invocando una ripresa e ad un tempo un rinnovamento delle fortune navali genovesi, ma — e in ciò consisteva una delle novità del loro discorso — nel segno di una forte e *permanente* presenza dell'armamento pubblico. I secondi, al contrario, preferivano evidenziare in quel passato — antecedente all'istituzione delle magistrature marittime di cui qui si è trattato — un armamento pubblico, che si presentava per lo più con la sola dotazione stabile delle due galee destinate per legge "ad goardiam sive custodiam"; che in tempi brevi peraltro, ma solo ove fosse necessario, poteva raggiungere le dimensioni di una consistente flotta, venendosi ad ampliare il numero delle unità "stipendio publico conductae", venendo *temporaneamente* inglobati in esso, in varie forme — per es., con contratti di noleggio — una parte degli stuoli privati (cfr. G. G. MUSSO, *Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e il Quattrocento*, in "Miscellanea storica ligure", 1971 (III), n. 1, pp. 14 n. 20 e 32-77, segnatamente la documentazione in appendice). Altro motivo di contrasto erano i coinvolgimenti presunti (o veri) della mariniera genovese al servizio della Spagna in azioni di corsa "attiva" ai danni del traffico che gravitava sullo scalo genovese. Oltre all'episodio segnalato dal Costantini (*La Repubblica di Genova*, cit., pp. 276, 281), con riferimento a Carlo Doria, duca di Tursi, e soprattutto al figlio Giannettino, vale forse la pena ricordare che, avendo due "biglietti di calice" informato, in data 11 febbraio 1665 (A.S.G. *Ant. Fin.*, 764) che il "corsale" Ippolito Centurione aveva messo al servizio della Spagna una sua flotta di otto vascelli "armati in guerra", il Magistrato del Nuovo Armamento, in una sua nota sull'argomento (*Ivi*, 18 febbraio 1665), pareva preoccupato soprattutto dall'attività che le navi del Centurione — il quale tra l'altro aveva già avuto in anni precedenti e ancora avrebbe avuto in anni successivi il comando delle galee della Repubblica — esercitavano nel trasporto dell'argento, in concorrenza con il "Convojo" pubblico. Ma timori certo non minori doveva suscitare, nel 1669, il contratto d'assiento stipulato da Ippolito Centurione con il Re Sole (su questo contratto, cenni in E. GRENDI, *Un'alternativa genovese*, cit., p. 97, n. 1).

ROBERTO LENTI

L'ORGANIZZAZIONE DI UN CANTIERE PER L'ARMAMENTO PUBBLICO NEL SEC. XVII

Il Magistrato del Nuovo Armamento Marittimo non fa parte degli organi di governo previsti dalle leggi di Casale del 1576, che modificarono sostanzialmente la costituzione del 1528 eliminando la suddivisione in Alberghi e introducendo una più equa divisione del potere tra "vecchi" e "nuovi"; esso nasce più avanti, in una fase storica difficile per la Repubblica di Genova, allorché l'alleanza con la corona spagnola, voluta da Andrea Doria in un delicato equilibrio tra autonomia e dipendenza, occupava sempre più le discussioni delle classi dirigenti più attente, preoccupate per i tentativi della corte di Madrid di far pesare sui suoi possedimenti italiani la rovina economico finanziaria cui aveva condotto il proprio impero in una dissennata politica di sfruttamento e sperpero delle risorse. Gli insuccessi militari della Spagna avevano ingoiato i metalli preziosi del Nuovo Mondo e Genova, che ne aveva sostenuto finanziariamente le ambizioni di potenza, e per questo aveva ricavato lucrosi vantaggi, sentiva ora, nella prima metà del Seicento, tutta l'insofferenza per una dipendenza che non pagava più, nemmeno economicamente: i cospicui prestiti che le ricche famiglie genovesi concedevano alla corona spagnola sempre più spesso non venivano rimborsati⁽¹⁾.

Sulla necessità di costituire una flotta di Stato che si affiancasse a quella imponente e indipendente, ma costantemente al servizio della monarchia spagnola, dei privati, vario e ampio era già stato il dibattito nel Cinquecento. Il tentativo concretatosi nella costituzione del Magistrato delle Galee l'anno 1559 si era dibattuto tra difficoltà diverse, di ordine economico soprattutto, ma anche tecnico, ad esempio il problema della formazione delle ciurme⁽²⁾, tant'è vero che lo stuolo delle galee, raggiunto il massimo di 8 all'inizio del XVII secolo, era andato diminuendo; si era tentata quindi l'esperienza delle galee di libertà⁽³⁾.

Lo sviluppo di una flotta da guerra statale era strettamente

legato alle condizioni in cui si trovava l'Arsenale, su cui pesavano però difficoltà oggettive, come il frequente interrimento e la mancanza di spazio, e alla necessità di una programmazione del lavoro di cantiere, possibile solo con la costituzione di strutture produttive permanenti⁽⁴⁾.

Alla metà del Seicento il dibattito sull'armamento della Repubblica registra una novità: si è fatta strada ormai l'idea che la galea non possa più competere, come strumento di guerra, con il poderoso armamento delle navi veliere. A sostegno di coloro che suggerivano l'introduzione dei vascelli stanno ancora ragioni economiche; l'alto costo di mantenimento della galea diventa un elemento determinante⁽⁵⁾. A rendere difficile la realizzazione di questo progetto di trasformazione della flotta stava però la coscienza delle difficoltà che presentava: soprattutto l'inesperienza nel costruire e nell'utilizzare i vascelli. Si prevede di risolvere il primo problema scegliendo le navi all'estero.

Intanto inseguendo quest'idea di rinnovamento e di sviluppo dei traffici mercantili, che sempre accompagnava quella del potenziamento bellico, due navi private dell'appena sorta Compagnia delle Indie Orientali si erano dirette verso l'estremo oriente ricco di spezie e avevano toccato i porti indonesiani. La conclusione era stata disastrosa⁽⁶⁾. Un tentativo successivo vide l'intervento della Casa di S. Giorgio nella costituzione della Compagnia omonima che dai programmi ambiziosi iniziali si ridusse a convogliare con due navi per il Brasile senza i successi sperati⁽⁷⁾.

Dibattutasi tra la possibilità di affittare o di acquistare in Inghilterra o in Olanda, e l'altra di far costruire le navi in proprio, la Repubblica concluse infine l'acquisto di 4 vascelli che, partiti da Texel in Olanda, giunsero a Genova tra il 1655 e il 1656. Intanto, pochi mesi dopo l'arrivo delle prime tre navi, venne istituito il Magistrato del Nuovo Armamento Marittimo⁽⁸⁾.

La politica del convoglio, che tardò a decollare anche per gli sconvolgimenti che la peste sopraggiunta recò allo stato genovese, non diede i risultati sperati⁽⁹⁾; tuttavia i nobili preposti alla gestione della Magistratura ritennero, a 15 anni dalla sua costituzione, che questa esperienza dovesse continuare. Attribuendo allora gli scarsi successi anche al fatto che la dotazione iniziale si era ormai ridotta a due vascelli soltanto, proposero al massimo organo di governo, i Collegi, la costruzione di un nuovo vascello, che, affiancato ai due ancora in servizio, avrebbe potuto ridare vigore ai traffici, oltretutto servire, al bisogno, per la guerra di corsa;

epperò si proponevano di costruirlo più agile e veloce.

— Un vascello o due?

Il 13/1/1672 i Collegi diedero parere favorevole alla costruzione di un vascello dopo la lettura della "esposizione" del Magistrato del N.A.M. sopra ricordata e di una relazione precedente. Nella relazione veniva affrontato anche e risolto in parte il problema della spesa preventivata in 100.000 lire (in realtà aumentata poi di un buon 25%), o attraverso l'utilizzazione di una somma di oltre 7000 scudi depositata a credito del Nuovo Armamento nei Cartulari d'argento delle Compere di S. Giorgio per la costruzione di due scafi di galee (corrispondenti alla somma di lire 50.000 circa) o attraverso il pagamento di 50.000 lire di numerato, sempre da parte dei Protettori di S. Giorgio, in forma di prestito.

Dalla documentazione rimastaci risulta chiaramente che l'intenzione iniziale era di ricostituire il nucleo di 4 vascelli: uno verrà costruito a cura del Nuovo Armamento, l'altro sarà acquistato. Che l'acquisto di una nave non fosse un'alternativa alla costruzione è provato da trattative epistolari che il Magistrato da una parte conduce durante la II metà del 1672 e, più stancamente, fino all'ottobre dell'anno successivo, mentre dall'altra provvede alla raccolta del legname per la nuova nave già dal marzo di quell'anno; è dubbio invece che l'iniziativa delle trattative per l'acquisto fosse dello stesso Magistrato, dato che le prime notizie riguardanti rispettivamente un vascello veneziano privato e tre olandesi da Livorno provengono da cittadini privati, cui i deputati del Nuovo Armamento sono restii a prestare soverchia attenzione. Tant'è vero che l'incarico di portare avanti le trattative per l'acquisto della nave costruita a Venezia saranno affidate per console genovese a Napoli, il nobile Goffredo Spinola. Verranno interrotte allorchè i proprietari rifiuteranno una visita accurata dell'imbarcazione a Genova.

La situazione dell'armamento statale in questa fase non è del resto ancora chiarita: se da una parte appare documentata l'esistenza di un vascello denominato "Capitana", fabbricato alla Foce e varato certamente entro l'Aprile 1671 (quindi la Capitana citata dal Magistrato nella sua relazione ai Collegi come una delle due rimaste potrebbe essere questa e non quella acquistata in Olanda), dall'altra risulta da un documento del maggio 1672 l'intenzione della Repubblica di costruire due navi (il che non

contrasterebbe d'altronde con le trattative per un acquisto). Una ulteriore complicazione è rappresentata dal fatto che la nave costruita verrà chiamata S. Gio Batta, per sostituire anche nel nome la S. Gio Batta venuta dall'Olanda (è l'altra citata dalla relazione del Magistrato, della quale si dice in un documento successivo, del maggio 1675, che navigava da 21 anni, quindi dal 1655), ma noi sappiamo che la S. Gio Batta olandese affondò a Cadice nel 1660 e che solo a gran fatica ne furono successivamente recuperate le artiglierie⁽¹⁰⁾.

— La mancanza di strutture permanenti alla base dei tempi lunghi.

Resta il fatto che sulla costruzione di questo vascello genovese (forse non il primo, ma forse il primo costruito dall'apparato statale) si prova nei fatti quello che alcuni auspicavano di veder realizzato e molti temevano di non riuscire a costituire una struttura produttiva permanente di tipo cantieristico-navale che molti stati avevano già pienamente efficiente (Inghilterra, Olanda) e altri stavano sviluppando (Francia, Venezia), mentre Genova, anche per l'armamento privato, doveva creare invece di volta in volta, tra mille difficoltà che neppure le strutture periferiche di governo, completamente coinvolte nella vicenda, riuscirono a superare del tutto.

I tempi di realizzazione, decisamente lunghi, sono da imputare soprattutto alla fase di preparazione; non che la costruzione vera e propria dello scafo sia avvenuta celermente, anzi essa occupò quasi due anni, ma i tre e mezzo circa per la raccolta del materiale, anche tenendo conto del problema della stagionatura, sono decisamente troppi; e dopo comincerà lo stillicidio della ricerca di "alberi" e pennoni. Lo scalo per la costruzione fu approntato sulla spiaggia di Sampierdarena, sicuramente all'aperto, dato che l'Arsenale, per più di un motivo, era inadatto ad essere utilizzato come cantiere per vascelli (era un problema anche farvi stazionare le 4 navi olandesi); mancanza di un cantiere permanente dunque e mancanza di riserve di legname consistenti. Per la verità i boschi della Liguria ne potevano fornire in quantità sufficiente, purchè si trovasse poi il modo di trasportarlo dal bosco alla spiaggia; e poi c'era la Corsica, un serbatoio boschivo imponente e quasi inutilizzato, ma anche inutilizzabile senza una adeguata organizzazione dei trasporti.

Eppure l'inizio era stato promettente: un contratto stipulato con un grosso fornitore di legnami di La Spezia, precisato in tutti i

dettagli (distinzione dei pezzi, confronto di prezzi, previsione di trasporto e persino una cartina della zona boschiva da cui ricavare il legname con il tracciato della strada da accomodare e l'impegno per farlo); una lettera al Commissario di Sarzana perché si occupi dell'acquisto di legname nei boschi del Marchese d'Olivola (ma già qui si nutrono preoccupazioni sulle possibilità di trasporto degli alberi lungo il Magra sino alla Foce e si incarica il Commissario di accertare la presenza di personale, fornito dal Marchese, adatto a manifatturarli sul posto); infine una richiesta ai Procuratori della Repubblica affinché sia permesso di servirsi dei boschi di Savona e della bandita del Sassello e la risposta positiva della Camera, con l'avvertenza di evitare un depauperamento del bosco e l'ingiunzione di utilizzare i residui del taglio vendendoli a privati, con le relative istruzioni al Commissario del bosco e al Podestà del Sassello⁽¹¹⁾. Tutto questo nel giro di pochi giorni nel marzo 1672. Ben presto però apparve chiaro che le previsioni ottimistiche sulle possibilità di fornirsi del legname necessario in tempi brevi erano errate. La ricerca, effettuata pianta per pianta, imponeva tempi lunghi e perciò fu estesa a tutto il Dominio sotto il controllo degli organi di governo periferici. Ha inizio allora una vicenda lunga e tormentata per acquisire la materia prima; il legname si accumula lentamente, attraverso un difficile rapporto tra l'apparato amministrativo della Repubblica e la molteplicità dei personaggi che dovevano contribuire, spesso malvolentieri e riluttanti, al raggiungimento dello scopo: proprietari di boschi e appaltatori, maestri d'ascia e segatori, proprietari di buoi e di barche, ognuno indispensabile per la sua parte, le comunità periferiche "invitate" alla collaborazione (per esempio a riparare le strade), fornitori diversi di materiali, talvolta gli stessi rappresentanti locali dell'esecutivo.

Attorno all'organizzazione di questo cantiere, sulla spiaggia, senza un locale adatto a contenere il legname che si va accumulando, si intreccia una fitta corrispondenza che ci dice dei tanti problemi che sorgono, e delle incapacità a risolverli, e ci mostra il bisogno costante dell'autorità-incaricata di controllare e di riferire, di sottoporre all'autorità-superiore ogni problema e di aspettarne la soluzione, un'abitudine ad attendere sempre le decisioni in alto che prova una tendenza del governo della Repubblica ad accentrare ogni cosa impedendo alle autorità periferiche di gestire autonomamente anche fatti di ordinaria amministrazione, se inseriti in una trama più complessa di importanza generale.

— I problemi nel dettaglio:

a) la ricerca del legname.

La ricerca del legname fu diretta in ogni zona del Dominio della Repubblica. Oltre a Savona, che con i suoi boschi diede il 40% circa del quantitativo occorrente, concorsero con un 20% ciascuno nell'estremo Levante, con i boschi attorno al fiume Magra, le cittadine di Aulla, Ameglia, Sarzana, e la "Romagna", cioè la regione attorno a Roma, che fornì pezzi di dimensioni notevoli, così come la Corsica era più adatta a fornire i grossi alberi. Il resto fu procurato ancora nel Ponente, dalla zona di Varazze con i boschi del Sassello e da quella tra Pietra Ligure e Albenga; poi attraverso tutto l'Appennino ligure, dalla pianura al mare, lungo la direttrice Novi, Gavi, Ovada, Campo Ligure che sfocia a Voltri. Infine, in quantità minima, dall'Arsenale e dalla "disfatta" S. Giorgio, una delle 4 navi venute dall'Olanda.

Soltanto il Sassello, tra le zone liguri, era specializzato nella fornitura del faggio, usato, per la sua durezza e compattezza, negli elementi destinati a sostenere l'ossatura dello scafo durante la costruzione. Dalle altre zone si ricavava la quercia rovere e il pino per gli alberi.

La raccolta del legname cominciava con la ricerca delle essenze e dei tronchi adatti nel bosco ed era spesso ostacolata, qui non soltanto dalle condizioni ambientali, difficili nella stagione invernale, ma anche dalla mancanza del personale capace di scegliere o semplicemente di riconoscere la qualità degli alberi. Anche l'atteggiamento dei proprietari di boschi, che mettevano a disposizione le loro piante, ma si irrigidivano poi sulla definizione del prezzo o tentennavano di fronte alla lentezza dei pagamenti, contribuiva a rallentare quest'operazione di raccolta.

b) come trasportarlo

Concluso il contratto e scelti gli alberi si provvedeva al taglio utilizzando, quando possibile, manodopera locale. L'operazione successiva, che consisteva nello sfrondare l'albero e nel dargli un abbozzo della forma definitiva per agevolare il trasporto, doveva essere effettuata da "professionisti", o per lo meno fatta sotto la guida di un "maestro d'ascia", e questi non sempre si trovavano sul posto. Il trasporto del legname creò i problemi più gravi al Magistrato del Nuovo Armamento. Per portare i "pezzi" dal bosco alla spiaggia occorre la forza trainante (uomini e animali) e

strade in condizioni accettabili: entrambe furono causa di impedimenti e ritardi. Nel carteggio tra le magistrature periferiche e quella centrale è evidenziata la scarsa disponibilità di manovali e di "boateri", questi necessari al trasporto degli alberi più grandi, talvolta complicata dalla mancanza delle attrezzature necessarie (carri, buoi, addirittura cavi e canapi) e dalle lunghe dispute tra le comunità e il governo centrale sulla necessità di "accomodare" le strade e sull'attribuzione degli oneri relativi. Quando i pezzi giungono finalmente alla spiaggia sorge il problema del loro trasporto per mare fino a Genova: le imbarcazioni adatte scarseggiano, in genere sono troppo piccole; si deve anche far ricorso alle galee della Repubblica (dalla Corsica alcuni alberi voluminosi furono trainati nell'acqua utilizzando il consueto sistema della flottazione). Dietro questa incredibile carenza di uomini e mezzi sta, ben evidente nelle lettere di governatori, commissari, podestà e capitani del Dominio, lo scarso entusiasmo a collaborare di una popolazione rivierasca che non condivide i desideri e i programmi dei ceti dirigenti, né capisce l'importanza politica ed economica di potenziare una flotta statale, dalla quale può anche ricevere protezione e quindi benessere, ma alla quale è mal disposta a sacrificare tempi ed energie dedicati alle personali attività di lavoro.

c) come conservarlo

A mano a mano che il legname si accumula sulla spiaggia di Sampierdarena occorre procedere alle varie operazioni per la conservazione: lavaggio prolungato in acqua salata e stagionatura di parecchi mesi in luogo coperto e ventilato; frequenti sono a questo proposito le lamentele di fornitori e di incaricati alla raccolta per l'abbandono in cui viene spesso lasciato il legname, esposto "all'acqua e al sole" e al pericolo di furto. Il Magistrato, non avendo e non avendo preparato un locale adatto sulla spiaggia o in prossimità della stessa, decide di servirsi inizialmente delle abitazioni di due cittadini privati e demanda poi alla decisione dei Collegi la soluzione del problema. Questi, valutate l'impossibilità di servirsi degli archi dell'Arsenale e le soluzioni insoddisfacenti della copertura di un fabbricato privato sulla spiaggia, della conservazione nel magazzino del Magistrato del Nuovo Armamento, o nei locali del Lazzaretto alla Foce, vuoi perché di modeste dimensioni o perché giudicati troppo umidi, decisero di procedere alla costruzione di un nuovo magazzino vicino allo scalo.

— Gli altri materiali

Per fornire gli addetti alla costruzione degli altri materiali necessari vennero indette in genere gare di appalto, attraverso le quali si sceglieva l'artigiano o il commerciante adatto. Naturalmente il Magistrato approfittava del gioco al ribasso che i concorrenti attuavano pur di ottenere una fornitura certamente cospicua, in grado di garantire il lavoro della bottega per molti mesi; la trattativa si protraeva fino a quando colui che dava maggiori garanzie di serietà e precisione, e di costi accettabili, e mostrava di voler attendere i pagamenti, veniva invitato a concludere il contratto. Così i ferramenti, il sartiame, la tela per le vele, la pece ecc. cominciarono a giungere sul posto stabilito per la costruzione, franchi di dogana.

— La costruzione e il varo

I primi indizi dell'imminenza della costruzione sono della metà del 1675, allorché vengono riprese alcune note dell'anno precedente che elencano le cose "necessarie per dar principio alla nave": oltre il legname, tra altri attrezzi e materiali, 8 maestri d'ascia, indispensabili questi per dare i giusti "garibi" ai pezzi, cioè per sagomarli definitivamente gli uni accanto agli altri. Poi, alla metà del mese di luglio, una richiesta di attrezzi al deputato dei Magazzini e dieci giorni dopo una "grida" che, a salvaguardia del materiale radunato, elenca le pene pecuniarie e corporali per chi sia scoperto a impadronirsene; ma alcuni mesi più tardi sarà necessario chiedere al Magistrato di guerra di assegnare 8 soldati per far la guardia alla nuova nave. La licenza del vicario arcivescovile per celebrare una S. Messa propiziatrice sulla spiaggia è del 27/7/1675.

A sovrintendere alla costruzione venne incaricato un uomo di fiducia del Magistrato, il capitano Bartolomeo Petropoli, sicuramente il comandante dei soldati imbarcati sulla Capitana in viaggio per Cadice 12 anni prima, mentre il "primo", cioè la chiglia, e le ruote erano stati impostati sotto la direzione del maestro d'ascia Ambrogio Fava, di Varazze, il presentatore del progetto approvato.

Per costruire lo scafo occorsero quasi due anni: il varo avvenne il 27/6/1677. Il 10 di gennaio dell'anno successivo fu imposto allo scafo il nome del patrono di Genova, S. GioBatta. Il completamento dell'opera morta, (alberatura, velatura, sculture,

indorature) fu attuato in un anno. Alla metà del 1678 il vascello genovese era pronto per il mare. A detta degli esperti era riuscito "d'ogni più perfetta e desiderabile qualità".

— Il contributo della Corsica

La Corsica rappresentò sempre per Genova un grande potenziale serbatoio di legname, tra un altalenare di speranze eccessivamente ottimistiche e una realtà spesso contraddittoria, fatta di problemi di trasporto legati alla viabilità e a valutazioni diverse sulla qualità dei legnami presenti nell'isola. Nel nostro caso a una indicazione precisa del massimo organo esecutivo della Repubblica sulla necessità di utilizzare per "alberi e altri legnami" le foreste della Corsica fa riscontro una serie di ritardi e di indugi che trovano giustificazione appunto nella inadeguata praticabilità delle strade; dopo molti mesi e continue sollecitazioni da parte del Magistrato del Nuovo Armamento al Governatore, soltanto con l'invio di un incaricato della Repubblica in Corsica, alla metà del 1677, si riuscì finalmente a concludere la spedizione di tre alberi principali (bompreso, maestro, trinchetto).

Sei mesi dopo il Magistrato chiede ai Collegi il permesso di rifornirsi di altri alberi, quelli di gabbia, e di pennoni nel Ponente invece che in Corsica, adducendo come motivo la troppa "siccità" delle essenze provenienti dall'isola; su questa scelta pesò probabilmente anche la lunga attesa sopportata nell'occasione precedente.

— Il Magistrato del Nuovo Armamento e le magistrature periferiche

Alle magistrature sparse nelle cittadine del Dominio era demandato il compito di applicare, per la propria giurisdizione, nelle forme previste dalla loro carica, le direttive del governo centrale. In questo caso il Magistrato del Nuovo Armamento era il punto di riferimento costante di ogni comunicazione, di ogni richiesta, di ogni trattativa. A questa magistratura centrale, composta di 6 membri nobili, era stato affidato, perchè competente, e anche proponente tra l'altro, il compito di sovrintendere alla realizzazione del vascello: essa delegava periodicamente 2 dei suoi componenti, i cosiddetti "deputati", a rappresentarla. Risulta che alcuni personaggi, per competenza specifica o per maggiore disponibilità, sono più frequentemente occupati nell'attività di gestione, mentre altri sono spesso assenti. I due deputati tengono dunque il collegamento tra governo centrale e organi periferici, e

così come i vari governatori, commissari, podestà e capitani sottomettevano ogni decisione di una certa importanza al Magistrato del N.A., meglio ai due deputati del momento, altrettanto costoro chiedevano costantemente l'approvazione dei Collegi, il vero organo di governo della Repubblica.

Un'analisi dei personaggi scelti a ricoprire la carica del Magistrato del N.A., negli anni che ci riguardano, dal 1672 al 1677, indica che questo fu retto prevalentemente da elementi della nobiltà vecchia, in una proporzione di 3 a 1 con la nuova, e in particolare da appartenenti alle famiglie più rappresentate ai vertici del potere in quegli anni: i Cattaneo, gli Spinola, i Doria, i Centurione per i "vecchi", i Giustiniani e i De Franchi per i "nuovi".

Per le magistrature periferiche, ridefinite più volte dopo il 1576⁽¹²⁾, si rileva che mentre a reggere gli Uffici Maggiori, cioè le località politicamente più importanti del Dominio, qui precisamente Sarzana, Savona, La Spezia, Novi, risultano, sempre per gli stessi anni, ancora membri delle famiglie nobili genovesi più importanti, con prevalenza dei "vecchi" sui "nuovi", ma ora 2 contro 1, nelle località considerate Uffici Intermedi o Minori, sono presenti più spesso nominativi di casate non certo illustri⁽¹³⁾ con l'eccezione di Albenga, al cui importante commissariato⁽¹⁴⁾ si succedono i membri di tre fra le famiglie più in vista della nobiltà vecchia: Imperiale, De Mari, Doria.

Un elemento di valutazione della funzione e del ruolo della carica periferica si ricava dalla costante e generalizzata preoccupazione dei vari magistrati di mostrare efficienza e volontà di portare a termine i compiti assegnati, con un continuo bisogno di giustificarsi, di esprimere interesse e preoccupazione verso tutto ciò che può impedire o anche solo ostacolare il raggiungimento degli obiettivi indicati dalla Repubblica. Sembra evidente dunque il desiderio di mostrare le proprie capacità e la propria dedizione in una esperienza che ha forse il significato di prova, di esame decisivo per una nobiltà che si prepara gradualmente ad ascendere verso cariche più alte, alle quali avrebbe avuto accesso nella misura in cui avesse dato, fuori di Genova, la miglior prova di sé.

Note

- (1) Cfr. C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova*, Torino, 1978, pp. 248 sgg. e il volume *Dibattito politico e problemi di governo a Genova nella prima metà del Seicento*, Misc. St. Lig., 1975, 2.
- (2) Vedi V. BORGHESI, *Il Magistrato delle galee*, in Misc. St. Lig., 1971, 1.
- (3) Cfr. C. COSTANTINI, *Aspetti della politica navale nel Seicento*, in Misc. St. Lig., 1970, 1; idem, *La Repubblica...*, op. cit., p. 306; G. GIACCHERO, *Il Seicento e le compere di S. Giorgio*, Genova, 1978, p. 374.
- (4) Vedi F. PODESTA', *Il porto di Genova*, Genova, 1913; G. F. FAINA, *Ingegneria portuale genovese del Seicento*, Firenze, 1969.
- (5) Cfr. C. COSTANTINI, *Aspetti...*, op. cit.; idem, *La Repubblica...*, op. cit., p. 312; V. BORGHESI, *Il Magistrato...*, op. cit., p. 397.
- (6) Cfr. G. GIACCHERO, op. cit., p. 380 e C. COSTANTINI, *La Repubblica...*, op. cit., p. 317.
- (7) Cfr. G. GIACCHERO, op. cit., p. 390 e C. COSTANTINI, *La Repubblica...*, op. cit., p. 319.
- (8) Vedi G.C. CALCAGNO, Tesi di laurea, a.a.1967/68; idem, *La navigazione convogliata a Genova nella II metà del Seicento*, in Misc. St. Lig., 1971, 1.
- (9) G.C. Calcagno, *La navigazione...* op. cit..
- (10) G.C. CALCAGNO, tesi di laurea, cit.
- (11) Vedi per la consistenza dei boschi liguri: M. QUAINI, *I boschi della Liguria*, in Riv. geogr. it., Firenze, IV, 1968 e M. CALEGARI, *Legname e costruzioni navali*, in misc. St. Lig., 1971, 1.
- (12) Cfr. L. CALCAGNO, *La riforma costituzionale del 1576 e la riorganizzazione del dominio genovese*, in Misc. St. Lig., 1983, 1.
- (13) A conferma di quanto sottolineato da C. BITOSSO, *Famiglie e fazioni a Genova*, in Misc. St. Lig., 1980, 2, p. 95.
- (14) Cfr. G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori, Consigli e Magistrati della Repubblica di Genova*, Genova, 1968, p. 172.