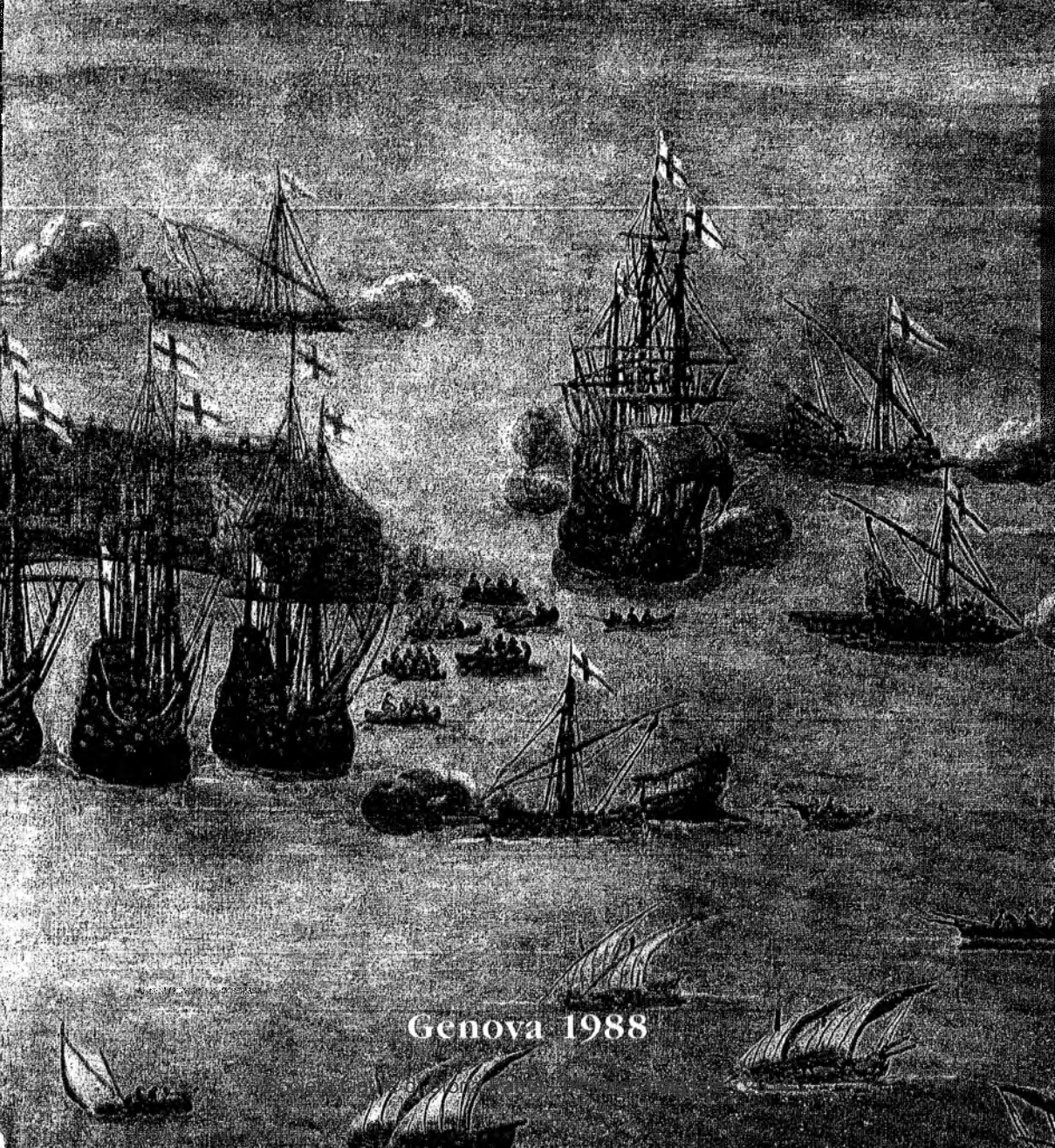


Il sistema navale della Repubblica di Genova



Genova 1988



IL SISTEMA PORTUALE DELLA REPUBBLICA DI GENOVA

*PROFILI ORGANIZZATIVI
E POLITICA GESTIONALE (SECC. XII - XVIII)*

a cura di Giorgio Doria e Paola Massa Piergiovanni



GENOVA — MCMLXXXVIII
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
VIA ALBARO, 11

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA
ISTITUTO DI STORIA ECONOMICA - 8

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

Nuova Serie - Vol. XXVIII (CII) - Fasc. I



IL SISTEMA PORTUALE DELLA REPUBBLICA DI GENOVA

*PROFILI ORGANIZZATIVI
E POLITICA GESTIONALE (SECC. XII - XVIII)*

a cura di Giorgio Doria e Paola Massa Piergiovanni

GENOVA — MCMLXXXVIII
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
VIA ALBARO, 11

Per la riproduzione dei disegni dell'Archivio di Stato di Genova cfr. autorizzazione n. 3/88 - 1207. V/9.88.

Volume stampato con il contributo del Ministero della Pubblica Istruzione.

INTRODUZIONE

Lo studio del sistema portuale di uno Stato in età preindustriale, oltre a contribuire alla ricostruzione dei processi tecnici afferenti al fenomeno indagato, è un'angolazione storiografica abbastanza inusuale per misurare su un problema concreto e ben definito le scelte di politica economica e le opzioni di organizzazione del territorio compiute dalla classe dirigente.

È evidente, poi, quanto una simile visuale, che privilegia la conoscenza dei porti, sia significativa per Genova ed il suo Dominio, cui il rapporto naturale, ma non sempre felice, con il mare, ha apportato, volta a volta, periodi di prosperità e momenti di crisi.

Da un punto di vista internazionale il dato più evidente è quello di un "sistema portuale", formato da stabilimenti sparsi nel Mediterraneo, ridimensionato e costretto a difendere strenuamente gli scali che si affacciano tra il Mare ligustico e la Corsica.

Al suo interno emerge la presenza dello scalo della città - capitale, che, oltre ad avere caratteristiche organizzative, tecniche ed economiche che lo distinguono dagli altri approdi dello Stato, tende a ritagliarsi privilegi e monopoli a danno degli eventuali concorrenti.

Le conseguenze di questa diversa considerazione sono spesso evidenti anche architettonicamente: mentre nella capitale si può seguire una costante preoccupazione di aggiornamento tecnico, che nelle iconografie coeve si coglie attraverso raffigurazioni dei mutamenti di banchine, darsene e fari, nei porti di "periferia" emerge l'architettura militare piuttosto che quella commerciale.

Non esiste quindi un modello di organizzazione portuale che Genova esporta nelle Riviere e nelle colonie: troppo diverse e peculiari le condizioni dei lontani porti coloniali dell'Oriente, anch'essi insieme em-

pori commerciali e presidi militari, ognuno dei quali cerca e trova autonomamente la capacità di costruire strutture funzionali all'ambiente fisico ed alla situazione politica in cui opera. Ancora diverso lo *status* dei porti della Sardegna, che per poco tempo, tra il XIII secolo ed il XIV, diventano genovesi: non c'è imposizione di uno schema organizzativo calato dall'alto, ma piuttosto una adesione alle preesistenti condizioni dalle quali si cerca di trarre vantaggi legati al monopolio commerciale.

Più articolata la situazione dei porti della Corsica, in cui la dominazione genovese è più duratura, anche se i riferimenti di difesa militare, sfruttamento fiscale e monopolio commerciale sembrano prevalenti. Negli stessi termini è sintetizzabile la situazione delle Riviere, ove la ragione militare e la difesa delle prerogative di monopolio sulla circolazione delle merci sembrano guidare l'azione dello Stato.

Mancanza di politica portuale di appoggio e di sviluppo per gli altri scali dello Stato, quindi, e rispetto formale dell'autonomia di comunità che si fanno deboli e che si mantengono povere attraverso l'imposizione di monopoli a favore del centro e con l'uso dello strumento fiscale, fanno da contrappunto alla cura costante ed economicamente dispendiosa che si riserva allo scalo della Capitale.

Partendo da questa situazione di fatto, che ha anche un riscontro quantitativo nella documentazione superstite, gli studi compresi in questo volume sono in buona parte volti a ricostruire le vicende portuali di Genova. Si è ritenuto opportuno proporre in apertura l'articolo di Vito Piergiovanni, con la descrizione del quadro giuridico in cui agisce la realtà portuale, individuando la genesi e lo sviluppo della legislazione genovese, anche in rapporto all'evoluzione di alcuni principi affermatasi nella normativa e nella dottrina europea. In puntuale rapporto di tempo e di luogo con la prima, si pongono la seconda e la terza parte della ricerca, di Paola Massa Piergiovanni e di Giorgio Doria, che prendono invece in esame l'organizzazione ed il funzionamento del porto di Genova, dal secolo XIII, cioè dal momento della costruzione delle prime rilevanti e funzionali strutture, alla caduta della Repubblica aristocratica, nel 1797. La metà del Cinquecento segna la divisione interna tra queste due fasi ed è stata scelta come *turning point* perché da tale periodo inizia un più massiccio flusso di risorse per adeguare lo scalo alle nuove esigenze dei traffici.

A questo quadro l'articolo di Giovanni Reborà aggiunge un appor-

to attento agli aspetti economici e sociali del lavoro portuale, analizzati attraverso la documentazione relativa agli interventi nelle Darsene.

Il contributo di Giovanni Assereto apre il primo spiraglio sulla realtà extragenovese e mette in rilievo come, all'interno dello Stato regionale, il municipalismo della città dominante costringesse ad una perenne subordinazione gli altri porti e scali liguri, vanificandone di fatto la formale autonomia di gestione; Riccardo Stilli ci conferma questa politica esaminando la realtà di un altro centro della Riviera di Ponente.

Quasi in contrappunto alle notizie sui porti delle Riviere liguri, Michel Balard ricostruisce le strutture ed il funzionamento dei porti del Dominio orientale, constatando anche per essi l'esistenza di una gerarchia di importanza: difesa, fisco, vantaggi per i mercanti genovesi, ricorrenti denominazioni di magistrature creano quasi un autonomo sistema portuale nel quale Caffa, Pera, Chio e Famagosta emergono come scali privilegiati rispetto agli altri minori.

L'occasione iniziale per quasi tutti questi contributi è stata offerta dalla partecipazione alla XIX Settimana di Studio organizzata dall'Istituto Internazionale di Storia Economica « Francesco Datini » di Prato, dedicata a « I porti come impresa economica », nel maggio 1987. La cortese disponibilità di Maria Pia Rota ha consentito di colmare una lacuna importante rappresentata dalla carenza di notizie sui porti della Corsica genovese.

Si è determinato, quindi, un volume che fa tesoro di esperienze e metodologie diverse, che non pretende di esaurire la vastità di un tema complesso come quello dei porti dello Stato genovese, ma che ha la speranza di porsi come punto di riferimento per ulteriori studi e la presunzione di servire per stimolo e riflessione rispetto all'attuale " sistema portuale ligure ".

