

GIOVANNI REBORA

**I LAVORI DI ESPURGAZIONE DELLA DARSENA  
DEL PORTO DI GENOVA NEL 1545**



SOMMARIO: 1. Le fonti - 2. Le premesse - 3. L'opera - 4. L'approvvigionamento dei materiali - 5. La manodopera - 6. La mercede - 7. Il trasporto dello "zetto" - 8. La misura dell'opera: il denaro ed il sociale.

### 1. *Le fonti.*

Nel quadro degli studi su vicende di lungo periodo raccolti in questo volume mi sembra opportuno approfondire almeno un "caso", dare cioè un quadro, quanto più possibile vicino alla completezza, di una opera eseguita nel porto di Genova e misurarne l'incidenza sulla città, sia per ciò che riguarda la popolazione, sia come esempio di impiego e di organizzazione di manodopera, sia infine come "comunicazione" da tramandare nella memoria collettiva, senza contare lo sforzo finanziario che da solo ne giustifica la celebrazione.

L'Archivio storico del Comune di Genova conserva ciò che resta dei documenti relativi agli uffici dei Padri del Comune, la magistratura che presiedeva alle opere pubbliche urbane, al controllo dell'edilizia ed alla manutenzione del porto. Tra i documenti rimasti, oltre ai registri contabili che annotano i movimenti finanziari, ma non descrivono lo svolgersi dei lavori per ragioni di sintesi (si tratta di libri mastri), ci sono pervenuti alcuni registri relativi a contabilità speciali riguardanti singoli interventi di particolare importanza, alcuni registri incompleti ed un gruppo di filze che raccolgono le "pezze giustificative" delle spese sostenute, ciascuna riferita ad opere distinte<sup>1</sup>. Le filze contengono

---

<sup>1</sup> L'insieme è citato esaurientemente in P. Massa Piergiovanni, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra medioevo ed età moderna*, in questo stesso volume.

documenti di varia natura ed appaiono in qualche caso incomplete. Tra tutte, quella che sembrava essere sfuggita in passato agli studiosi, e quindi la meno *visitata*, in quanto collocata in una serie archivistica diversa, appare anche la più completa perché raccoglie la documentazione di un'opera dall'inizio alla fine della stessa<sup>2</sup>. Alcune spese in essa documentate sono controllabili nei libri contabili e l'avvenimento che viene evocato dalle fonti scritte è rappresentato in un quadro che celebra l'opera ed è conservato al Museo navale di Genova. La celebrazione pittorica dell'avvenimento fissa uomini, strumenti, ambiente e gesti in una ingenua ma sorprendente descrizione di un fatto ben lontano dalle imprese eroiche, bibliche o edificanti che l'*arte* dell'epoca era solita immortalare. È opportuno sottolinearne l'importanza: per il committente l'*espurgazione della darsena* vale la spesa di un quadro e merita una opportuna celebrazione "descrittiva" secondo la tradizione delle rappresentazioni della città e dei maestri cartografi. L'opera portuale è degna degli annali e vive nella memoria collettiva come una grande impresa. Questo filone avrà in Olanda i suoi grandi maestri.

Per questa coincidenza di fonti scritte e di fonti iconografiche e per la completezza delle stesse, la scelta del "caso" è caduta sulla *espurgazione della darsena* del 1545.

I documenti sono scritti con grafie differenti a causa del gran numero di *mani* che li hanno prodotti: molti sono rovinati dal tempo e presentano buchi che hanno determinato, purtroppo, qualche imprecisione nei dati raccolti; spesso si tratta di foglietti contenenti conti del taverniere, del falegname o di altro artigiano che ha peggiorato l'incertezza grafica con l'affrettata stesura. Se i conti dei fornitori non offrono, ad una critica attenta, eccessive garanzie di certezza e di completezza, ciò che invece appare convincente è la documentazione prodotta dagli addetti dell'amministrazione. I conti relativi alla manodopera ingaggiata e quelli che riguardano i conduttori dei numerosi muli costituiscono un insieme di dati che travalica i limiti dell'impresa per proporre suggerimenti intorno alla società in cui l'opera si è compiuta.

---

<sup>2</sup> Archivi Storici del Comune di Genova, *fondo* Padri del Comune, *Atti*, filza 18.

## 2. *Le premesse.*

Le attività edilizie appaiono, a Genova, in continua espansione fin dal medioevo. Con l'aumentare dei traffici e dell'importanza dello scalo aumenta anche la città che edifica intorno al porto la sua "piazza" coronata di portici. Quando l'affermarsi del mondo artigiano condurrà ad un nuovo assetto sociale e quindi politico, si assisterà anche ad un nuovo modo di abitare con l'accorpamento delle case verticali in blocchi destinati a soluzioni abitative orizzontali, si tampaneranno i portici e le logge, si distruggeranno le polifore per sostituirle con finestre rettangolari, si intonacheranno le facciate (che saranno anche affrescate). Tutto questo sembra raggiungere la massima intensità tra la fine del Quattrocento e la prima metà del Cinquecento. Demolizioni per far posto a nuovi edifici, ristrutturazioni, restauri, riassetto urbano. Esempio il caso della piazza Banchi, dove si demoliscono le vecchie case degli Usodimare (con portici) per far posto alla loggia dei mercanti, le case antiche dei Lomellini (con loggetta) per costruire una nuova chiesa intitolata a San Pietro; si demoliscono le vecchie logge e si allarga il vicolo, che diventerà via Ponte Reale, tagliando parte delle case che si affacciano su di esso. Questa intensa attività edilizia in una città tutta costruita intorno al suo porto produsse effetti di ricaduta inevitabili sia sul traffico portuale sia sul sistema di controllo dei detriti.

Sembra opportuno ricordare che l'accesso principale alla città è quello dal mare, che costituisce anche la via meno costosa. L'accesso per via di terra da nord e da ponente era possibile, con carichi, soltanto per mezzo di muli; da levante si poteva effettuare con carri soltanto fino alle porte della città; oltre, fino al bacino portuale, si doveva ricorrere al mulo. Dal mare, invece, si può raggiungere il cuore della città, verso il quale confluisce, come verso il Campo di Siena, la raggiera delle viuzze che portano alla piazza centrale. Si scaricavano perciò in Darsena i materiali necessari alle opere edili e dalla Darsena partivano i detriti per la discarica oltre il Capo di Faro, in mare. Se è inevitabile che durante le operazioni di carico e scarico qualche cosa finisca in mare, ciò era frequentissimo durante le operazioni relative allo scarico dell'arena e dei laterizi. Nulla di sorprendente, quindi, se sul fondo si accumula una quantità di *getto* che in tempi relativamente lunghi riduce la profondità del bacino, impedisce l'attracco, ostruisce lo sbocco delle fo-

gnature. A questo si aggiunga il *getto* dovuto al comportamento dei numerosissimi barcajoli o dei marinai il cui senso civico non impediva di buttare nello specchio d'acqua tutto ciò che non era necessario trattenerlo a bordo. Completano l'opera di riempimento le piogge, che dilavavano verso il porto la notevole quantità di calcinacci che ingombravano i vicoli durante le operazioni edilizie.

La decisione di ripulire il bacino della Darsena era, quindi, ampiamente giustificata. Era anche necessario "comunicare" al *popolo* che il governo della Repubblica, tornato all'antica politica mercantile (soffocata, o trascurata, dall'ascesa artigiana del secolo passato), prestava la massima attenzione sia alle opere portuali sia alla politica dei porti.

I Padri del Comune decisero di provvedere all'*espurgazione* della Darsena, assumendone la responsabilità amministrativa ed organizzativa. Alla Repubblica e quindi al suo rappresentante "legale", il Doge, l'incarico di appoggiare con l'autorità dello Stato le richieste dei Padri, sia presso le podesterie e le città convenzionate della Liguria per il reclutamento di barche e di uomini, sia presso la Casa delle Compere di San Giorgio per l'indispensabile ausilio economico e finanziario.

Si decise di ripulire il bacino della Darsena e si progettò di realizzare l'opera nella stagione in cui fosse minore il rischio di tempeste e di alluvioni: da marzo a metà luglio.

### 3. *L'opera.*

Si trattava di costruire una palizzata che facesse diga al mare tra il ponte, che divideva in due parti il bacino della Darsena, ed il molo che lo proteggeva verso l'esterno. Approntata la palizzata, rivestita di tavole che i calafati avrebbero provveduto a rendere stagne, si doveva estrarre l'acqua dal bacino per mezzo di *cicogne*, lunghi pali disposti a bilanciere su una forcella, cui era appeso un *bogliolo*, cioè un grosso secchio di legno, che veniva riempito, sollevato e svuotato fuori del bacino. Questi strumenti, identici alle cicogne che estraggono l'acqua dai pozzi, erano collocati in riga lungo la palizzata ed erano serviti ciascuno da due uomini.

Svuotato il bacino dall'acqua si doveva tenerlo asciutto sia continuando ad *agotare* con le cicogne l'acqua che entrava dalle fessure, sia controllando e riparando eventuali cedimenti nella palizzata, ora dall'interno, mediante la sistemazione di puntelli e rinforzi, ora dall'esterno, inviando *margini* (sommozzatori a corpo libero) a revisionare il manufatto.

I lavori ebbero inizio ai primi di marzo con l'impiego di manovalanze generiche adibite a *levare il zetto* (detriti) e di maestranze qualificate destinate a preparare la palizzata ed a rifare o riparare parti in muratura. Si dovevano liberare e riparare i condotti che scaricano (ancora oggi) in Darsena le acque, i detriti ed i liquami di almeno due torrentelli, coperti già dal XIII secolo e che fungono da fognatura principale. A questo servizio furono destinati 17 *quintanerii* impegnati dal 16 marzo all'8 aprile per un totale di 200 giornate complessive; ad essi si affiancarono i maestri antelami, insieme con i loro lavoranti, per rifare le pareti, le coperture e le bocche dei condotti. Sempre in marzo si prepararono i pali e le tavole per la diga: i falegnami ed i maestri d'ascia fabbricarono scale, scalandroni, ponteggi, cavalletti, ed attrezzarono i pontoni (uno grande ed uno piccolo). A partire dal 23 marzo si cominciò a piantare i pali con l'ausilio del pontone e si intensificò il lavoro dei maestri d'ascia e dei falegnami che lavoravano al Palazzetto, nel quartiere del molo, per *fare le tavole per la passionata* e, sul pontone, per seguire il lavoro di 20 persone che dovevano inchiodare le tavole ai pali, in modo che la diga, dopo l'intervento dei calafati, risultasse del tutto stagna. Un *marginone* (o marangone) controllava il lavoro immergendosi. Per fornire le pietre ai maestri d'antelamo si aprì la cava di Pietraminuta, sita alla sommità della collina che scende verso il cantiere (l'attuale salita di Pietraminuta), dove prima cinque e poi undici uomini cavarono le pietre da affidare per la rifinitura ad un maestro piccapietra coadiuvato da 5 *rompitori di pietre*. La messa in opera spettava ad otto maestri d'antelamo con due famuli ed una ventina di impastatori. Terminata la palizzata vennero montate le *sigogne* e si cominciò la parte tecnicamente meno importante ma certo quella che vide il maggior sforzo organizzativo: la vera e propria *escavazione ed espurgazione della Darsena*, con l'immissione sul fondo ormai liberato dall'acqua di centinaia di lavoratori impegnati a scavare, riempire coffe e trasportarne il contenuto ai bordi del *lavorerio* per versarlo sulle barche o per caricare le some dei muli.

#### 4. *L'approvvigionamento dei materiali.*

Non conosco gli ordinativi (probabilmente contenuti in gruppi di documenti prodotti e verosimilmente spediti nell'anno 1544 e che io non ho trovato) per l'approvvigionamento del legname di maggiore mole, come i pali e le tavole per la palizzata, o per altri materiali od attrezzi (calce, pietre, ecc.). Si tenga conto, comunque, che una parte delle attrezzature provenivano dal magazzino dov'erano conservati, per il riciclaggio, i pali e le tavole usati per opere precedenti e ciò che rimaneva degli attrezzi. Rimangono però alcuni conti dai quali si evince che i materiali venivano inviati su richiesta via via che se ne presentava la necessità, affinché fosse il fornitore a provvedere al magazzino, evitando cumuli di legname in attesa d'uso che avrebbero creato problemi di custodia e soprattutto ingombrato gli spazi ed impedito il lavoro delle maestranze.

Il 2 giugno Maestro Antonio Capello invia la fattura per la manifattura di 123 manici di badili, 54 manici di zappe larghe e strette, diversi boglioli *in diverse partite*; alla fine di luglio arriva la fattura per la fornitura di ferramenta per carpenteria e di badili (la parte in ferro) forniti *in diverse partite* dall'8 maggio al 14 luglio: 32.400 *aguti da chiavare*, 500 *aguti da banco*, 300 *aguti da spranga*, 790 *aguti diversi*, 2 martelli, 75 badili, 2 mappe, 2 cancani, 25 libbre di sagore da ponte e 17 libbre di pernetti. Il conto di maestro Antonio, ferraio, comprende un gran numero di oggetti come mappe, cunci, mazze, cancani, chiavi e chiavette (da carpentiere e da muratore), anelli da muri e cerchi in ferro per i boglioli, forniti in minute partite dal 22 maggio al 23 luglio, oltre all'*acconciatura* di badili, zappe e boglioli vecchi e nuovi. Le riparazioni dei badili, zappe e boglioli vecchi sono eseguite, verosimilmente, su oggetti conservati in magazzino, residui di precedenti opere.

I documenti non parlano dei pali, provenienti forse da Sassello, come per tutte le altre opere analoghe eseguite a Genova, ma restano almeno due note relative alla fornitura, sempre in tempi differenti, di legnami di faggio e di rovere destinati alle ponteggiature ed alle cicogne; il legname greggio proveniente dal bosco di Sassello veniva preparato a Varazze e rifinito a Genova, quindi consegnato secondo le richieste.



Si misero in opera

6	mezze tavole
170	trapelle di faggio e di rovere <sup>3</sup> ( <i>di goa 9 singula</i> )
40	mezze trapelle
49	parati <sup>4</sup>
68	trazoni
28	bechiarie ( <i>per far le sigogne</i> ) <sup>5</sup>
9	spine
6	vernigati
6	sassore

A titolo di esempio, alcune spese minori che, seppure frammentarie, sono indizio della minuziosa organizzazione messa in atto dai Padri del Comune, come la lista di 24 persone, tra fornai e tavernieri che riscuotono il prezzo di forniture minute effettuate durante tutto il periodo per un ammontare complessivo di L. 84.12.4, o come le fatture di Martino Negadebiti, taverniere dal nomignolo eloquente, che fornisce olio e candele *per la passionata e le sigogne, stopini per li lanternoni et uno roxentaro* (concone di metallo) *novo*. Salvo il concone, il resto è destinato ad illuminare il lavoro notturno. Un altro taverniere riscuote invece il prezzo di L. 18.18 per aver fornito giornalmente, dal primo al 18 luglio, *a lo oficio al patron del pontone* ed agli scrivani: vino, pane, frutta e *fogasse*.

##### 5. *La manodopera.*

Un drappello di tecnici, maestri d'ascia, calafati, maestri d'antelamo, scalpellini, piccapietra, margoni e falegnami, coadiuvati da famuli e lavoranti, poco più di un centinaio di persone, un *patrono* del pontone maggiore con i suoi aiutanti ed alcuni lavoranti, poi chiattaioli, carpen-

---

<sup>3</sup> Trapelle: aste, pali di diametro relativamente piccolo (10 cm.).

<sup>4</sup> Parati: travi a forma di parallelepipedo, traversine. Servivano per tirare in secco le barche; al momento del varo delle navi si ungevano col sego affinché lo scafo scivolasse.

<sup>5</sup> Bechiarie, bechiane: altalene (toscano: biciancola).

tieri, camalli, muratori, impastatori di calce ed arena, *quintanerii* ed altri lavoratori qualificati, effettuarono in tutto circa tremila presenze in 97 giorni: tanto durò l'operazione, contro le 15.000 presenze dei lavoratori generici che si avvicendarono sul fondo del bacino dal 13 aprile in poi.

Se il reclutamento di tecnici e di maestranze qualificate non sembra abbia presentato difficoltà, visto che si potevano trovare in città ed erano richiesti in numero ragionevolmente basso, non si rivelò così facile reclutare la manodopera generica destinata al lavoro di sterro e di facchinaggio dei detriti. Si dovette chiedere l'intervento del Doge e l'aiuto del Fieschi per far scendere dalla montagna centinaia di uomini, da organizzare in un sistema di turni (sorprendente per efficacia, date le oggettive difficoltà logistiche) e da pagare con anticipi al momento della partenza per vincere o diminuire la comprensibile renitenza<sup>6</sup>.

La manodopera disponibile in città era stata organizzata in compagnie. Si erano inquadrati i *figoni*, probabilmente coatti, data la loro condizione di sbandati, vagabondi, liberti senz'arte, schiavi e poveri disgraziati d'ogni sorta, ma non si riuscì a contarne più di 286 nel momento di massima necessità. I figoni furono iscritti nella *compagnia della luna* e rappresentarono, volenti o nolenti, il gruppo più assiduo: dal 13 aprile al 20 luglio prestarono 14.925 giornate.

Al secondo posto per assiduità la *compagnia della Croce*, *capitaneata* da Luciano di Cassana, alla quale venne aggregata, a partire dal primo giugno, la *compagnia di San Giorgio*. Le due compagnie insieme raggiunsero 14.924 giornate e furono presenti con schiere superiori alle 250 persone. Un'altra compagnia, quella *del sole*, formata anch'essa da uomini reclutati in città, fornì 9.450 giornate complessive. Queste compagnie potevano assicurare una media di presenze relativamente costante, ma si rivelarono insufficienti.

---

<sup>6</sup> Risposta, senza data, alla sollecitazione del Doge del 4 luglio: «... i nomi de quelli (che verranno inviati) si denotano in una lista, e perché li facciamo boni sino ad soldi dexe il giorno, dedutto quello che V.S. li pagarano, vi contenterete al fine suo, denotarne quanti giorni harano servito aciò li possiamo safistar di quanto li havemo promesso...». Allegata la distinta (*distatio de homi duxento*) delle nove località di reclutamento e dei contingenti in ciascuna reperiti.

La necessità di aumentare il numero degli uomini addetti allo sterro ed alla raccolta dei detriti si fece urgente all'inizio del mese di luglio, quando il timore che le piogge potessero distruggere il lavoro compiuto divenne assillante.

La preoccupazione dei Padri del Comune è palese nelle lettere di imposizione alle Riviere, cui provvede l'ufficio del Doge: «... vedendo che per il mancamento degli huomini non si fornisce essa opera sì presto... si ordina di reclutare al più presto allo scopo di evitare le piogge...». Dal Bisagno 90 uomini, 50 da Recco, 125 da Rapallo e 200 da Chiavari. (4 luglio 1545, *Duce et Governatore della Repubblica di Genova*). Lo stesso messaggio venne inviato, sempre il 4 luglio, alla riviera di Ponente, per l'imposizione di uomini: Voltri 125, Varazze 70, Stella 100, Savona 200, Polcevera 150.

Il reclutamento fu laborioso, gli uomini reclutati nei più nascosti luoghi della Liguria: «... Homini vinti et ne mandiamo quindexi et li altri si manderanno non avendoli anchora possuti trovare...» (lettera da Chiavari senza data, ma tra il 4 e il 7 luglio). Il 10 luglio il Consiglio di Chiavari invia la lista dei luoghi di reclutamento, nove località: «... havemo ripartito homi duxento in tutta questa nostra podestaria per mandar costì alla opera della nuova darsina et havemo assegnato ad ogni Capelania la sua portione sechondo il nostro solito. Per la includenda lista vedrete de quelli ne spectat». Per le provenienze più lontane si concessero ragionevoli tolleranze di ritardo: due giorni per Polcevera e Voltri, quattro giorni per Savona, Varazze e Stella.

Strappare gente alla campagna nei mesi estivi fu un'impresa ardua, però ebbe successo. Coerciti ma pagati, giunsero rinforzi dalle valli e dalle Riviere, a piedi o in barca, da cinquanta borghi e ville del Levante, da 65 luoghi del prossimo Ponente, da Varazze, da Savona, e dai villaggi della Stella. Inviati dal conte Fieschi, si unirono a questi gli uomini dei feudi sui quali il conte esercitava la sua autorità a partire da Busalla e Crocefieschi fino a Pontremoli, all'estremità orientale dell'Appennino ligure. Centinaia di persone che a piccoli gruppi mossero dalle ville della montagna lungo percorsi che disegnavano una rete di comunicazioni oggi desueta, che avvicinava luoghi ora allontanati dai nuovi percorsi destinati alla motorizzazione, e dava vita ad una geografia umana che traspare dalle aggregazioni indicate dai documenti di ingaggio.

Ogni gruppo formò una compagnia a seconda della provenienza;

le compagnie presero il nome di *compagnia delle sequele di . . .* e il vocabolo sequela, da termine giuridico, finì per indicare una lunga lista di coscrizione. Si ebbero così le compagnie delle sequele di Bisagno, di Recco, di Chiavari, di Sturla, del Levante, di Savona e della Stella.

A parte la Stella che aveva già inviato uomini dal 20 aprile al primo giugno, tutte le altre compagnie entrarono in azione a partire dal 15 giugno. A queste si unì la compagnia del *Signor Conte de Flisco* i cui trecento uomini lavorarono in turni dal 4 al 22 giugno.

Altre compagnie, di minore consistenza, ebbero funzioni ausiliarie: la *compagnia della domenica* che venne impiegata in tre casi per supplire alle carenze di personale verificatesi in occasione del giorno festivo; la *compagnia delle sigogne* che si formò per assicurare il servizio costante di giorno e di notte; la *compagnia della Nunciata*, in fine, che raccoglieva *uomini di giornata* accanto a maestri di differenti arti, sembra aver assolto a compiti di intervento rapido nei momenti e nei punti di maggiore necessità.

Le maestranze coatte provenienti dalle valli limitrofe non prestarono mai servizio per più di una settimana; sono frequenti i casi in cui qualcuno dei reclutati viene sostituito da un'altra persona e soltanto alcuni si presentano per due o tre settimane consecutive. Nonostante ciò, la compagnia delle sequele della Polcevera raggiunge il massimo numero di presenze nella settimana dal 6 al 13 luglio: 580.

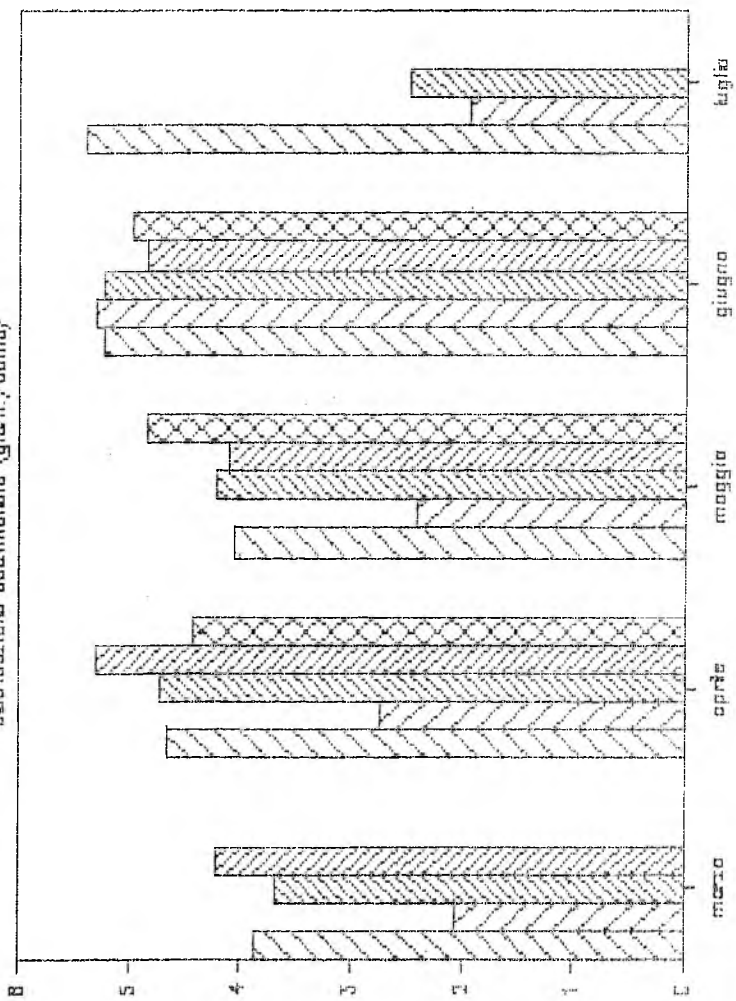
La tabella alla pagina seguente espone i dati quantitativi riferiti alle presenze di uomini per settimana ed alle giornate lavorate. Si è calcolata la giornata/uomo per evidenziare l'intensità delle presenze settimanali che vanno da giornate 1,9, lavorate in media in una settimana, a giornate 5,4. Il grafico alla pagina successiva è stato costruito su questi dati medi; ogni colonna dell'istogramma rappresenta le distribuzioni settimanali e le colonne sono raggruppate per mesi.

Si debbono aggiungere, al totale di 17.801 presenze, le 238 giornate che sono state ricavate da documenti privi di data e di indicazioni specifiche per cui non è stato possibile distribuirle. Si hanno, in totale 18.039 presenze e 81.392 giornate lavorate durante i 97 giorni di attività (81 mila 392 giornate di cui 5.164 effettuate di notte). Per tutto il periodo il *laborerio* fu illuminato, di notte, da lampade ad olio e candele e costituì un insolito spettacolo di luminaria.

Sett.: 1 <sup>a</sup> 2 <sup>a</sup> 3 <sup>a</sup> 4 <sup>a</sup> 5 <sup>a</sup> Totali	Marzo		Aprile		Maggio		Giugno		Luglio	
	uomini	giornate g/u	uomini	giornate g/u	uomini	giornate g/u	uomini	giornate g/u	uomini	giornate g/u
1 <sup>a</sup>	71	274 3,9	117	545 4,7	296	1199 4,1	842	4405 5,2	2027	10952 5,4
2 <sup>a</sup>	66	137 2,1	187	515 2,8	559	1353 2,4	1416	7534 5,3	1493	2905 1,9
3 <sup>a</sup>	135	496 3,7	384	1814 4,7	626	2633 4,2	1466	7696 5,2	197	490 2,5
4 <sup>a</sup>	83	350 4,2	663	3522 5,3	1016	4166 4,1	1458	7048 4,8		
5 <sup>a</sup>	0	0	176	780 4,4	1441	6977 4,8	3082	15363 5,0		
<b>Totali</b>	<b>355</b>	<b>1257 3,5</b>	<b>1527</b>	<b>7176 4,7</b>	<b>3938</b>	<b>16328 4,1</b>	<b>8264</b>	<b>42046 5,1</b>	<b>3717</b>	<b>14347 3,9</b>

# ESCAVAZIONE DARSENA (1545)

Distribuzione settimanale (giorn./uomo)



## 6. *La mercede.*

Il lavoro di sterro e di facchinaggio, soprattutto se eseguito in mesi estivi è, senz'ombra di dubbio, un lavoro duro, cui deve corrispondere un adeguato salario. Può suscitare interesse il fatto che la paga giornaliera di dieci soldi, versata ai lavoratori generici, non fosse inferiore a quella della massima parte degli altri lavoratori, ma in alcuni casi la superasse di ben quattro soldi al giorno, come nel caso degli addetti alle cicogne che, pur presenti per alcune settimane sia di giorno sia di notte, ricevevano sei soldi per giornata, misurata in turni di 12 ore, senza alcun soprassoldo per la notte. Il lavoro alle cicogne poteva essere meno faticoso ed il lavoratore fruiva di alcuni momenti di sosta, ma ciò non basta a giustificare una così forte differenza, che trovava invece le sue motivazioni nelle difficoltà di reclutamento e nel fatto che si trattava, in gran parte, di lavoratori provenienti da luoghi lontani cui si sarebbe dovuto un soprassoldo per la panatica.

I livelli delle mercedi versate ai maestri non superavano di molto i dieci soldi. Alcuni esempi: al calafato Maxino di Coronato col suo famulo furono versate L. 4.16 per sei giornate (la quota del famulo è sempre identica a quella del maestro); i maestri antelami Paolo de Scotto e Ambroxio Lagomarsino si accontentarono in due di 18 soldi per una giornata e due terzi; Matteo di Campione, anch'egli antelamo, lavorò quattro giornate e due terzi per L. 3.18.8; altri prestarono 6 giornate consecutive per 12 soldi al giorno. Gli addetti alle chiatte ricevettero 7 soldi, gli uomini al pontone 8 soldi.

Diversa la condizione dei 4 margoni disponibili per 13 giorni a partire dal 6 luglio: due di essi riceveranno L. 4.4 ciascuno, gli altri due L. 5.5 per lo stesso tempo, ma nei 13 giorni, dal 17 maggio al 2 giugno, i margoni *Schancotus* e *Luca de Montobio* avevano preteso 7 lire ciascuno. La professione di margone era faticosissima e richiedeva doti di resistenza e di abilità professionale molto grandi: i lavori da eseguire erano differenti fra loro, il rischio moltiplicato dall'incerta visibilità e dalle innaturali condizioni dell'ambiente. La mercede veniva misurata sia dal tempo, sia dalla qualità del lavoro da eseguire, sia dal numero delle immersioni.

L'inquadramento in compagnie, *capitaneate* da un responsabile coadiuvato da un *secondo* ed alcuni *capi*, favoriva gli atti amministrativi, l'avvicinarsi in turni e il controllo del lavoro. I fogli paga sono in-

fatti intestati alla compagnia ed i membri iscritti nei fogli stessi ricevevano la *mercede* in base alle giornate di lavoro effettivo, accuratamente annotate sul foglio in cui sono segnate le presenze, le festività, le assenze (con uno zero), le giornate e le frazioni di giornata (1/2, 1/3, 2/3, 1/4, 3/4).

Relativamente frequenti le trattenute per i pagamenti al taverniere, alcuni pagamenti alle mogli dei lavoratori, altri ritirati dai capi squadra o da un familiare. Due soli casi segnalati di scarso impegno: ad una persona viene trattenuta la mercede perché trovata a bighellonare fuori dal recinto in ore lavorative; per un'altra appare una annotazione accanto al nome: *male laborat*. I due casi appartengono alla compagnia dei figoni.

Un solo caso di incidente sul lavoro, quello di un addetto alle *sigogne* che si ferì (*ferito et in periculo*) e venne sostituito da un compagno, ma riprese il lavoro e non gli vennero trattenute le giornate di assenza. Per la sicurezza degli addetti all'espurgazione si provvede anche con un proclama del 7 marzo che la dice lunga sul costume dei ragazzini:

« per parte e comandamento dei Padri del Comune si ordina e raccomanda a ciaschaduna persona di qual sorte se sia, grande o pichola, videlicet che fussino putti di qualsivoglia età, quale ardischa né presuma dare alcuna molesta né fastidio o sie impedimento di qualsi voglia sorte a li huomini quali lavorano nel laborerio de la darsina. Né ad essi tarare o lanzare né terra né petre in alcuno modo sotto pena di essere posta a le berline o vero di pagare quatro fiorini li quali serano senza alcuna remissione riscossi advertendo che li padri sarano obligati per li figlioli et li maestri per li fanti e ciaschaduno guardi ad non falire perché li delinquenti o contrafacenti sarano puniti. Nicolao Spinola de Segnorio, notaio ».

## 7. Il trasporto dello "zetto".

I detriti raccolti dal fondo del bacino dovevano essere trasportati oltre il Capo di Faro (la Lanterna) e scaricati in mare<sup>7</sup>. Per questo la

---

<sup>7</sup> *Dexerinus Blanchus*, patrono di due barche della portata di oltre 400 mine si impegna per otto giorni e, se necessario oltre; promette di fare sei viaggi con



Repubblica invitò i residenti delle Riviere ad impegnarsi per il reclutamento di barche atte al trasporto<sup>8</sup>, ma il successo dell'operazione fu ostacolato dal fatto che nella buona stagione i patroni di barche trovavano noli ben più allettanti di quelli proposti per trasportare calcinacci, immondizie e fango che, tra l'altro, imbrattavano il natante con conseguenti costi di ripulitura<sup>9</sup>. Le barche messe a disposizione venivano caricate dagli uomini "di giornata" che scaricavano dall'apposito pontile il contenuto delle loro coffe. La portata di ciascuna barca sarebbe dovuta essere di almeno 70 mine, ma ne furono ingaggiate anche di 60 mine insieme con altre di portata superiore, come quelle di Dixerino Bianco che superavano le 400 mine<sup>10</sup>.

Il trasporto per mezzo di barche rappresenta, tra le risorse, la più efficace e la meno costosa<sup>11</sup> ma, sia per la difficoltà di disporre di un numero sufficiente di natanti, sia per la necessità di terminare il lavoro entro i termini stabiliti, una parte dei trasporti di "zetto" venne affidata ad un gran numero di mulattieri che prestarono il loro servizio insieme con i loro animali a quattro denari di lira per soma durante il mese di aprile ed a cinque denari nei mesi successivi. Provenienti dalle

---

ciascuna barca, caricare in Darsena e scaricare oltre il Capo di Faro (3 maggio 1545).

<sup>8</sup> 21 aprile 1545, richiesta di barche alla riviera di Levante; 21 aprile 1545, richiesta di barche alla riviera di Ponente.

<sup>9</sup> 28 aprile 1545, ... *In Spotorno barche sei ... 4 maggio ... si trovò qui in Vado esservi barche cinque ... Andrea Roso e Laurentio Meirana si presentino con le loro barche.* 31 maggio, da Finale, ... *il marchese, nipote di Marco Antonio Doria, manderà 5 o 6 barche.* Ma il 1° giugno le barche sono ancora a Finale e, il 12 luglio, Marco Antonio Doria dichiara che «... farà il possibile».

Da Chiavari e da Lavagna giungeranno, a partire dall'11 giugno:

per la prima settimana 6 barche da Chiavari e 5 da Lavagna

per la seconda settimana 6 barche da Chiavari e 5 da Lavagna

per la terza settimana 6 barche da Chiavari e 4 da Lavagna

Da San Remo, senza data, si prega di soprassedere alla richiesta perché i sanremesi sono occupati «... nelle fatiche di dar ricapito alli soi citroni et limoni...». La giustificazione è accettata.

<sup>10</sup> V. nota 7.

<sup>11</sup> Nota di barche, senza data, di cui si danno anche le misure (goa?):

valli del Polcevera e del Bisagno o dalle "ville" componenti i due rispettivi distretti, essi si presentarono al lavoro accompagnati da uno, due o tre muli. Soltanto due documenti contengono con chiarezza il numero dei muli per ciascun conduttore e sono quelli compilati quando il traffico era meno intenso. Se ne trae comunque un rapporto uomo/mulo pari a  $2,71 \frac{1}{4}$  con tendenza a diminuire per la presenza, nei momenti di massima intensità, di un gran numero di conduttori occasionali che si presentano per una sola giornata con un solo mulo. Per illustrare in termini quantitativi lo sforzo di organizzazione in questo settore, la tabella che segue raccoglie i dati omogenei che offrono i documenti ed esprime il numero degli uomini in termini di presenza per i periodi rilevati dalla fonte. Per ciascun periodo si è indicato il numero delle giornate, sia per costruire una rappresentazione grafica attendibile relativa alle somme trasportate riferite alla media giornaliera, sia per mostrare l'intensificarsi del traffico a partire dal 4 maggio con periodi di 6 e di 7 giorni consecutivi fino al 13 giugno. Da questa data i periodi di sette giorni consecutivi si succedono fino al 10 luglio senza nessuna interruzione domenicale.

Tenuto conto del rapporto di tre persone ogni quattro muli, si può supporre che, nei 97 giorni considerati, ben 1528 muli abbiano attraversato per centinaia di volte gli spazi della Darsena. Si tenga conto che la dimensione della soma era relativamente esigua, il materiale da trasportare pesante e che nessun mulattiere assennato avrebbe caricato eccessivamente la sua bestia.

---

lunghezza	larghezza	altezza	portata (mine)
41 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{3}{4}$	7	125
38 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	6	110
43	11	7	120
42	10 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	125
50	16	8 $\frac{1}{2}$	240
36	9	4	60
36 $\frac{1}{2}$	10	6 $\frac{1}{2}$	70
41 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{4}$	100
41	13	5 $\frac{1}{3}$	110

Prospetto delle quantità di detriti trasportate per mezzo di muli

Periodo	Giorni	Persone	Some	Some/giorno
31 mar. - 4 apr.	5	42	3641	728
8 - 11 apr.	4	46	4856	1214
13 - 18 apr.	6	59	10185	1698
21 - 25 apr.	5	59	8219	1644
29 apr. - 2 mag.	4	30	3027	757
4 - 9 mag.	6	30	2262	377
10 - 16 mag.	7	36	5919	846
18 - 23 mag.	6	49	5939	990
25 - 30 mag.	6	69	11408	1901
1 - 6 giu.	6	67	13919	2320
8 - 13 giu.	6	79	18658	3110
13 - 19 giu.	7	112	27753	3965
20 - 27 giu.	7	152	27504	3929
27 giu. - 3 lug.	7	104	22542	3220
4 - 10 lug.	7	81	25684	3669
11 - 13 lug.	3	76	4856	1619
14 - 18 lug.	5	57	8560	1712
<b>Totali</b>	<b>97</b>	<b>1148</b>	<b>204932</b>	<b>2113</b>

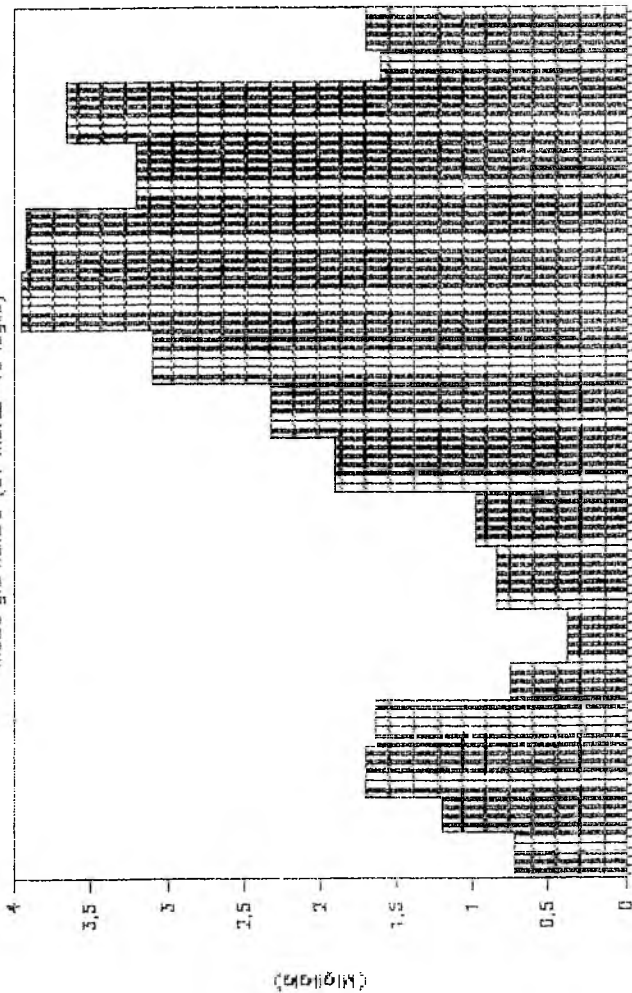
8. *La misura dell'opera: il denaro ed il sociale.*

La spesa per la manodopera raggiunse le 28.000 lire; mancano invece le spese per le barche, probabilmente in parte scontate sui costi di attracco e di sosta in porto, ma è calcolabile la spesa per il trasporto del *zetto* per mezzo di muli: quattro denari per soma nel mese di aprile e cinque per i mesi successivi, in tutto almeno 9292.11 lire genovesi.

Siccome la qualità della prestazione del conduttore del mulo è analoga alla prestazione di chi lavora con i propri attrezzi, non esiterei a considerare la spesa per questo servizio assimilabile a quella sostenuta per la manodopera. Ciò porta il totale a L. 37292 che, seppure ap-

# SOME TRASPORTATE\*

Mezzo giornaliero (31 marzo - 18 luglio)



(\*) Ogni colonna del grafico rappresenta la media delle some per quella giornata; i gruppi di colonne formano il periodo riferito alla tabella; le ordinate indicano, in migliaia, la media delle some.

prossimato per difetto (perché, non comprende il costo delle barche), rende incomparabile il costo del lavoro rispetto al costo dei materiali. La somma misura un grande investimento in uomini, lavoro, fatica, progettazione, tecnica, organizzazione e, in parte minima, pietre, attrezzi, legnami, ferramenta, anch'essi caricati, a loro volta, di valore lavoro.

L'opera merita anche una valutazione per la sua incidenza sulla popolazione misurandola in termini numerici allo scopo di ottenere, soprattutto, la misura dell'impatto in termini di comunicazione.

La popolazione residente all'interno delle mura (*caratata* del 1531) contava 51.150 anime. Per le podesterie, sempre valendoci della *caratata* del 1531 abbiamo: Polcevera 6999, Voltri 5165, Bisagno 9068, Chiavari 7675, Recco 1533, Rapallo 5740, Varazze 5567, Stella 2025. A giudicare dal numero dei fuochi stimati per il 1535 la popolazione di alcune podesterie sembra raddoppiata, il che appare improbabile in soli quattro anni<sup>12</sup>. Poiché non abbiamo dati, per Genova, più vicini al 1545, né abbiamo ragione di pensare ad un aumento naturale della popolazione pari al 100%, sembra attendibile valutare la quantità di individui residenti entro le mura intorno alle 60.000 persone, comprese quelle inurbate da poco e tenuto conto che, nel 1608, il numero delle anime è stimato in 68.479.

Se i dati relativi all'occupazione nell'arte della seta non sono fondati su un numero di telai esagerato (10.000!), per ragioni note soprattutto agli estensori della petizione<sup>13</sup>, sembra che un grandissimo numero di persone fossero impegnate, nel 1565, nelle attività seriche. Secondo una stima attenuata da Grendi che a ragione assume « la complementarità di incannatura ed orditura », 20 - 25 mila persone distribuite fra città e campagna si sarebbero dedicate in tutto o in parte alla tessitura, alla filatura ed alle altre operazioni relative alla seta<sup>14</sup>. Se sono attendibili gli indizi intorno alle attività edili e se i rapporti tra manufatto e manodopera rispettavano gli standard dell'epoca, siamo auto-

---

<sup>12</sup> E. Grendi, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1973, p. 48.

<sup>13</sup> G. Sivori, *Il tramonto dell'industria serica genovese*, in « Rivista storica italiana », 1972, n. 4.

<sup>14</sup> E. Grendi, *op. cit.*, p. 104.

rizzati a pensare che un cospicuo numero di persone si dedicasse all'edilizia (anche se non era ancora iniziata l'impresa di Strada Nuova)<sup>15</sup>. Aggiungiamo i lanaioli, i tintori, qualche ricco ozioso, bambini, malati, vecchi, fantesche e bottegai, sbirri e soldati, ecclesiastici d'ambo i sessi e, finalmente, marinai, armatori e mercanti, senza contare almeno 286 figli, alcuni servitori ed il Doge.

Nessuna meraviglia dunque se fu tanto travagliato il reclutamento degli uomini necessari per compiere un'opera enorme in pochissimo tempo ed in una stagione che offriva a marinai, pescatori, ortolani, contadini e montanari ben altre e più congeniali occasioni di lavoro.

Circa sessantamila persone dunque, assistettero ad uno spettacolo di grande risonanza; alcune migliaia parteciparono alla rappresentazione, videro la Darsena illuminata durante la notte, constatarono che si potevano alternare, in poco spazio, fino a 3000 persone e centinaia di muli in un solo giorno, brulicanti nell'apparente disordine di un formicaio.

Ma efficienti come in un formicaio: il 20 agosto l'ultima lista registra le paghe dei lavoratori adibiti alle operazioni di sgombero: il mare riprese il suo posto ed i Padri del Comune annunciarono al Doge il loro successo. L'essenziale forma del testo connota la soddisfazione degli amministratori; due sole righe denotano l'avvenimento:

*1545, die veneris 31 iulii, in tertiis in camera.*

*Spect. Officium D. Patrum Communis Ianue quorum nomina sunt hec: D. Gaspar de Grimaldis de Bracellis, Paulus Sauli Cazanova, Cattaneus Pinellus.*

*Fabrica darsine finita esse in qua eis Illustrissimi Patres magnum laborem habuerant.*

---

<sup>15</sup> E. Poleggi, *Strada Nuova*, Genova 1968; G. Doria, *Edilizia di prestigio della nobiltà genovese (1540 - 1630)*, in *Gli aspetti economici del mecenatismo in Europa (sec. XIV - XVIII)*, Prato, 21 aprile 1985.