1917 (estratto dagli «Atti della Società ligure di scienze naturali e geografia», vol. XVII, n. 3-4).

⁴ N. Calvini-C. Gentili, *La storia del porto di Sanremo*, Sanremo 1986, pp. 19-72.

⁵ AA.VV., *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Roma 1905, p. 43.

⁶ *Ibidem*, pp. 85 e 93-94. Il porticciolo di Pegli è della famiglia Lomellini, che ne cura la manutenzione.

⁷ ASG, *Notaj*, sc. 1100, not. A. Schiaffino, n. 16; A.R. Scarsella, *Annali di*

ministrazione napoleonica si sarebbe lanciata in grandi progetti portuali, partendo proprio dalla constatazione che bisognava costruire quasi tutto *ex novo*. « Depuis Savone jusqu'à Ville-Franche, il n'existe point de port », rilevava il conte Chabrol nella sua *Statistique* dell'ex dipartimento di Montenotte, basandosi sui risultati di indagini promosse a partire dal 1807, concernenti porti, rade e spiagge⁸. E nel resto della Liguria i Francesi presero in considerazione come veri porti soltanto quelli di Genova e di Camogli, oltre al golfo della Spezia, dichiarato nel 1808 porto militare e parificato per importanza a quello di Lorient⁹.

La conformazione delle coste liguri è certamente responsabile della povertà di approdi, ma le vicende umane giocarono un ruolo non meno importante. Il lento processo, attraverso il quale Genova sottomise la Liguria e giunse alla formazione di uno Stato territoriale su scala regionale, si realizzò anche mediante l'eliminazione di ogni possibile rivalità commerciale da parte dei centri rivieraschi. Perciò si rese necessaria la cancellazione o la drastica riduzione delle attrezzature portuali nel Dominio; e si stabilirono capitoli di soggezione — ribaditi in un generale decreto del 1440 — secondo i quali le comunità sottomesse erano tenute a far passare le proprie merci in entrata e in uscita da Genova, per pagarvi i diritti doganali¹⁰. In base a questa logica spari-

S. Margherita ligure dai suoi primordi sino all'anno 1863, Rapallo 1914, I, pp. 109-110. Di Rapallo, in una *Descriptio* del 1666, Gerolamo De Marini sostiene che il suo *sinus* offriva *navigiis grandibus satis tuta statio* (*Monografia storica* cit., p. 147). Ma centocinquanta anni dopo, non appena la Liguria venne annessa alla Francia, la municipalità di Rapallo si affrettò a chiedere al nuovo governo la costruzione di un vero porto (G. Barni, *Storia di Rapallo e della gente del Tigullio*, Savona 1983, p. 186).

⁸ G. Chabrol de Volvic, *Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui et de partie de la province de Mondovi, formant l'ancien département de Montenotte*, Paris 1824, p. 444 (ma v. tutte le pp. 436-446). Cfr. anche ANP, F¹⁴ 1120⁴; ASS, *Dipartimento di Montenotte*, 46 e 47; ASS, *Comune serie 2*, 58, fasc. 7. A metà dell'Ottocento in tutta la Riviera di ponente solo nei porti di Savona e Nizza si svolge un traffico marittimo di qualche rilievo (*Alcune cifre ufficiali indicanti l'importanza commerciale di vari porti della Riviera Ligure occidentale*, Torino 1857).

⁹ ANP, F¹⁴ 1120²⁻³; ASG, *Prefettura francese*, 19, 33, 1347.

¹⁰ C. Costantini, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Torino 1978, p. 326.

rono, fin dal medioevo, piccoli approdi come quelli di Ventimiglia o di Albenga¹¹. Ma fu soprattutto Savona, l'unica città portuale davvero in grado di impensierire Genova, che a più riprese dovette accettare dure capitolazioni e subire devastazioni, sino agli interventi definitivi degli anni 1525 e 1528, quando Genova dispose la distruzione dei suoi moli ed il riempimento del suo porto¹².

« La città di Saona [...] — ricordava intorno al 1570 il cronista Agostino Abate — è situata apreso a la inclita e nobile città de Genoa a 30 miglia e per esere così apreso a una tanto grande a famoza e rica città dicemo che più volte questa città de Saona esere stata in controversia con la inclita città de Genoa per causa che la città de Saona avia porto [...]. E per avere porto le nave con le loro mercancie intravano in Saona e danificavano molto li comerchi e gabele de la inclita città de Genoa, tal menti che [...] semper antiqua mente la città di Genoa ha avuto in odio questo fare porto in Saona e per questa causa più volte la città de Saona è stata danificata con mano armata da li signori genoezi »¹³. Nel 1528 qualcuno, a Genova, avrebbe voluto addirittura raderla al suolo e deportarne gli abitanti (« mandarli ad abitare divisi nell'altre terre della Liguria, o trasportarli in diverse colonie a popolare la Corsica »); altri, con meno ferocia e più lucidità, avevano riconosciuto che la sola eliminazione del porto sarebbe bastata a risolvere i problemi: « Tolto a' Savonesi il porto, e per questo mezzo impedita loro la navigazione e levato il comerzio — sostenne il patrizio genovese Agostino Pallavicino — verrà Savona a diminuirsi da se stessa di popolo e di ricchezze, e però a perdere quelle forze, le quali potessero alzare gli animi degli abitanti, e tirarli a disegni alla pubblica quiete perniciosi »¹⁴.

¹¹ *Monografia storica* cit., p. 31; G. Rossi, *Storia della città di Ventimiglia*, Oneglia 1886, pp. 73-74; J. Costa Restagno, *Albenga*, Genova 1985, p. 20.

¹² F. Noberasco, *Il porto di Savona nella storia*, in « Atti della Società savonese di storia patria », III, 1920, pp. 83-112; N. Cerisola, *Storia del porto di Savona*, Savona 1968, pp. 21-77.

¹³ A. Abate, *Cronache savonesi dal 1500 al 1570* accresciute di documenti inediti, pubblicate e annotate da G. Assereto, Savona 1897, pp. 268-269.

¹⁴ F. Casoni, *Annali della Repubblica di Genova*, Genova 1799-1800, t. II, pp. 38 e 42.

Man mano che la supremazia genovese andò affermandosi in modo irreversibile, la normativa che imponeva ai naviganti rivieraschi di far capo alla dogana di Genova venne mitigata e furono stipulate convenzioni che garantivano alle comunità del Dominio una certa libertà di commercio, di modo che fu consentito uno sviluppo anche cospicuo del cabotaggio e degli scambi locali. Ma la Repubblica non cessò di vigilare affinché una crescita dei traffici a largo raggio o delle opere portuali non rischiasse di urtare gli interessi della Dominante, giungendo addirittura, nel biennio 1662-63, a revocare le convenzioni con le comunità; e le leggi di porto franco, a partire dal 1613, costituirono un obiettivo attacco ai porti minori, visto che esse garantivano il privilegio solo ai natanti che giungessero a Genova senza fare scalo in alcun punto della costa compreso tra Viareggio ed Antibes¹⁵.

L'inconsistenza portuale delle Riviere trova dunque una spiegazione nelle strategie commerciali e fiscali: nell' "egoismo genovese", come si legge in tante recriminazioni posteriori alla caduta della Repubblica aristocratica, o in tante storie locali intrise di campanilismo. Senonché, chi oggi voglia riconsiderare i rapporti che in materia portuale sono venuti instaurandosi tra la città dominante e le comunità soggette nel corso dell'età moderna, s'accorge che concetti quali egoismo e particolarismo cittadino non sempre sono i più idonei per capire e spiegare. È pur vero che l'aristocrazia genovese ha spesso fornito esempi di una amministrazione arcaica, poco attenta agli interessi generali dello Stato ed alla vita economica del Dominio, incline anzi a soffocarne gli spunti di novità. Ma, nel decidere le sorti degli scali marittimi, non sono tanto le considerazioni economiche a pesare, quanto le preoccupazioni militari — "statali" assai più che "cittadine" — e le esigenze difensive d'una piccola repubblica esposta alla pirateria barbaresca e circondata da vicini pericolosi.

Il già ricordato Andrea Spinola era esplicito: « Non ci torna conto, per alcun verso, che li luoghi marittimi dello nostro Stato, 'i quali non hanno porto o ver darsina, ne faccino ». Certo, la mancanza di buo-

¹⁵ Per la vicenda della cosiddetta « legge delle riviere » del maggio 1662, cfr. C. Costantini, *op. cit.*, pp. 364-371. Sul porto franco cfr. *ibidem*, pp. 323-324; G. Giacchero, *Storia economica del Settecento genovese*, Genova 1951, pp. 13-31.

ni approdi nuoceva anche alle galere della Repubblica; ma era meglio sopportare questo inconveniente che « consumarci di spesa » per presidiarli « e correr non di meno pericolo di perder lo Stato e la libertà, con disgusti, ansietà e pregiudicij continui »¹⁶. Troppo alta era la probabilità che un principe forestiero si impadronisse di un porto delle Riviere e lo usasse come base per offendere: non c'erano già, a tenere in apprensione, le *enclaves* piemontesi di Nizza, Villafranca, Oneglia e quella spagnola del Finale?

Così, in ogni punto dove s'aprì uno spazio accogliente per le navi, Genova aveva un problema militare da risolvere. A Savona, dopo aver pensato di abbattere le mura ed annientare la darsena (« a ciò che li inimici non ge facesino disegno », scrive un cronista cinquecentesco)¹⁷, il Serenissimo governo si impegnò dal 1542 nella costruzione di una gigantesca fortezza, destinata a sorvegliare i sudditi malfidi ed a proteggere dai nemici esterni che fossero giunti per mare: da allora ogni intervento sul porto che rischiasse di indebolire quella piazzaforte, che i documenti ufficiali definivano « l'occhio dritto della Repubblica », doveva essere tassativamente proibito. Analoghe preoccupazioni militari, specie a partire dalla seconda metà del Cinquecento, indussero la Repubblica a fortificare la rada di Vado e soprattutto il golfo della Spezia, che venne munito con un imponente complesso di opere difensive¹⁸. Nel 1640 il patrizio Marco De Franchi propose addirittura di colmare quel golfo mediante una deviazione del fiume Magra: per ricavarne terre fertili e insieme per chiuderlo alla navigazione delle altre potenze (« le armate non vi potranno stantiare con quella libertà con la quale fanno al presente ») e risparmiare così le molte spese di fortificazione¹⁹.

Per diversi motivi, dunque, nella Repubblica di Genova scarseggiano i porti e manca una dimensione statale della funzione marittima e

¹⁶ A. Spinola, *op. cit.*, pp. 76-77.

¹⁷ A. Abate, *op. cit.*, p. 134.

¹⁸ G. Rossini, *Le fortificazioni genovesi a Vado dal XVI secolo: un capitolo di architettura militare*, in « Atti e memorie della Società savonese di storia patria », n.s., XIV, 1980, pp. 107-139; P. Cevini, *La Spezia*, Genova 1984, pp. 189-198.

¹⁹ A. Fara, *La Spezia*, Bari 1983, pp. 22-23; P. Cevini, *op. cit.*, pp. 200-201.

portuale. Il Serenissimo governo non elabora alcuna strategia mercantile che preveda l'esistenza di un sistema regionale di porti, manifesta poche preoccupazioni per la gestione degli scali rivieraschi, anzi sembra di solito più inquieto per la loro esistenza che per le loro cattive condizioni. Nelle risposte ad un questionario della prefettura napoleonica il *maire* di Finale interpreterà un sentimento molto diffuso, affermando che in Liguria « la scienza dei traffici non fu giammai un'occupazione del [potere] pubblico », e che gli oggetti ad essa relativi « non furono giammai presi sotto alcun punto di vista, se non per incepparli, giacché tale fu sempre il progetto del Senato di Genova, allorché parlavasi di commercio o di navigazione di un qualche paese delle due Riviere »²⁰.

Un'eccezione è rappresentata da Portofino, il cui approdo resta direttamente soggetto ai Padri del Comune di Genova, i quali ne hanno cura ritenendo, come scrivono nel 1547, che « la conservazione de lo porto de quello [...] loco tanto ne occorre, quanto quello della presente città »²¹. Ma, a parte questo caso particolare d'uno scalo considerato appendice della Dominante (e infatti è una magistratura cittadina, non statale, ad occuparsene), il governo genovese si limita a coordinare in tutte le Riviere gli uffici di sanità marittima, a curare la difesa costiera ed il sistema di avvistamento dei pirati, talvolta ad effettuare operazioni di polizia del mare mediante l'impiego di galere pubbliche. Inoltre tenta di non perdere la manodopera specializzata in attività marittime, raccomandando ai propri rappresentanti periferici di far sì che « li marinari, carafatti e maestri d'ascia non escano fuori del Dominio per andare al stipendio de qualonque prencipe »²². La gestione degli ap-

²⁰ ASS, *Dip. di Montenotte*, 47, fasc. 2, 4 agosto 1807.

²¹ ASCG, *Padri del Comune*, 137. A partire dal 1545 i Padri del Comune delegano la sorveglianza ai "consoli" di Portofino, « con facultà e bailia di poter condannare cadauna persona quale in detto porto getasse saborra o altre cosse che potesino danificare »; e nel 1574 decidono una tassa d'ancoraggio per destinare l'introito ai lavori portuali. In epoca più tarda, nel 1755, un « nuovo regolamento fatto riguardo il mantenimento del porto di Portofino » prevede che almeno una volta l'anno, nel mese di luglio, esso venga ispezionato dal "deputato pro tempore" al porto di Genova « per ivi indagare se il sopra intendente e marinaio del porto eletti collà per buona direzione e vigilanza degl'ordini [...] adempiscano al loro dovere » (ASCG, *Padri del Comune*, 755, cc. 58-60; 756, cc. 70-73).

²² ASG, *Archivio segreto*, 2707/I, n. 8.

prodi, invece, è lasciata nelle mani delle singole comunità, o addirittura dei privati, visto che nella maggior parte delle Riviere le uniche attrezzature marittime sono gli argani che consentono di trarre in secco sulle spiagge le imbarcazioni. Le amministrazioni comunali intervengono là dove esiste qualche riparo creato dall'uomo, sia esso un molo in muratura o una scogliera artificiale, disponendone il rafforzamento o la ricostruzione dopo le tempeste, o ancora sgombrando la sabbia che via via si accumula nei ridossi.

Due caratteristiche vanno segnalate, comuni a quasi tutti i casi. La prima è l'assenza, negli statuti delle comunità, di regolamenti portuali e di apposite magistrature sul tipo dei *salvatores portus* (si creano tutt'al più deputazioni *ad hoc* quando si deve provvedere a singoli lavori), segno evidente di quanto siano modeste le strutture da amministrare²³. La seconda caratteristica è l'assoluta inadeguatezza finanziaria delle comunità minori di fronte ai costi della costruzione di un molo o del dragaggio di un fondale: operazioni che, per quanto limitate, necessitano di attrezzature dispendiose — pontoni, chiatte, "ordigni" — e di personale tecnico. I lavori portuali dissanguano le casse comunali e danno benefici modesti, perché non si riesce ad eseguirli con la continuità e con i mezzi desiderabili. Sul finire del Seicento l'annalista savonese Agostino Maria de' Monti ricorda che per centocinquanta'anni i lavori di restauro e prolungamento del molo hanno « sottoposto questo commune ad un immenso dispendio estratto dall'augumento delle gabelle e dall'impositione d'altre nuove; e non saprei se sin'hora l'haver mantenuto questa darzena sia stato più di utile, o di dispendio al publico »²⁴.

²³ Qualche accenno a problemi di navigazione si trova negli statuti di Sanremo del 1435, al capitolo *De pallis plantandis in ripa Sanctiromuli*: esso prescrive di piantar pali sulla spiaggia a spese del comune, per tirare le imbarcazioni; e impone ai magistrati comunali di far pulire « tam in mari quam in terra » la riva cui attraccano le barche e di far prestare ogni anno agli abitanti una o due giornate di lavoro per la riparazione del molo (N. Calvini, *Statuti comunali di Sanremo*, Sanremo 1983, pp. 149-150, 316). Gli statuti di Porto Maurizio hanno un capitolo *De Saira sive savora quae exoneratur de barchis exoneranda ut infra*, nel quale ci si limita ad indicare il luogo in cui bisogna scaricare la zavorra e a proibire di gettare alcunché nello specchio d'acqua in cui sostano le barche (G. Doneaud, *Storia dell'antica comunità di Porto Maurizio*, Oneglia 1875, pp. 117, CXXIII - CXXV).

²⁴ A.M. De' Monti, *Compendio di memorie storiche della città di Savona*,

2. Il porto di Savona: amministrazione e risorse finanziarie.

Savona, nelle vicende portuali della Repubblica di Genova, è un caso insieme particolare e paradigmatico. È l'unica città delle Riviere che possieda un vero porto artificiale, con una magistratura specifica che se ne occupa. È stata l'ultima comunità ligure ad ergersi a rivale di Genova; l'ultima a venir sottomessa con grande violenza, che si è esercitata prevalentemente sulle attrezzature marittime; e quella che, come si è visto, sollecita forse le maggiori preoccupazioni militari da parte del Senato. Ma, proprio per questa sua eccezionalità, Savona offre l'immagine più chiara, ingrandita come sotto una lente, dei rapporti che in materia portuale vengono instaurandosi tra Dominante e Dominio nel corso dell'età moderna.

Savona, fino al terzo decennio del Cinquecento, gode di notevole indipendenza e si regge in tutto secondo i propri statuti, i quali comprendono capitoli relativi alla gestione portuale, alla disciplina dei natanti, alla zavorra, al trasporto degli scogli; e prevedono (*De duobus sabarbariis et uno scriba habendis*) l'elezione di magistrati annuali *de melioribus et sapientioribus civitatis*, incaricati della conservazione e dell'aumento del porto, *pars utilior Reipublice Saonensis*²⁵. Questi *sabarbarii*, esperti in *arte maris*, provvedono al dragaggio, alla manutenzione dei moli, all'accensione del fanale; gestiscono il pontone, le bette ed altre attrezzature da impiegare nei lavori di escavazione della sabbia e di trasporto degli scogli; svolgono funzioni di polizia marittima e giudicano sommariamente le infrazioni ai regolamenti portuali; tengono un cartulario nel quale annotano entrate ed uscite relative al loro ufficio. Il porto dispone di entrate proprie, che consistono soprattutto nella tassa d'ancoraggio, nel diritto di immatricolazione delle imbarcazioni, in una imposta sui lasciti testamentari, nelle sanzioni pecuniarie applicate dai *sabarbarii* ed in porzioni di altre multe. Ma l'amministrazione ricorre

e delle memorie d'huomini illustri savonesi, Roma, nella stamperia di Marc'Antonio & Orazio Campana, 1697, pp. 182-183.

²⁵ L. Balletto, *Statuta antiquissima Saone (1345)*, Genova - Bordighera 1971, I, p. 63; II, pp. 54-55, 126, 257, 259-260, 272.

sovente all'accensione di mutui, che talora si ottengono senza interessi grazie al patriottismo dei migliori cittadini ²⁶.

Con la soggezione della città si verifica la riduzione delle magistrature cittadine dal piano politico a quello puramente amministrativo; ma non cessano di esistere gli ufficiali portuali, né vengono di molto modificate le loro attribuzioni. Gli statuti in base ai quali Savona si regge dopo la perdita della propria "libertà" prevedono l'elezione di un nobile, un mercante ed un artigiano a formare il *Magistrato di vie, darsena e moneta*, « l'ufficio delli quali ufficiali [...] duri un anno da contarsi al primo di febraro ». Il riferimento è alla darsena, e non più al porto, perché quest'ultimo non viene riaperto, ad eccezione della sua parte più interna, la darsena appunto. Mentre la competenza estesa alla viabilità e alle monete sta ad indicare che gli affari marittimi sono passati in secondo piano: tanto è vero che gli statuti dedicano ad essi poco spazio, specificando molto più a lungo la « bailia et autorità » che il Magistrato possiede in materia di manutenzione stradale, nettezza urbana, edilizia. Per la darsena, i poteri sono: farla « nettare et evacuare »; sorvegliare che non vi si gettino rifiuti e zavorre, anzi obbligare i navigli a zavorrare con la sabbia dragata; rilasciare le licenze di carenare; « tener scrittura delle cose, instrumenti et altri necessari per uso di detta darsena e sua conservazione, e di tutte quelle cose le quali per causa di detto officio le perverranno alle mani farne inventario »; infliggere condanne pecuniarie; precettare la gente di mare per far eseguire lavori urgenti; disporre di eventuali legati e donazioni destinati ad opere marittime ²⁷.

Dietro un'apparente continuità di mansioni, la sostanza è però pro-

²⁶ A. Bruno, *Antico commercio dei Savonesi nel Mediterraneo e nel Levante*, in « *Bullettino della Società storica savonese* », I, 1898, pp. 110-125 (in particolare pp. 121-122); N. Cerisola, *op. cit.*, pp. 32-37, 46-47.

²⁷ Sul Magistrato di vie e darsena cfr.: *Statuti politici della città di Savona. Con le sue riforme et additioni rimesse a suo luogo, tradotti in lingua volgare*, Genova, G. Pavoni, 1610, pp. 84-94; ASS, *Statuti politici*, n. 6, cc. 6 v. - 7 r., 53 r. - 59 v.; ASS, C 1, 139 e 202. Il Magistrato « dura un anno e li officiali finito l'officio non puonno esser di nuovo elletti se non è passato prima l'anno intiero ». Nel 1635 il Consiglio della città delibera che gli eletti a tale carica siano « essenti da tutti li altri officii ».

fondamente mutata. Gli ufficiali di darsena non dispongono più di specifiche entrate portuali, essendo stato abolito il diritto di ancoraggio, e riservato al podestà o governatore genovese persino il diritto (e il piacere) della pesca in porto: « Il pescar nella darsena — scrive l'annalista Verzellino — gran diletto porge ai Signori Governatori della città, vedendo eglino saltare i pesci nelle canne e nelle reti, mentre che incauti procurano di fuggir al rimbombo di certi bolli che si fanno nelle acque »²⁸. Quel che più conta, gli ufficiali non possono « fare o innovare né in alcun modo intrometersi in quelle cose e cause riservate alla Signoria Ser.ma di Genova e da lei proibite ». Ciò significa che essi, come l'amministrazione comunale nel suo complesso, hanno perduto il potere di prendere decisioni senza il controllo ed il consenso del rappresentante governativo. A Savona, come nel resto della Repubblica, il giudicante - amministratore spedito dal Senato a reggere le circoscrizioni periferiche (sia esso un podestà, un capitano o un governatore), pur non ricevendo espresse istruzioni in materia portuale ha tuttavia di tale materia il pieno controllo, perché a lui compete la sorveglianza della finanza locale e dei lavori pubblici²⁹. Attraverso queste competenze il giudicante — o per meglio dire il governo che egli rappresenta — può bloccare qualsiasi intervento che oltrepassi appena l'ordinaria amministrazione: vietando l'aumento di imposte o l'accensione di mutui destinati a finanziare le opere portuali; o impedendo, come avviene a Sanremo nel 1647, il prolungamento di un molo che, col consentire un comodo riparo alle galere, potrebbe suscitare gli appetiti delle squadre straniere³⁰. Per evitare malintesi in un caso delicato come quello di Savona, il Senato genovese nel 1596 pensa bene di emanare un decreto che proibisce tassativamente ai Savonesi di fare alcunché *in materia augendi seu aptandi molem sive darsenam dicte civitatis sive apponendi vel addendi*

²⁸ G.V. Verzellino, *Delle memorie particolari e specialmente degli uomini illustri della città di Savona*, a cura di A. Astengo, I, Savona 1885, p. 65. Il sistema di pesca qui descritto è quello ancor oggi sporadicamente praticato in Liguria per la cattura dei cefali.

²⁹ Sulle competenze e sui poteri dei giudicanti genovesi mi permetto di rinviare a G. Assereto, *Dall'amministrazione patrizia all'amministrazione moderna: Genova*, in *L'amministrazione nella storia moderna*, Milano 1985, pp. 59-159.

³⁰ N. Calvini, *Storia* cit., p. 30.

capsas dicto moli seu darsine senza esplicita autorizzazione dei Serenissimi Collegi³¹. L'intento ostruzionistico, altrove implicito, qui è proclamato a chiare lettere, ed è d'altronde di pubblico dominio. A quell'epoca il cartografo romano Bartolomeo Crescenzo, nella sua celebre *Nautica mediterranea*, può scrivere di Savona: « Vi era prima nobilissimo porto di navi et galere, ma poscia fu riempito dalla Signoria di Genova *per tirar il traffico nella loro città* »³².

L'ostruzionismo verso un porto rivale non può tuttavia oltrepassare certi limiti. Come bene han detto i delegati di Savona fin dal 1526, « il privarci del porto [...] non tanto tende ad estinguere la nostra grandezza, quanto a ferir questo Stato »; l'impoverimento della città suddita la renderebbe « impotente in qualsivoglia bisogno a dar soccorso al suo prencipe »³³. Anche nei decenni successivi il tasto sul quale battono ripetutamente gli amministratori savonesi, nel rivolgersi ai senatori, è quello dell'interesse generale: « poi che veramente quella povera darsena è di pubblica utilità non solo a questa Eccellentissima Repubblica ma a tutto il loro Dominio, essendo refugio et ricettacolo di molte barche che altrimenti in li tempi fluttuosi si perderiano »³⁴.

Di fronte a queste argomentazioni la Repubblica non può rimanere insensibile e deve iniziare una politica di concessioni, accettando anzitutto l'esistenza della darsena savonese, quindi ricostruendo una struttura tributaria che possa garantirne la sopravvivenza. Nel 1539 la Signo-

³¹ ASS, C 1, 210, c. 14. Le *capsae* di cui parla il decreto sono cassoni in legno d'olmo aventi le dimensioni di circa m. 5 x 4 x 4. « Tali cassoni, formati a piè d'opera, perfettamente calafatati a tenuta d'acqua e con le pareti collegate da robusti tiranti in ferro, venivano affondati e quindi riempiti con pietrame e malta composta di calce appena spenta e di sabbia lavata. Soltanto le pareti verticali del cassone potevano essere ricuperate, mentre il fondo ed i tiranti in ferro restavano in opera » (E. Bizzi - E. Gallareto, *Il porto di Savona dalle origini al 1950*, Genova 1951, p. 12).

³² *Portolano della maggior parte de' luoghi da stantiar navi et galee in tutto il mare Mediterraneo, con le sue traversie et luoghi pericolosi, stampato dal Bartolomeo Crescenzo nella sua "Nautica Mediterranea"*, Roma, appresso il Bonfadino, MDCXIV (cito qui dalla riproduzione Pisa 1966, foglio A; il corsivo è mio).

³³ A.M. De Monti, *op. cit.*, p. 170.

³⁴ ASS, C 1, 209, cc. 441 - 443.

ria dà licenza di applicare per sei anni addizionali su un certo numero di gabelle; nel 1546, riconoscendo che lo scalo *comodo est nedum Saonensibus, sed aliis navigantibus in illis partibus*, stabilisce l'importante principio che le spese per la riparazione vengano accollate almeno in parte *vasibus ac barchis rippariarum*, cioè ai battelli che danno fondo a Savona provenendo dalle località costiere del Dominio o anche da fuori Stato, mediante la reintroduzione della gabella di ancoraggio³⁵.

Concesso dapprima in via eccezionale, l'ancoraggio viene poi sempre rinnovato annualmente a partire dal 1550 ed aumentato a diverse riprese: nel 1630, 1634, 1699³⁶. Frattanto nuove "addizioni" a favore della darsena vengono autorizzate nel 1556 sulla gabella di macina, nel 1632 su quella del vino, nel 1634 su quella delle carni³⁷; ma questo assetto tributario che viene via via formandosi presenta alcune caratteristiche negative. Il diritto di levare imposte viene sempre accordato *pro*

³⁵ Le addizionali concesse nel 1539 sono le seguenti:

Cabella oleorum et grascie	L.	160
» ponderis	»	500
» piscium	»	220
» macellorum	»	360
» caseorum	»	150
» canne (sui panni)	»	60

Totale L. 1.450

La somma è modestissima, ma considerevole se si pensa che nel 1538, dalla vendita di tutte le sue gabelle, la città non ha ricavato che L. 12.712 (A. Abate, *op. cit.*, p. 132; ASS, C 1, 209, cc. 135-136; ASS, *Carte Noberasco*, cart. IV, n. 1).

Per la concessione dell'ancoraggio si veda ASS, C 1, 209, cc. 195 e 198. La gabella è di soldi 5 per ogni 100 mine per tutte le barche delle Riviere e forestiere; sono esenti le barche savonesi mentre quelle di Genova, pagano solo soldi 3, e sono previste tariffe ancora minori per particolari trasporti.

³⁶ ASS, C 1, 209-215 (si veda l'indice dettagliato dei provvedimenti in materia in ASS, C 1, 208, alla voce *Ancoraggio*). Con l'aumento del 1634 si concede anche la « facoltà di scuoderlo nel porto di Vado in tutto come nel porto di Savona » (ASS, C 1, 212, n. 178).

³⁷ ASS, C 1, 209, c. 274; ASS, C 1, 210, libro III, c. 16; G.V. Verzellino, *op. cit.*, II, pp. 396-398.

tempore e deve essere rinnovato ogni anno o triennio o quinquennio: con la necessità, ogni volta, di implorare la proroga e con il rischio di un rifiuto o almeno di un ritardo che compromette il regolare flusso delle entrate, o la possibilità di appaltare con successo una gabella. Inoltre il Senato ha cura di esentare i *cives genuenses* e le loro merci dal pagamento delle gabelle di Savona³⁸, e a maggior ragione rifiuta di accordare qualunque sussidio governativo, accompagnando l'autorizzazione ad effettuare i lavori portuali con esplicite formule in tal senso: *Declarato semper et intellecto, quod impensa, quae facta seu facienda fuerit, sit semper sumptibus civitatis sine aliquo gravamine Reipublicae*³⁹. Viceversa lo stesso Senato non si fa scrupolo di caricare spese che dovrebbero spettare alla Signoria — come quelle per le nuove mura genovesi del 1630 - 1632 o quelle per la guerra di successione austriaca — sulla città suddita, ed in particolare sulle sue entrate portuali⁴⁰.

Tali entrate, poi, non garantiscono un finanziamento annuo stabile e sufficiente. L'ancoraggio e la gabella carne, per due secoli le principali risorse della darsena, sono soggette a fluttuazioni notevoli nel prezzo di appalto e nella resa effettiva, derivanti sia dalla congiuntura, sia dal frequente storno per altri usi⁴¹. L'ancoraggio in particolare si riscuote sempre difficilmente dalle imbarcazioni che danno fondo fuori della darsena; mentre gli ingressi in darsena diminuiscono per numero e portata man mano che aumenta l'insabbiamento dei fondali, cioè proprio quando ci sarebbe più bisogno di denaro per il dragaggio. Del tutto trascurabili sono altri piccoli introiti derivanti da addizionali a gabelle minori, ammende, lasciti, noleggio dei pontoni ad altre comunità. Modesti ed

³⁸ *Concessioni decreti et ordini della città di Savona concessi dalla Ser.ma Repubblica di Genova*, Genova, Pavoni, 1610, pp. 9-10; ASS, C 1, 209, c. 136.

³⁹ ASS, C 1, 209, c. 428.

⁴⁰ Il raddoppio dell'ancoraggio nel 1630 se ne va nella spesa delle nuove mura (ASS, C 1, 212, n. 272). Nel 1754, « per sodisfare al totale debito della M.ca Città contratto nelle passate emergenze di guerra », il commissario Gerolamo De Mari traccia un progetto che prevede diverse nuove imposte e addizionali, e destina al fine suddetto anche l'« aumento » della carne sino ad allora riservato al porto (ASS, C 1, 62, 7 novembre 1754).

⁴¹ Per l'andamento della gabella ancoraggio e della gabella carne si vedano, in fondo, le tabelle A e B.

incerti sono altresì i proventi del dazio imposto a partire dal 1635 ai bastimenti che intendono carenare in darsena⁴²: si tratta per lo più di piccole imbarcazioni — pinchi, leudi, gondole, tartane — che pagano poco in ragione della scarsa portata; solo eccezionalmente vengono tratte in secco, “frettate” e calafatate delle vere navi. Peraltro dai registri delle carene si rileva l’importanza che la pur modesta darsena savonese riveste nei confronti della Riviera di ponente, perché sono assai numerosi i patroni rivieraschi (di Spotorno, Alassio, Pietra, Laigueglia, Dianò, Celle, Albisola, Finale, Oneglia, Porto Maurizio, Cervo) che portano a riattare le loro barche a Savona.

3. *Lavori portuali, personale, attrezzature.*

Il metodo di gestione e manutenzione della darsena procede in realtà per emergenze successive: gli interventi di un certo rilievo vengono effettuati solo quando l’agibilità è fortemente compromessa per l’insabbiamento o per la rottura dei moli. Allora le opere straordinarie che si rendono necessarie comportano finanziamenti speciali e bisogna ricorrere a forti prestiti pubblici, garantiti con il gettito delle gabelle o dei loro “augumenti”. Vediamo per esempio che la comunità, la quale tra il 1608 ed il 1615 spende annualmente per la manutenzione ordinaria somme varianti tra L. 4.500 e L. 8.700⁴³, è costretta a prendere a prestito L. 50.000 nel 1626 e L. 60.000 tra il 1632 ed il 1634, impegnando per il pagamento degli interessi le imposte addizionali sul macinato e sul vino⁴⁴. Attraverso il meccanismo dei prestiti, cui si ricorre in

⁴² Il dazio sui bastimenti « per la licenza di briscare, arriondare e dar carena o altro » viene deliberato dal Consiglio generale di Savona il 19 luglio 1635, in ragione di L. 4 per ogni cento cantara fino a mille, L. 3 per ogni cento cantara oltre le mille (ASS, *Carte Noberasco*, cart. IV, n. 5; ASS, C 1, 62). Per l’andamento delle entrate si veda, in fondo, la tabella C.

⁴³ ASS, *Libri mastri del Magistrato di vie e darsena*, anni 1608-1615.

⁴⁴ ASS, *Carte Noberasco*, cart. IV, n. 5; ASS, C 1, 210, libro II, cc. 32-33. Altre 100.000 lire, sempre sui proventi del vino, vengono mutuate nel 1642 e spese per donare alla Repubblica due galere armate, nel quadro d’un programma di riarmo

modo più frequente e massiccio dall'ultimo decennio del XVII secolo in poi, si innesca un prevedibile circolo vizioso: il gettito della tassazione indiretta, che pure in certi periodi cresce più di quanto non possa sopportare una città impoverita, viene destinato quasi tutto al servizio del debito pubblico⁴⁵. Nel 1765 la città « aggravata di debiti, destituita di redditi et incapace a supplire alle giornali urgenze », con il porto « quasi chiuso e [...] oramai incapace di dare ingresso a' bastimenti », non può che levare l'ennesimo prestito, rassegnandosi ad « ipotecare a favore di chi impresterà il denaro *tutti* li redditi e fondi assegnati alla manutenzione del porto »⁴⁶.

Al pari dei finanziamenti ordinari, è piuttosto limitato il personale alle dipendenze stabili del Magistrato di darsena: un cancelliere, un cassiere, un "custode del porto", un "serviente", uno "stazzatore de' bastimenti", un "bollettiere" per il rilascio delle bolle di sanità. Fra

navale portato innanzi tra gli altri da Gio. Bernardo Veneroso, che in quell'anno è governatore di Savona. Si tratta d'una somma non spesa direttamente per il porto, ma destinata ad un oggetto che è sentito come affine: sia perché con le galere si contribuisce a garantire la sicurezza della navigazione, sia perché si spera con esse di ingraziarsi la Signoria e renderla più sensibile agli interessi marittimi di Savona (cfr., su questo episodio, G.V. Verzellino, *op. cit.*, II, pp. 301-307; ASS, C 1, 210, libro III, cc. 55-57; ASS, C 1, Porto 1, libro mastro dell'*Offitio delle gallere*).

⁴⁵ ASS, *Antica finanza*, 895. Nel 1693, da un « calcolo di ciò che la città di Savona ha assegnato per l'annuo spacciamento del porto », risultano assegnamenti per L. 6.610; ma tale somma, già di per sé modesta perché non vi rientrano più le addizionali su vino e macina, si riduce a sole L. 4.385, andandosene la differenza nel pagamento di interessi e capitali per somme prese a prestito. Nel 1696, degli assegnamenti di L. 5.629 ben 5.211 sono assorbite dai prestiti; nel 1697 le cifre corrispondenti sono 5.233 e 4.402. Nel 1701 le rendite del porto, dopo un forte aumento dell'ancoraggio, sono salite a L. 8.472, gravate tuttavia da interessi passivi per L. 3.075. Probabilmente per ovviare a questa situazione viene stabilita una clausola, riconosciuta dal Senato, in base alla quale se la darsena in un dato anno non ha sufficienti assegnamenti, si possono stornare a suo favore gli assegnamenti dei "luogatari" — cioè dei creditori pubblici — savonesi. Troviamo questa clausola menzionata in un documento del 1° marzo 1706 (ASS, C 1, Porto 7, cart. 1), ma non siamo in grado di precisare quando è stata introdotta.

⁴⁶ ASS, C 1, Porto 7, cart. 10 (il corsivo è mio). I principali prestiti contratti dalla città per il suo porto sono, al fondo, nella tabella D; le spese sostenute per lo stesso oggetto in anni diversi sono nella tabella E.

costoro è certo il custode ad avere l'incarico più delicato: eletto dagli Anziani della città, a lui compete la sorveglianza del buon ordine nella darsena e la vigilanza sui lavori portuali. Deve annotare in un libretto le barcate di sabbia dragata e portata via, o di scogli in arrivo per le gettate ai moli; è dunque sulla base dei suoi rilevamenti che vengono pagati quanti lavorano in porto: patroni di barche, uomini di fatica, etc. Perciò è tenuto al versamento di una cauzione e deve ottenere conferma annua con la presentazione di « fedi di buona servitù ». Tali cautele, tuttavia, non sempre dissuadono i custodi dai piccoli imbrogli o dalle disattenzioni interessate, cosicché a più riprese ci si lagna della loro cattiva condotta⁴⁷. O addirittura si sceglie la via di appaltare al custode lo « spaccio delle arene », facendone così il sorvegliante di se stesso⁴⁸; e uguale espediente, presentandosi l'occasione, si adotta sol serviente, al quale si paga « il solito salario, strenna et emolumenti », lasciandogli però, in cambio di una somma fissa garantita, « la facoltà di scuodere per suo conto tutto ciò che suole scuodersi dal Magnifico Ufficio da' bastimenti che danno carena nel presente porto »⁴⁹.

Ai magistrati annuali ed ai loro subalterni si affiancano, quando si tratti di far eseguire opere straordinarie, magistrature e deputazioni *ad hoc* (« ufficio della scogliera » o « delle cassie », « offitiali de pontone e cava », deputati « per assistere alle spese che anderà facendo l'appaltatore per evacuare il porto »), talora dotate anch'esse di cancellieri e scritturali, e autorizzate ad impiantare contabilità separate, relative agli stanziamenti che provengono dai mutui.

Quanto alla manodopera impiegata nei lavori portuali, essa è naturalmente molto fluttuante: per la manutenzione ordinaria poche decine di uomini (e donne), utilizzati per periodi variabili da uno a sei giorni la settimana a seconda della situazione meteorologica, pagati da un minimo di sei ad un massimo di ventidue soldi a giornata a seconda della loro prestanza ed abilità, lavorano a cavar sabbia con ordigni di varia foggia (o semplicemente con le zappe e le ceste dove il fondale è

⁴⁷ ASS, C 1, 62, *Registri delle deliberazioni del Consiglio grande, 1720-1780* (v., ad es., 16 dicembre 1739 e 8 gennaio 1752).

⁴⁸ ASS, C 1, Porto 7, cart. 10, 22 aprile 1769.

⁴⁹ ASS, C 1, 62, *Registri cit.*, 22 novembre 1741.

bassissimo) e a scaricarla per mezzo di coffe nelle bette che debbono trasportarla fuori della darsena. Il numero dei giornalieri impiegati cresce di molto allorché si eseguono lavori eccezionali, ma in tal caso è soprattutto la manodopera qualificata ad avere le sue buone occasioni di guadagno: muratori e tagliapietre, falegnami addetti alla confezione delle "casce", maestri d'ascia e calafati che costruiscono o riparano bette e pontoni. A volte, in situazioni di emergenza, l'impiego di uomini è assai più massiccio: raramente per spontaneo concorso di cittadini, più spesso sotto forma di lavoro forzato. Nel 1634, 1699, 1702, 1750 e 1766 si impongono, con l'autorizzazione del Senato, *corvées* agli abitanti di Savona, delle "ville" suburbane e delle comunità vicine⁵⁰.

L'attrezzatura usata per i lavori — imbarcazioni e macchinari — è talvolta di proprietà pubblica. Negli anni ottanta del XVI secolo, ad esempio, la comunità dispone di un proprio pontone e possiede una « machina che si adopra in lo nettare del porto »⁵¹. Un pontone pubblico esiste anche intorno al 1638 e poi nel 1693; nel 1681 si fabbrica « un instrumento a ruota per l'evacuazione delle arene », nel 1775 si realizza un nuovo e più grande pontone⁵². Ma l'impegno comunale

⁵⁰ G.V. Verzellino, *op. cit.*, II, pp. 264-265; A.M. De' Monti, *op. cit.*, pp. 249-250; N. Cerisola, *op. cit.*, p. 92; ASS, *Carte Noberasco*, cart. IV, fasc. 5; ASS, C 1, Porto 7, cart. 10.

⁵¹ ASS, C 1, Porto 5, fasc. II; ASCG, *Padri del Comune*, 316. Il 14 giugno 1589 il podestà di Savona manda ai Padri del Comune la descrizione e il modello « di una machina he si adopta per nettare questa darsina [...] con la quale ogni giorno si levano [...] più di 1500 cantara di terreno, con il travaglio di dieci homini ». « Si fa uno ponte navigabile sopra tre legni », lungo almeno palmi 60 e largo 10, « che sia con sponda al meno di tre palmi tutto ben calaffattato et stagno, perché si possa regere sopra aqua. Vi sieno piantati quattro legni dritti et doi traversi per che li homini che vñ lavorano con [...] le zappe bifolcate [...], et con ogni zappata portano alle volte più di uno rubbo di terreno [...] L'asta della zappa si è tanto longa, quanto fa bisogno per il fondo, et è la invention bella, riuscibile et infalibile pur che vi si lavori. Fra le altre cose con detta zappa si levano delle pietre pur che sieno spicate et non molto grosse ». Il 25 giugno il podestà insiste che la macchina savonese potrebbe essere introdotta nel porto di Genova, perché « è cosa veramente [...] di molta comodità, di poca spesa, di facile e certa riuscita, senza chimera di ordegni [...] inservibili, come ne sono statti fatti molti per il passato ».

⁵² ASS, C 1, Porto 2, n. 1; Porto 3, *Libro mastro del Magistrato di vie e darsena*, 1773-1775.

nella costruzione di macchine e di “ingegni” si rivela di solito antieconomico: la manutenzione costa molto, non sempre la si può pagare e capita che in pochi anni vada in pezzi quel che si era allestito con grandi sacrifici. O peggio accade, come nel 1590 e nel 1638, che i Padri del Comune requisiscano il pontone savonese per usarlo nel porto di Genova: a nulla valgono suppliche e proteste perché, come dice efficacemente il podestà di Savona in una sua lettera del 5 giugno 1589, le comunità soggette sono « muscoli del corpo, et pure al corpo è più necessario diffendere il capo, dal quale dipende il spirito vittale di tutto il corpo, che non è necessario di diffendere uno membro, senza il quale ancora può regersi il capo »⁵³.

La città, pertanto, ricorre molte volte ad attrezzature altrui: prende in affitto quelle dei Padri del Comune genovesi, più spesso si rivolge a privati che possiedono bette, chiatte, pontoni. Questi “patroni” — alcuni dei quali sono specializzati in opere portuali, tanto che li troviamo impegnati a Savona come a Genova o a Sanremo — risultano tra i principali beneficiari delle somme via via destinate alla darsena: anche perché è un piccolo numero di persone, non più di cinque o sei, ad ottenere con continuità l’assegnazione dei lavori e addirittura (lo segnala il ripetersi attraverso i tempi dei cognomi e persino dei nomi di battesimo) a tramandarseli di padre in figlio per diverse generazioni.

Normalmente i patroni vengono pagati in ragione delle barcate di sabbia trasportate, e il sistema si presta a “furbarie e rubarie”: si riempiono le barche d’acqua fatta affluire da un apposito pertugio, o si va fuori e dentro il porto sempre con la stessa sabbia, anziché dragarne di nuova⁵⁴. Tutte le volte che si vogliono e possono effettuare interventi di rilievo, si preferisce però ricorrere all’appalto, mediante contratti che di solito prevedono, unitamente ad opere di rafforzamento o prolunga-

⁵³ ASCG, *Padri del Comune*, 316. Nel 1638 il pontone di Savona viene spedito a Genova « con tutti i suoi fornimenti » per la fabbrica del nuovo molo della Lanterna: « Questo pontone era lungo palmi 70, largo 28 e da poppa 20, alto 7, aveva vela maestra latina e trinchetto guerra, ruota, scalmi 10 e remi di palmi 24 » (ASS, *Carte Noberasco*, fasc. IV, n. 5; ASS, *C 1*, 212, n. 349).

⁵⁴ Una vivace descrizione di queste frodi, e degli espedienti messi in atto per sventarle, è nel libro mastro 1633 dell’ufficio di vie e darsena.

mento dei moli, un iniziale lavoro di « escavazione e trasporto di arene, fanghi et altre immonditie » sino al raggiungimento di una profondità minima pattuita; e poi, per alcuni anni, una manutenzione tesa a conservare quei valori di scandaglio raggiunti⁵⁵. Se si considera quanto modesta sia la vita economica dei centri rivieraschi della Repubblica, non c'è dubbio che gli appalti portuali, alcuni dei quali per somme relativamente assai ragguardevoli, da un lato forniscano buone possibilità di occupazione per artigiani e giornalieri della città e delle ville; d'altro lato rappresentino occasioni ghiotte per i piccoli imprenditori e speculatori locali. Al punto che in certi momenti, considerando quanta parte del traffico di cabotaggio si svolga in Liguria senza bisogno di porti, ed a Savona stessa senza entrare in darsena, viene da chiedersi paradossalmente se quella darsena sia più importante come scalo marittimo o come luogo dove impiegare capitali e manodopera.

Certo è che il lavoro alla darsena di Savona — al pari e più di quanto avviene per i moli di Rapallo, di S. Margherita o di Sanremo — è una sorta di tela di Penelope: non si fa in tempo ad ottenere un piccolo risultato, che già la forza del mare, quella impetuosa delle libecciate o quella subdola delle correnti, ha vanificato ogni cosa. La malizia degli uomini dà il suo contributo, visto che gli appalti stipulati dalla municipalità non vanno quasi mai a buon fine e sfociano in liti interminabili. Ma è soprattutto l'inadeguatezza degli strumenti tecnico - scientifici ad impedire qualunque successo, benché la Repubblica abbia sempre provveduto, sin dal primo prolungamento del molo nel 1549, ad inviare a Savona personale esperto in opere marittime e murarie per compirvi perizie e approntare progetti. Anzi, per molto tempo l'assistenza tecnica, fornita per ordine del Senato e con l'ausilio dei Padri del Comune, resta l'unica espressione di generosità e di impegno da parte di Genova, ove si eccettui qualche graziosa concessione ai Savonesi di servirsi degli alberi del bosco camerale di Montenotte per costruire pontoni o casse⁵⁶.

⁵⁵ ASS, C 1, 172.

⁵⁶ ASS, C 1, 210, libro III, cc. 21 e 204.

4. *Le stagioni della collaborazione tra Genova ed i porti del Dominio.*

L'impotenza tecnica si rende del tutto evidente tra la fine del XVII e l'inizio del XVIII secolo, allorché la Repubblica decide di prendersi cura della darsena savonese, impiegandovi direttamente uomini e mezzi. Le motivazioni di questo insolito impegno nella tutela d'un porto rivierasco sono certamente complesse, ma non sembra azzardato individuarle soprattutto nel declino dell'emporio genovese e nella ricerca — da parte del governo e ancora più di San Giorgio — di vie commerciali che possano almeno parzialmente compensare la crisi del porto maggiore. È d'altronde un atteggiamento ricorrente, in seno al governo, quello di guardare con più attenzione, nei momenti di difficoltà, alle città soggette: la minaccia di Livorno, ad esempio, sollecita più volte a partire dalla metà del Seicento il disegno — peraltro mai realizzato — di sfruttare La Spezia come concorrente del porto toscano, attrezzandola e concedendole il privilegio di porto franco⁵⁷.

Anche per quanto riguarda Savona, la Repubblica ha dovuto in diverse occasioni interessarsi dei suoi commerci. Nel 1634 un Giovanni Giancardo « oratore della città di Savona » ha presentato la questione al Senato nei termini più chiari:

« Signori Serenissimi, la città fedelissima si è impoverita per il mancamento del traffico, [...] et i luoghi vicini non soggetti alla Serenissima Repubblica si sono arricchiti. Il traffico che può esser in Savona non può apportare disturbo se non alli luoghi non sudditi »⁵⁸.

Il 1634 è l'anno più buio per Savona, quando il porto « si riempì a tal segno » che i vascelli non potevano più entrarvi, e « coll'acqua morta nello racchiuso delle arene si dubitava da' medici che non marcissero e malamente si putrefacessero » quelli rimastivi prigionieri all'interno⁵⁹. Ma quell'anno tragico segna anche una timida inversione di ten-

⁵⁷ G. Giacchero, *op. cit.*, pp. 59-71.

⁵⁸ ASS, C 1, 210, libro III, c. 19.

⁵⁹ L. Girinzana, *La grandezza della città di Savona, ovvero Delle miracolose apparizioni di Maria Vergine*, Genova, Pier Giovanni Calenzani, 1638, pp. 166-167.

denza nei rapporti con la Dominante, la quale si mostra insolitamente premurosa; benché i cronisti savonesi preferiscano attribuire il superamento della crisi all'intervento miracoloso della Madonna⁶⁰.

Più tardi, nel 1653, le proteste savonesi per il commercio che langue e che « da qualche tempo in qua è stato trasportato in luoghi non soggetti al dominio della Repubblica » ottengono risultati tangibili, anche perché si ha cura di rivolgerle direttamente ai Protettori di San Giorgio, con i quali si concerta il riattamento della strada verso il Piemonte « con danari delle Compere », ed una serie di facilitazioni doganali⁶¹.

La darsena di Savona si chiuderà completamente o quasi in altre due occasioni, nel 1702 e nel 1745 (ASS, C 2, Periodo napoleonico, 58, fasc. 8).

⁶⁰ L. Girinzana, *op. cit.*, p. 167; G.V. Verzellino, *op. cit.*, II, pp. 264-265. Cfr. N. Cerisola, *op. cit.*, pp. 91-94.

⁶¹ Le richieste di Savona ai Serenissimi Collegi sono del 29 ottobre 1653. Esse mirano ad individuare una via di collegamento col Monferrato ed il Piemonte « senza necessità di toccare in Stati d'altri principi, per poter schivar li datji che in quelli si riscuotono con ogni rigore da chi viene in Dominio della Repubblica »; ed implorano qualche riduzione di gabelle « sopra quelle robbe e merci che per detta Città [di Savona] passeranno tanto di entrata quanto di uscita per trasportarsi fuori del Dominio ». Si ritiene, con ciò, « che non si possa mettere a pericolo l'introito delle dugane di Genova, ma che solamente si possa restituire alla detta città di Savona quel traffico che li è stato usurpato da i luoghi e popoli confinanti ».

In concreto le proposte sono: « Che sopra le robbe e merci che vengono dal Piemonte, le quali per lo più sogliono essere telarie, doletti e fustanei, e da Monferrato, le quali sogliono essere caneppe, coiri, stracci e qualche altre cose, che si porteranno a Savona per transito per fuori del Dominio, il pagamento delle gabelle sia ridotto da quel che hora si paga per via d'estimo a soldi 20 moneta di cartulario per ogni collo. Che l'estimo delli risi di Piemonte e Monferrato, come inferiori a quelli di Lombardia, si riduca in detta città di Savona a lire 6 il cantaro [...] con dichiarazione che queste facilità debbano servire solamente alle robbe e merci del Monferrato e Piemonte, ma non a quelle d'altri Stati, le quali se occorresse transitarne per detta strada debbano restare nelli termini in quali sono al di d'oggi. Che per quanto tocca alle robbe e merci che da Livorno et altri luoghi e paesi si porteranno a Savona per transito per Piemonte e Monferrato solamente, e non per altri Stati, come sono salumi, drogherie, zuccheri, amandole, pignoli, pepi, zebibi, canelle, piombi, stagni, vachette, panni, pannine, alumi, et altre cose per uso di quelli Stati, si riduca parimenti il pagamento a soldi vinti moneta

Concesse dapprima per due soli anni, le riduzioni tariffarie sono poi confermate, sia pure tra mille scrupoli e timori, fino al 1686, quando addirittura si procede ad un ulteriore forte ribasso quinquennale con argomenti schiettamente liberistici, con il convincimento cioè che attraverso Savona non potrà che incrementarsi il commercio col Piemonte e col Monferrato, e di esso beneficerà lo stesso portofranco Genovese⁶².

di cartulario per ogni collo come sopra, con dichiarazione che restino escluse da queste concessioni le sete, pelli di capra, panni di seta, cociniglie et altre merci e cose di consimil valuta alle sudette, sopra le quali si debba pagare ciò ch'è dovuto di presente, o che sarà dovuto per l'avenire. [...] Che fuori delli detti soldi venti per collo non debbano essere soggette a pagamento d'altra qualsivoglia gabella o carico, eccettuato l'ostelaggio, il quale sarà dovuto sopra quelle solamente, che fossero spedite dalli porti franchi di Genova. Che queste concessioni durino sin'a tanto che durerà la concessione dell'ultimo porto franco, che va a terminare a 12 febraro 1655; possano però andarsi prorogando e rinnovando [...] una e più volte secondo che stimasse convenirsi ».

Tutte queste richieste vengono approvate il 15 e 17 dicembre 1653 (ASS, C 1, 210, libro III, cc. 176-179).

⁶² In seguito ad una petizione presentata dall'amministrazione savonese nell'estate 1685 ai Protettori di S. Giorgio ed ai Collegi, viene stesa in data 26 giugno 1686 una relazione da un Francesco Maria Sauli e da un Niccolò De Mari a ciò commissionati dai Collegi stessi. « L'anno 1653 — vi si legge — furono da' Consigli della Serenissima Repubblica e delle Compere fatte diverse concessioni alla Città [di Savona] durature per tutto il 1655 per le robbe e merci che venissero dal Piemonte e Monferrato per via di Savona per trasportarsi fuori del Dominio, e per quelle che per uso dell'istessi Stati di Piemonte e Monferrato si transitassero per detta strada, e ciò a mira di ranimare (senza pregiudizio delle dogane di Genova come fu allora considerato) il traffico in Savona, che del tutto restava trasportato ne' luoghi non soggetti al Serenissimo Dominio, com'anche per li augumenti dell'introi publici, che dal portarsi il traffico in detta Città se ne sperava; e perché giustamente si apprese che nel praticarle potessero avere bisogno di qualche riforma, si stabilì per legge che le dette concessioni si potessero da' Serenissimi Collegi e Illustrissimi Protettori delle Compere prorogare, alterare, moderare e correggere conforme è seguito con la proroga sino all'anno 1769, nel quale tempo essendo stato posto in considerazione che, per quanto si praticasse il pagamento delli soldi 20 per collo, non era stato questo sufficiente a portare il traffico desiderato in Savona, mentre ne' luoghi fraposti nel Serenissimo Dominio non soggetti non si pagava cos'alcuna, e che se bene le strade per via di Savona erano assai più praticabili di quelle degl'altri luoghi non soggetti al Dominio Serenissimo, ad ogni modo li soldi 20 per collo eccedevano l'avanzo che si faceva per la maggiore commodità delle strade, oltre qualche altre difficoltà che s'incon-

Ma le timide iniziative liberistiche si scontrano con la pochezza delle attrezzature portuali. Nel 1693 il governatore di Savona scrive più

travano nel Stato Serenissimo per l'osservanza de' buoni ordini nel ricevimento e spedizione delle robbe più di quello segue ne' sudetti luoghi non soggetti ne' quali si usa libertà maggiore ».

Discussa a lungo la pratica, i Protettori di S. Giorgio concedono nel 1680 la tariffa di soldi 5 a collo (moneta di cartulario), ma i Collegi rinnovano nello stesso anno la concessione del porto franco mantenendo ferma la tariffa a soldi 20. Ora i relatori riconoscono che effettivamente il commercio ha abbandonato Savona, sia per la « molteplicità delle gabelle de quali si è aggravata la Città », sia per l'attrazione esercitata dalle *enclaves* dove il transito è del tutto esente da imposta. La riduzione della tariffa a 5 soldi sembra perciò assai opportuna, come bene avevano inteso i Protettori. « Né a questo può ostare la considerazione [...] che facilitandosi questo transito di merci per detta parte ne possa risultare danno all'introito di questa Dogana e Porto franco [di Genova], perché infatti si è riconosciuto che di quelle mercanzie a quali si permette il detto transito per Savona con li soldi 20 per collo non se ne fa estrazione da questi magazen per mandarle da questa Città per via di terra per Piemonte e Monferrato, essendo il transito più agevole, più breve e meno dispendioso per via di mare, onde quanto sono più gravi le imposizioni nel transitare dette merci per via di Savona, tanto maggiori sono il traffico e concorso d'esse da Livorno et altre parti alli luoghi di Riviera non soggetti al Serenissimo Dominio ove non si paga gravezza alcuna. Fu altre volte considerata per dannosa simile concessione alli soldi 5 col dubbio che tutte le tele procedenti dal Piemonte, che s'introducono per via di Savona in questi Porti franchi di Genova in quantità non mediocre, si sarebbero fermate in Savona con due cattivi effetti. L'uno che il negotio delle tele anco per quella che si fa in Genova si trasporterebbe in Savona. L'altro che la Dogana di Genova mancherebbe di quell'introito che va cavando da detta qualità di merci. Li quali due inconvenienti porterebbero il disimpiego del denaro di molti che l'imprestano a Piemontesi sopra il pegno delle robbe che portano qui, il mancamento della provvigione alle persone a cui ne resta appoggiato il pensiero della vendita et in conseguenza la minorazione del traffico con danno di tutte le gabelle di questa Città ».

Secondo i relatori si tratta di timori infondati: con la tariffa più bassa arriveranno più tele e merci piemontesi a Savona, di conseguenza ne giungeranno di più, via Savona, anche al porto franco di Genova, cosicché anche da Genova andranno verso il Piemonte più merci di quelle che ora provengono da Livorno. Si propone, ad ogni buon conto, di concedere il ribasso per soli cinque anni, lasciando ai Protettori di S. Giorgio la facoltà « di revocare la presente concessione ogni qual volta vi conoscessero danno de pubblici introiti ». Perciò « sarà pensiero del Scrivano de' Caratti e Scindico della Dogana di presentare in fine d'ogni anno all'Illustrissimo Magistrato la nota dell'essigenza delli detti soldi 5 fatta tanto in Genova quanto in Savona »: per cinque anni il rischio si può correre, visto che fi-

volte al Senato sollecitando interventi straordinari per la darsena, senza i quali la pur «incessante applicazione» della comunità ottiene poco, «si vede il consumo de' pubblici introiti, e non uguale il profitto». «Se mai, che Dio non voglia, si chiudesse questa bocca — sostiene ancora il governatore — resterebbero prive di porto le galee per un lungo tratto di mare da Genova sino a Monaco e Villafranca [...]; oltre le ragioni politiche, che sono di molta forza, sarebbe per soffrirne un rilevante danno nell'economico la Casa di San Giorgio che ne ricava dalle merci di mare scuti 3.000 argento annui»⁶³. Sollecitata dai Deputati ai negozi di San Giorgio, la Casa prende in esame la situazione, calcola il fabbisogno e decide di erogare per i lavori della darsena savonese un donativo di duemila scudi d'argento, oltre ad un prestito agevolato di L. 4.000, pretendendo però che altre L. 8.000 siano prestate dalla Camera e che il governo garantisca con la propria assistenza e sorveglianza il buon esito dell'operazione⁶⁴.

Il governo compie interamente il proprio dovere: manda a Savona il miglior personale tecnico di cui dispone, vi trasferisce imbarcazioni ed

nora le entrate sono state modeste. Una «nota dell'essatto nella Dogana di Genova a soldi 20 per collo per la robba spedita da Genova per via di Savona per il Piemonte» fornisce i seguenti totali: lire 2.280.10 per il 1680-81, lire 2.290.7.2 per il 1681-82, lire 2.715.10 per il 1682-83. Ed una «nota dell'essatto nella Dogana di Savona per le robbe spedite per portofranco per il Piemonte» fornisce, per i medesimi anni, i totali di lire 245.11.10, 243.19.1, 321.11.

Il 27 giugno 1686 i Collegi approvano il ribasso, ma a condizione che Savona si impegni a bonificare alle Compere di S. Giorgio lire 2.500 annue moneta di cartulario. S. Giorgio, cioè, vuole un introito minimo garantito di 2.500 lire; e Savona si impegna a pagare di suo l'eventuale differenza tra tale somma e quella effettivamente incassata. Impegno che viene ufficialmente assunto il 14 agosto 1686 e ratificato il 28 agosto dai Collegi (ASS, C 1, 210, libro II, cc. 316-319).

⁶³ ASG, *Ant. fin.*, 895, lettere 29 agosto, 10 ottobre e 10 dicembre 1693. L'importo di 3.000 scudi è largamente approssimato per difetto: in realtà il commissario che assiste alla dogana di Savona assicura che l'introito nei due anni 1691 e 1692 ha raggiunto gli 8.000 scudi circa (ivi, 27 dicembre 1693).

⁶⁴ Tutta la documentazione relativa ai finanziamenti ed ai lavori di quegli anni è in ASG, *Ant. fin.*, 895: *Porto, molo e darsena di Savona, 1693-1706*. Una analisi di questa importante filza, centrata prevalentemente sulla documentazione cartografica in essa contenuta, è in C. Cipollina, *L'insabbiamento del porto di Savona tra Sei e Settecento*, in «Bollettino ligustico», XXIII, 1971, pp. 45-62.

uomini solitamente al servizio del porto di Genova, incarica due patrizi di seguire personalmente i lavori e di curarne i relativi pagamenti, ordina che un abitante per ogni casa della città e ville sia tenuto a prestare una giornata di lavoro gratuito. Ma tanto fervore non approda a nulla: « Il spacciamento di questo porto — scrive il governatore Domenico Doria nel novembre 1698 — mi è convenuto toccare con mani riuscire di pochissimo profitto [...] per che quello si va guadagnando lentamente con le fatiche di più mesi si perde ad ogni sbatuta di mare, che di nuovo ricumula maggior copia d'arena ». Il 17 luglio 1699 una lunga relazione ai Collegi non fa che confermare l'inutilità degli interventi, sottolineando il sempre maggiore indebitamento della città, gravata ormai da debiti per quasi un milione e mezzo.

Il fallimento provoca alcune polemiche di carattere tecnico, sollecita la presentazione di piani più o meno fantasiosi, uno dei quali — quello dell'agostiniano Giacomo Maria Figari « ingegnere di Sua Maestà Cesarea » — viene accettato e fa spendere inutilmente qualche somma ancora. Infine il governo riprende in mano la pratica, fa stendere nuovi progetti e il 25 marzo 1702 dispone un piano di finanziamento mediante la scritta di 400 luoghi in San Giorgio. La Casa aderisce « considerando quanto influisca al traffico della Liguria » il porto di Savona; ma per pagare i proventi dei luoghi si appropria dell'intero ammontare della gabella d'ancoraggio, fortemente aumentata due anni prima. Il denaro ottenuto mediante la vendita dei luoghi consente di stipulare un contratto d'appalto per L. 108.000 — somma enorme per una città che all'epoca ricava dalle proprie gabelle meno di L. 65.000 annue — il quale prevede:

« la fabrica del nuovo mole, purgo et escavatione del porto e darsina da darsi tutto questo terminato e perfettionato rispettivamente in quattr'anni al più tardi, con obbligo di mantenere doppo di questi il mole per anni dieci, il purgo et escavatione del porto per anni ventisei, nel corso de' quali debba darseli dalla Città per detta manutentione la somma di altre L. 5.780 l'anno »⁶⁵.

Il notevole sacrificio finanziario, questa volta, sembra diretto a buon fine: nel 1705 il governatore attesta che gli appaltatori hanno compiuto

⁶⁵ ASS, C 1, 211, cc. 37 - 38.

nelle forme pattuite i lavori di scavo e costruzione, e che può cominciare il contratto di manutenzione. Sembra un momento felice di collaborazione, in materia commerciale, tra Genova e il suo Dominio: nel 1708 la Camera nomina una deputazione per dirigere le riparazioni al porticciolo di Camogli, già decise anni prima, e stabilisce che una notevole porzione dei costi sia ripartita su tutto il capitanato di Recco, di cui Camogli fa parte⁶⁶. In quello stesso anno il nuovo regolamento di porto franco, contando di « augumentare il commercio nella Repubblica », stabilisce consistenti riduzioni delle tariffe doganali per le merci in transito da Sestri Levante⁶⁷. Invece la politica degli sgravi doganali viene subito ritrattata e i lavori portuali languono. « Il molo di Camogli è sempre in fieri », sostiene nel 1717 un biglietto di calice, mentre i denari « cavati da' sudori di una comunità » giacciono « morti in San Giorgio »⁶⁸. A Savona il contratto di manutenzione sfocia in una lunga controversia con gli appaltatori, non ancora conclusa nel 1725, e in un rapido ritorno della darsena alle cattive condizioni di prima⁶⁹.

Intanto la stagione della collaborazione è tramontata, l'acquisto del Finale nel 1713 ha eliminato la più pericolosa via alternativa tra il mare e il Piemonte, le franchigie degli scali rivieraschi possono essere liquidate senza timori, il porto di Savona viene lasciato al proprio destino ed « in stato deplorabile » sino alla guerra di successione austriaca,

⁶⁶ ASG, *Notai*, sc. 1100, not. A. Schiaffino, n. 16. Il primo progetto per la "ristorazione" e il "crescimento" del molo di Camogli viene steso nel 1696 dall'ing. Silvestro Vignolo per incarico della Camera, ed è accompagnato da vive raccomandazioni sull'opportunità del lavoro: « Il beneficio che si apporterebbe non solo a detto luogo, ma anche a' bastimenti dell'una e l'altra Riviera . . . sarebbe di non picciol rilievo, non essendovi altro recettacolo da salvarsi, fra il porto di Genova e quel di Portofino, che questo di Camogli ».

⁶⁷ ASG, *Prefettura francese*, 1529, Grida dei Protettori di S. Giorgio in data 12 giugno 1710. Sulle riforme doganali del 1708 e sul loro rapido abbandono si veda L. Bulferetti - C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700 - 1861)*, Milano 1966, pp. 125-132.

⁶⁸ ASG, *Notai*, filza cit. Solo a partire dal 1730 i lavori ritroveranno impulso.

⁶⁹ ASS, C 1, 112; ASS, *Carte Noberasco*, cart. IV, n. 3, *Fatto concernente all'appalto dell'evacuazione del porto della città di Savona . . .*; ASS, C 1, 172, documenti circa la causa tra la Comunità e gli appaltatori, 29 gennaio e 8 febbraio 1725.

quando l'ulteriore indebitamento da essa causato riporterà la situazione ai tempi più cupi. Gli sforzi compiuti a cavallo del 1700 hanno però messo in luce, accanto all'incertezza e all'inadeguatezza delle soluzioni tecniche, altri fattori negativi nella gestione dello scalo savonese. Nel febbraio 1696 l'allora governatore Domenico Spinola ne ha denunciati alcuni con lucidità:

« In questo tempo, che ho avuto l'honore di servire Vostre Signorie Serenissime qui, ho cognosciuto ancora che la forma che si tiene di spendere le entrate assignate al spacciamento di questo porto non sono conforme [*sic*] devono essere, [...] sì perché sono le ultime ad essere sborzate, et assignate ne' peggiori debitori, come per essere distolte in qualche altro uso e bisogno della città, come ancora per essere ben spesso li sogetti a cui ne resta appoggiata la cura o incapaci o trascurati, o se cade in qualche sogetto valido, resta terminata per poco spazio di tempo l'incombenza, così [come] stabilito dal statuto politico di questa Città »⁷⁰.

Uso improprio dei fondi e debolezza di una magistratura temporanea, dove gli uomini di valore siedono troppo poco e gli incapaci troppo a lungo, sarebbero dunque i principali intralci. Resta da chiedersi il perché di questi difetti, e la risposta non può poggiare che su indizi sparsi. Qualche decennio prima, nel 1659, un altro governatore di Savona — Gio Batta Doria — ha spiegato in una gustosa relazione l'intreccio di complicità fra i capi delle fazioni cittadine che controllano l'amministrazione e gli appaltatori delle gabelle, al fine di « procurare con varij pretesti che il denaro del publico serva agli interessi de' privati »: i gabellotti e i loro accoliti si spartiscono i proventi fiscali, la comunità accumula crediti inesigibili e deve ricorrere sempre più al debito pubblico, mentre ogni « pover'huomo che [...] haverà preso a far qualche lavoro per il commune » impiegherà anni per farsi pagare⁷¹.

Quanto ai maggiori appaltatori delle opere portuali, essi pure godono di complicità e riescono a farsi pagare con sollecitudine fin troppo

⁷⁰ ASG, *Ant. fin.*, 895, 9 febbraio 1696. Il governatore suggerisce, per ovviare a questi inconvenienti, che i Collegi ordinino la creazione di una magistratura permanente e impediscano che sulle gabelle della carne e dell'ancoraggio — destinate ai bisogni della darsena — vengano emessi mandati per usi differenti.

⁷¹ ASG, *Magistrato delle Comunità*, 862.

sospetta, spesso per acquisti gonfiati o per lavori mai eseguiti: « di molti certo si è che sono di fabbricarvisi sopra una vendemmia », sostiene nel 1702 una *Dichiarazione del Minor Consiglio* auspicando la nomina di una deputazione di controllo, « altrimenti la maggior parte del denaro se ne andrà in mangerie »⁷². Il che si verifica puntualmente: nel 1721 una supplica al Senato rivela che gli appaltatori del porto sono « sette de' più floridi cittadini » di Savona i quali, « confidati più su le loro aderenze che su l'assistenza della giustizia, doppo d'essersi imborzata la somma di L. 177.369 si sono fatti lecito d'abbandonare de facto detto appalto, con lasciar detto porto pieno di sabbia poco meno di quello fosse in tempo che si sono assonti l'obbligo d'evacuarlo ». E si dice chiaro che questa pratica si è trascinata a lungo con danno della città perché nell'amministrazione civica, tra gli Anziani e i Maestri Razionali, sono « sempre stati [...] framischiati o qualche d'uno di detti appaltatori, o altri lor parenti o faotori », cosicché « il trattare di questa pratica era *ponere os in coelum* »³⁷.

Non si tratta di episodi isolati: quando, a partire dal 1763, si decide di sottoporre a revisione i libri contabili del Magistrato di vie e darsena, si scopre dappertutto « falsità di addebitazioni e mancanza di più somme a danno del Magnifico Ufficio », vien fuori un campionario davvero notevole di frodi e di irregolarità⁷⁴. Ma l'immane disonestà umana sembra favorita dalla debolezza istituzionale. È singolare che solo nel 1763, appunto, ci si preoccupi di rivedere le scritture. È altrettanto singolare che solo nel 1723 si stenda un progetto di riforma del Magistrato di darsena — per renderlo triennale e specializzato nella sola materia portuale trasferendo nei Censori la cura delle strade — e che tale progetto non venga approvato, se non molto più tardi e parzialmente⁷⁵. Come non vengono approvate, nel 1731 e nel 1739,

⁷² C. Cipollina, *op. cit.*, pp. 49-50.

⁷³ *Fatto concernente all'appalto cit.*

⁷⁴ ASS, C 1, 139, relazioni contabili 1763 - 1796.

⁷⁵ ASS, C 1, 172, *Relazione della deputazione incaricata di suggerire provvidenze per il porto*, 29 ottobre 1723. La magistratura viene effettivamente riformata e resa triennale con i decreti del Senato dell'11 dicembre 1739 e del 1° aprile 1746. L'amministrazione avrà anche facoltà di confermare in carica i magistrati, co-

proposte di riforma per l'elezione del custode del porto. L'unica innovazione di rilievo è la creazione, già nel 1704, di una *Deputazione agli arrendamenti del porto*, magistratura straordinaria destinata a curare la liquidazione del debito contratto due anni prima con San Giorgio, ed a durare in carica « sino all'opra finita » senza i consueti avvicendamenti di persone⁷⁶. Ma in questo caso è facile intuire che, oltre all'esigenza impellente di sdebitarsi, è l'oculata vigilanza di San Giorgio ad imporre ai Savonesi una maggiore cura delle pubbliche finanze.

Se si eccettuano i periodi di più acuta emergenza, o i momenti in cui è la Repubblica stessa ad assumere l'iniziativa, la sollecitudine della città minore per il proprio porto non sembra mai troppo viva: trapela dagli atti ufficiali che solo una parte (e non la maggiore) del ceto dirigente cittadino ha a cuore il problema ed è disposta a consumare energie e denari per risolverlo. « A conservar la darsena non è bastate spendervi annualmente [...] il doppio di quello che da' navigli si riscuote », aveva scritto l'annalista Verzellino⁷⁷. La gestione dello scalo non può che essere largamente passiva, solo una città commerciante può assumersene l'onere con entusiasmo e continuità. Ma Savona ha cessato presto di essere davvero una città mercantile e manifatturiera: la sottomissione del 1528, più che annientarne le libertà comunali, ne ha sconvolto il tessuto economico, privandola per sempre dell'antica funzione di emporio mediterraneo e colpendo a morte anche l'artigianato che era il più interessato ai traffici di largo respiro⁷⁸. Pochi decenni dopo, Savona è una città sonnolenta e graziosa, ricca di ville e di istituti religiosi, « utilizzata ormai, nell'ambito dello Stato genovese, come un'area peri-

me avviene nel 1780 quando essi, per avere bene operato, vengono prorogati nell'ufficio sino al 1786 (ASS, C 1, Porto 7, fasc. 10).

⁷⁶ ASS, C 1, 211, cc. 54 v. - 56; ASS, C 1, 215, n. 152. I Deputati agli arrendamenti del porto vengono nuovamente istituiti nell'aprile del 1753, per rimettere ordine nelle disastrose finanze dopo « le passate turbolenze di guerra ». Resteranno in carica, avvicinandosi solo in caso di malattia o morte, fin dopo la caduta della Repubblica (ASS, C 1, Porto 4, n. 1 e 2; ASS, C 3, 113, fasc. 1).

⁷⁷ G.V. Verzellino, *op. cit.*, I, p. 63.

⁷⁸ Per un'analisi puntuale del tracollo economico savonese dopo il 1528 si veda C. Varaldo, *1536, un anno nella crisi: società ed economia a Savona nell'anno dell'Apparizione*, in *La Madonna di Savona*, Savona 1985, pp. 8-99.

ferica, pianificata a puri fini di servizio »⁷⁹. Il suo ceto dirigente, in netto calo demografico come la comunità nel suo complesso, è costituito essenzialmente da proprietari e da *rentiers*: nessuna meraviglia se il porto non è il primo dei loro pensieri; o se, quando gli stanziamenti per la sua conservazione rischiano di compromettere il pagamento degli interessi sul debito pubblico, essi protestano e si oppongono, solidali in ciò con quelle opere pie e quei corpi religiosi che sono i maggiori detentori di “luoghi di monte”.

Questa debolezza degli interessi mercantili, comune a tutti i centri rivieraschi, compone con l'inadeguatezza delle strutture portuali un circolo vizioso che soltanto l'intervento deciso e continuo dello Stato potrebbe rompere: intervento tanto più necessario quanto più, nel corso del Settecento, si va delineando una strategia sabauda tesa a potenziare e favorire i porti di Nizza e di Oneglia⁸⁰. Proprio in un periodo in cui sono forti le preoccupazioni per la concorrenza di Nizza, tra il 1769 ed il 1775, la Repubblica torna infatti ad interessarsi del porto di Savona: gli assicura cospicui finanziamenti attingendo a “colonne” che giacciono inoperose in San Giorgio ed a capitali delle opere pie; segue i lavori portuali con grande attenzione; infine, nel 1778, rinnova ed accresce le franchigie doganali⁸¹.

Anche questo, però, è soltanto un episodio: importante, positivo nei risultati, eppure troppo tardivo e troppo isolato per segnare davvero l'inizio di una nuova politica portuale nella Repubblica di Genova. D'altronde, nel crepuscolo del vecchio Stato aristocratico, non c'è da attendersi alcuna spinta verso una ripresa massiccia delle attività marittime, nonostante le buone intenzioni di pochi riformatori e una non

⁷⁹ G. Fiaschini, *Savona: destino di una città minore tra medioevo ed età moderna*, in *La Madonna di Savona* cit., pp. 49-78 (qui p. 74).

⁸⁰ Il governo genovese, incapace di opporvisi, ancora nel 1751 pensa che la rovina degli scali rivieraschi possa favorire i commerci della Dominante. Tuttavia il regolamento di portofranco dello stesso 1751 ripristina alcuni punti franchi (Bocca di Magra, Sestri Levante, Savona, Finale) con risultati che si rivelano positivi nei decenni seguenti (L. Bulferetti-C. Costantini, *op. cit.*, pp. 147 e 152-155; v. anche G. Giaccherò, *op. cit.*, pp. 98-99).

⁸¹ ASS, C 1, Porto 3; ASS, C 1, Porto 7, fasc. 10; N. Cerisola, *op. cit.*, pp. 106-109.

sfavorevole congiuntura commerciale. Per quanto riguarda, in particolare, il potenziamento degli scali minori, qualcosa di nuovo comincerà ad accadere soltanto allorché Genova perderà la propria identità ed autonomia politica, e la logica dello Stato cittadino finirà per sempre.

Fioriranno allora i progetti napoleonici di grandi lavori marittimi e verrà delineandosi per la Liguria un primo sistema portuale integrato, pur se le realizzazioni resteranno modeste. Anche dopo, sotto il re di Sardegna, occorreranno decenni perché le iniziali buone intenzioni si traducano in atti concreti⁸².

⁸² A Savona alcune generazioni di storici locali, mentre levano lamenti sulle perdute libertà comunali e tacciano l'antica Dominante di egoismo e malvagità, mitizzano il breve periodo dell'annessione all'impero napoleonico, quando la loro città diventa capoluogo di dipartimento ed il porto riceve particolari attenzioni, dimenticando che in realtà i Francesi realizzano pochissimo. Da questa stessa storiografia vengono benevolmente considerati anche i decenni durante i quali la città fa parte del Regno di Sardegna, benché i Savoia non si mostrino nei fatti più solleciti dell'antico governo repubblicano, anzi compiano un arretramento rispetto alle concessioni doganali fatte da Genova nel 1778 (N. Cerisola, *op. cit.*, pp. 151-152). Nel 1852 un intellettuale savonese *engagé*, il medico-economista Carlo Gaetano Baffico, afferma compiaciuto che « attualmente, in virtù del nuovo reggimento, questo porto è dichiarato di prima classe, e qual proprietà dello Stato si avrà quindi la soddisfazione di vederlo presto reso come merita più comodo asilo d'ogni nave ». Così ammette implicitamente che fino ad allora il governo sardo non ha fatto nulla per migliorarne le condizioni; ma non rinuncia a ricordare, con rancorosa memoria d'elefante, che il bello scalo savonese è stato rovinato dai Genovesi (C.G. Baffico, *Savona. Cenni geografici, statistici, storici e commerciali*, estratto dal fasc. 84 della *Enciclopedia geografica*, Venezia 1853, p. 11).

TABELLA A

Entrate derivanti dalla gabella dell'*ancoraggio* e destinate alla manutenzione della darsena di Savona (a partire dal 1630 metà dei proventi dell'*ancoraggio* viene destinata al servizio del debito pubblico savonese). Importi arrotondati all'unità.

Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)	Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)
1634	300	1766	4.422 *
1636	1.470	1767	4.422 *
1637	1.400	1768	4.621 *
1647	1.050	1769	4.621 *
1649	900	1770	4.621 *
1693	653	1771	4.621 *
1696	704	1772	4.621 *
1697	734	1778	5.251
1701	3.566	1779	5.303 *
1702	3.578	1780	5.303 *
1703	2.146 *	1781	5.303 *
1704	2.146 *	1782	5.303 *
1705	2.146 *	1783	5.350 *
1708	2.192 *	1784	5.350 *
1709	2.192 *	1785	5.350 *
1710	2.192 *	1786	5.350 *
1753	4.706 *	1787	5.350 *
1754	4.400 *	1788	5.453 *
1755	4.400 *	1789	5.453 *
1756	4.226 *	1790	5.453 *
1757	4.226 *	1791	5.453 *
1758	4.332 *	1792	5.453 *
1759	4.332 *	1794	6.175 *
1760	4.332 *	1795	6.175 *
1761	4.332 *	1796	6.175 *
1762	4.332 *	1797	6.175 *
1763	4.422 *	1798	6.175 *
1764	4.422 *	1799	5.221
1765	4.422 *		

* = prezzo di vendita della gabella.

TABELLA B

Entrate derivanti dalla gabella carne o sue addizionali e destinate alla manutenzione della darsena di Savona. Importi arrotondati all'unità.

Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)	Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)
1636	11.042	1762	3.502 *
1637	12.018	1763	3.975 *
1647	6.500	1764	3.975 *
1693	5.516	1766-1767	4.069
1696	4.500	1768-1769	4.525
1697	4.499	1770	2.209
1701	4.906	1771	2.403
1702	4.830	1772	3.750
1705	14.095	1773	3.000 circa
1753	11.471 *	1774-1775	6.850
1754	11.471 *	1776-1777	6.987
1755	11.551	1778-1779	7.945
1756	4.126 *	1780	6.349
1757	4.126 *	1781-1782	6.400 *
1758	3.562 *	1783-1784	6.146
1759	3.240	1785-1786	5.956
1760	3.155	1787-1788	6.112
1761	3.502 *		

* = prezzo di vendita della gabella.

TABELLA C

Entrate provenienti dal dazio delle carene della darsena di Savona. Importi arrotondati all'unità.

Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)	Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)
1736-1741	300 annue circa	1766	1.045
1753	771	1767	1.207
1755	1.219	1768	1.035
1756	986	1769	807
1757	918	1770	675
1758	821	1771	665
1759	871	1772	648
1760	644	1773	712
1761	996	1774	757
1762	747	1775	972
1763	860	1776	902
1764	1.072	1779	134
1765	829	1780	204

TABELLA D

Principali prestiti contratti dalla comunità di Savona per i bisogni del porto.

Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)	Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)
1626	50.000	1754	6.000
1633-1634	60.000	1756	1.800
1642	100.000	1764	7.000
1661	25.000	1765	35.000
1690	16.000	1766-1768	16.000
1694	8.000	1770	119.500
1702-1703	82.080	1774	100.000
1749	30.000		

TABELLA E

Spese annuali per la manutenzione ordinaria o straordinaria della darsena di Savona (per gli anni nei quali non è possibile indicare esattamente le spese si sono indicati gli assegnamenti per i lavori del porto). Importi arrotondati all'unità.

Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)	Anno	Importo (in lire genovesi, moneta corrente)
1546-1548	5.579	1760	6.329
1586	7.500 circa	1761	5.141
1608	5.565	1762	5.367
1609	7.033	1763	2.700
1610	7.088	1764	27.015
1611	6.967	1771-1773	103.190
1612	8.701	1773-1775	70.875
1613	13.085	1776	6.675
1614	4.455	1777	6.800
1615	5.077	1778	7.300
1626-1627	15.931	1779	4.000
1633	23.163	1780	6.912
1634	22.623	1781	5.500 *
1635	11.051	1782	6.500 *
1636	16.480	1783	3.100 *
1637	16.168	1784	6.500 *
1647	14.432 *	1785	4.774 *
1648	7.328	1786	4.656 *
1649	6.775 *	1787	2.519
1650	1.551	1788	2.237 *
1651	1.016	1789	3.100
1652	807	1790	15.500 *
1694-1701	96.000	1791	4.900 *
1753	4.800	1792	5.867 *
1754	7.214	1793	5.300 *
1755	8.032	1794	7.520 *
1756	7.530	1795	5.500
1757	6.722	1797	9.000
1758	8.022	1800	9.489
1759	4.598		

* = l'importo comprende anche le spese per la viabilità urbana, non esattamente definibili.

° = la prima somma si riferisce ai lavori di dragaggio, la seconda ad interventi ai moli, riparazione o costruzione di pontone o bette.