

Paolo Calcagno

LA LOTTA AL CONTRABBANDO NEL MARE “LIGUSTICO” IN ETÀ MODERNA: PROBLEMI E STRATEGIE DELLO STATO

Genova rappresenta il caso di una città-Stato medievale che acquisisce (e gestisce) il dominio del proprio mare molto prima e con molta meno fatica rispetto a quello della Terraferma. Con diploma del 1162 l'imperatore Federico assegna al Comune l'alta giurisdizione sulle coste comprese fra Capo Corvo ad est e Monaco ad ovest, mentre i confini dello Stato territoriale (grosso modo coincidenti con quelli dell'attuale Liguria) vengono delineati con una certa stabilità solo fra la metà del XV e quella del XVI secolo. La sovranità della Superba si estende su un Dominio fragile e disunito, diviso in *terre propriae* e *terre conventionatae*, dove il fisco centrale non può essere applicato in maniera omogenea: insomma, «l'ordinamento del territorio facente capo al Comune di Genova si presenta come un complicato mosaico»¹. Diversamente, il possesso del mare «Ligustico» si presta a diventare da subito funzionale alla legittimazione di un prelievo fiscale generalizzato, che colpisce non le comunità locali in quanto enti pubblici ma i loro abitanti in quanto singoli²: i genovesi cercano così fin dal XII secolo di imporre un concetto di «giurisdizionalità territoriale del mare»³ che consenta loro di imporre tasse in quanto difensori delle coste e della navigazione.

Perciò dal Basso Medioevo le fortune delle finanze comunali si alimentano principalmente con i tributi sui traffici marittimi (sia esteri che interni al *districtus*). Dalle congerie dei gravami specifici allora in vigore (tassa del cantaro e del rubbo, ripe ecc.) emerge gradualmente un tipo di imposta chiamata *expedicamenti maris*⁴, che nel corso del

* Abbreviazioni e sigle utilizzate: Ags (Archivo general de Simancas), Amaep (Archivio del ministero degli affari esteri di Parigi), AscF (Archivio storico del Comune di Finale Ligure), AscG (Archivio storico del Comune di Genova), AsG (Archivio di Stato di Genova), AsM (Archivio di Stato di Milano), As (Archivio segreto), Cp (Correspondance politique), E (Estado), Fi (Feudi Imperiali), Mbs (Manoscritti Brignole Sale), Mf (Marchesato del Finale), Sg (Banco di San Giorgio).

¹ G. Felloni, *La fiscalità nel Dominio genovese tra Quattro e Cinquecento*, in *Scritti di storia economica*, «Atti della Società ligure di storia patria», XXXVIII/1 (1998), pp. 235-237.

² Ivi, p. 244.

³ R. Savelli, *Un seguace italiano di Selden. Pietro Battista Borghi*, «Materiali per una storia della cultura giuridica», III, 1 (1973), p. 34.

⁴ La parola «expedicamentus» prefigura il termine spedizione, che sarebbe poi stato

tempo viene suddivisa in quote ideali dette carati (termine in seguito esteso ad altri contesti come la proprietà di una nave) e poi unificata nel XV secolo con il nome – appunto – di *carati maris*. La gabella è applicata sia in città che nel Dominio, e può essere riscossa da tutte le imbarcazioni che veleggino in una fascia di tre miglia dalla costa: si estende a tutte le merci introdotte o estratte dallo Stato (anche per via di terra) ad esclusione delle derrate alimentari (cereali in grani o macinati, legumi, biade), del vino, dell'olio, del legname e del ferro, soggette a imposte specifiche di consumo. L'aliquota è normalmente fissata al 5% *ad valorem*⁵, e per facilitarne la riscossione si stabilisce che i vascelli di portata inferiore alle 400 mine (o 600 cantari) si fermino a Portovenere (se provenienti da levante) o a Savona (se provenienti da ponente) per denunciare la merce e prendere lo «spaccio» per recarsi in dogana a Genova⁶.

Oltre alle imposte che gravano sul commercio (sulle quali è imperniato il sistema tributario genovese), vi è tutta una serie di tributi indiretti che sono percepiti dal centro nelle singole comunità di Terraferma, sulla cui natura e incidenza quantitativa le nostre conoscenze sono ancora molto frammentarie⁷: il più importante resta in ogni caso quello sul sale (su cui torneremo), la cui importazione è incentrata a Genova e la cui distribuzione nel Dominio e all'estero è gestita dallo Stato in regime di monopolio⁸. Quale sia il peso di questa fiscalità non

largamente usato nella terminologia genovese dell'età moderna per indicare la regolarizzazione doganale di una partita di merce; la specificazione «maris» si riferisce chiaramente alla specie del commercio gravato dal tributo.

⁵ Con numerose eccezioni a seconda delle provenienze, delle destinazioni e della natura della merce: ad esempio l'oro, l'argento e le monete sono esenti in entrata e pagano solo l'1,5% in uscita; l'importazione di materie prime (minerale di ferro, legname per le navi, lana greggia) è esente o soggetta ad aliquote minori; e analoghe agevolazioni sono previste per l'esportazione di manufatti genovesi (pannilana, tessuti auroserici, oro filato ecc.). Per questa introduzione generale sui carati mi sono largamente avvalso della sintesi elaborata da Giuseppe Felloni sul sito www.lacasadisangiorgio.it.

⁶ Anche solo prendere lo spaccio costa: in una lettera dell'8 giugno 1668 il commissario di San Giorgio di stanza a Portovenere attesta di aver «essatto per ogni spaccio soldi quattro moneta corrente, perciò

calcolo d'haver in un anno imborzato lire trecento correnti» (Asg, Sg, *Gabelle*, 2868). Naturalmente la misura è volta a intercettare i patroni rivieraschi, che praticano un commercio prevalentemente di piccolo cabotaggio.

⁷ G. Felloni, *La fiscalità nel Dominio* cit., p. 243.

⁸ Per una sintesi di ampio respiro storiografico sul commercio del sale rimando a J.-F. Bergier, *Une histoire du sel*, Office du Livre/Presses universitaires de France, Fribourg, 1982; J. C. Hocquet, *Il sale e il potere: dall'anno Mille alla rivoluzione francese*, Ecig, Genova, 1990; e M. Kurlansky, *Sale. Una biografia*, Rizzoli, Milano, 2003. Specificatamente su Genova e il suo Dominio si veda H. Sieveking, *Studio sulle finanze genovesi nel Medioevo e in particolare sulla Casa di San Giorgio*, «Atti della Società ligure di storia patria», XXXV/1-2 (1905-1906), e D. Gioffrè, *Il commercio genovese del sale e il monopolio fiscale nel secolo XIV*, «Bollettino ligure», 10 (1958).

è facile a calcolarsi; comunque dobbiamo tenere conto che le imbarcazioni del *districtus* sono soggette anche a tutta una serie di balzelli nelle comunità di partenza. Per quanto concerne la tassazione centrale, dalla metà del Quattrocento la gestione e l'introito passano nelle mani della Casa di San Giorgio⁹, che nel corso del tempo si dota di tutta una serie di strumenti (uomini e imbarcazioni) per controllare i flussi commerciali nelle acque del mar Ligure e combattere il contrabbando.

La Casa ricava dal sale e dai carati circa un terzo dei suoi utili, e da questi apporti fiscali dipende in buona sostanza l'equilibrio finanziario e sociale della Repubblica¹⁰. Già nel XV secolo (le rilevazioni sono state fatte dal 1465 al 1475) il prezzo di concessione di ciascun carato varia da 2.000 a 2.400 lire, per un utile totale di 100.000 lire¹¹; e nello stendere la sua «Mémoire» sul governo e le rendite della Repubblica nel 1684, l'ambasciatore francese in città Pidou de Saint-Olon attesta che annualmente «les caratti et riva de dovanne» incassano circa 300.000 lire genovesi¹². Le pretese giurisdizionali di San Giorgio – come detto sopra – si basano sul supposto dominio del mare «Ligustico», conquistato con le vittorie navali contro i saraceni, il cui fondamento giuridico viene messo in discussione seriamente per la prima volta nel XVII secolo, in coincidenza del riaprirsi del dibattito su questi temi¹³. La partita si gioca in primis con il vecchio alleato spagnolo, che in seguito alla definitiva occupazione del Marchesato del Finale nel 1602 ha avviato una logorante diatriba con gli organi di governo della Superba, sostenendo che – seppur «distrettuali», come li definiscono i genovesi, e «inviscerati» nel territorio della Repubblica – i finalesi non debbano sottostare a ordini e tributi genovesi¹⁴.

⁹ J. Heers, *Genova nel Quattrocento*, Jaca Book, Milano, 1984, pp. 94-95. Sulla fiscalità nell'epoca anteriore all'istituzione di San Giorgio si veda R. Di Tucci, *Le imposte sul commercio genovese fino alla gestione del Banco di S. Giorgio*, C. Nava, Bergamo, 1931. Più in generale sulla storia della Casa si segnalano i recenti atti del convegno *La Casa di San Giorgio: il potere del credito*, Genova, 11-12 dicembre 2004, a cura di G. Felloni, «Atti della Società ligure di storia patria», XLVI/2 (2006).

¹⁰ G. Giaccherio, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Sagep, Genova, 1979, p. 414. Nel testo di un decreto approvato il 20 maggio 1675 i Protettori di San Giorgio sottolineano che «l'esigenza delle gabelle è assolutamente necessaria come quella nella quale consiste il maggior capitale

per lo mantenimento della Serenissima Repubblica e della libertà» (ivi, p. 581-582).

¹¹ J. Heers, *Genova nel Quattrocento* cit., p. 96.

¹² Amaep, *Cp, Gènes*, 18. La questione è di tale importanza che a sorvegliare sulle eventuali infrazioni sta un apposito «Officium caratorum», che in buona sostanza monitora la vita commerciale della Superba.

¹³ R. Savelli, *Un seguace italiano di Selden* cit., *passim*.

¹⁴ Sulla questione mi si permetta di rinviare a P. Calcagno, *Una schermaglia di antico regime: la "partita" del Finale fra Genova, Milano e Madrid*, di prossima pubblicazione negli atti del convegno internazionale *Génova y la Monarquía hispánica (1528-1713)*.

A questo punto la Casa e i Collegi si trovano a dover affrontare un caso politico-diplomatico di non facile risoluzione, con ovvi e dolorosi risvolti fiscali ed economici, che va ad aggravare gli annosi problemi connessi al dilagante contrabbando in porto e nelle Riviere. Proprio per questo, talora in maniera sinergica, sono costretti a studiare strategie e a organizzare un sistema di sorveglianza che li porterà a maturare un nuovo rapporto con il proprio territorio. La "schermaglia" finalese si risolverà nel 1713, con l'incorporazione del feudo all'interno del Dominio, e segnerà per Genova una vittoria importante nella lotta al contrabbando. Questo spiega perché questo saggio è incentrato soprattutto sul Seicento, nonostante certe dinamiche – come quelle legate al controllo del mare e alla riscossione delle imposte – si perpetuino senza troppe differenze anche nel XVIII secolo. Quanto alle fonti, il lavoro si basa in gran parte sulla documentazione prodotta da San Giorgio e dalle sue istituzioni (specie dai Protettori), che per via della vastità degli interessi di sua spettanza rappresenta un osservatorio privilegiato per analizzare le vicende dello Stato e della sua organizzazione politica e territoriale; e le cui carte sono ora consultabili grazie al lavoro di riordino coordinato dal prof. Giuseppe Felloni¹⁵.

1. Il personale sul territorio

Per le operazioni di controllo (e di tassazione) delle imbarcazioni che entrano in porto e dei mulattieri che scendono dalle regioni dell'interno la dogana principale è quella che ha sede al pian terreno del palazzo delle Compere: qui si riscuote la gabella dei carati e si emettono le bollette di introduzione, estrazione o transito delle merci che provengono da altri Stati o dalle comunità del Dominio. Per il resto, presso le varie porte e i luoghi di accesso della città, e allo stesso modo nelle località delle due Riviere e dell'Oltregiogo, sono fissati presidi doganali che sorvegliano sull'ottemperanza delle regole in materia di commercio: si tratta perlopiù di guardiani o di esecutori di giustizia (bargelli, birri, famigli ecc.); ma alle volte, specie nei punti di maggior afflusso e nei centri maggiori (e meglio collegati con l'entroterra), vengono nominati dei commissari con l'obbligo di registrare mensilmente su appositi «quinternetti» tutte le merci in entrata e in uscita¹⁶. Alla fine del XVII sec. («rollo» del 15 gennaio 1693) i guardiani attivi sul territorio sono in tutto 66: un

¹⁵ Sulla documentazione prodotta da questa istituzione si veda G. Felloni, *L'Archivio della Casa di San Giorgio di Genova (1407-1805) ed il suo ordinamento*, «Atti

della Società ligure di storia patria», XXIV/1 (1984).

¹⁶ Il «quinternetto» va compilato e spedito ai Protettori il giorno 13 di ogni mese.

terzo in città (fra il molo, la darsena, il porto franco, l'arsenale, la Lanterna, la Carbonara, il Lazzaretto e gli altri accessi), mentre gli altri sono distribuiti più o meno equamente fra le varie comunità del territorio genovese¹⁷:

Tabella I – *I guardiani di San Giorgio nel Dominio*

Numero	Località
2	Sampierdarena
1	Rivarolo
2	Sestri Ponente
2	Voltri
2	Giovi
1	Arenzano
3	Savona
1	Albisola
1	Recco
1	Rapallo
2	Chiavari
1	Sestri levante
1	Lerici
1	Portofino
1	Monterosso

I rolli dei guardiani – che a metà del secolo percepiscono una paga mensile pari a tre scudi d'argento¹⁸ – vengono rinnovati di mese in mese, perciò gli uomini dovrebbero "ruotare" e operare sempre in luoghi diversi: in realtà questo meccanismo non è sempre rispettato, e il sistema dà modo ai guardiani stessi di familiarizzare con gli abitanti e di trascurare la carica, contribuendo ad alimentare il contrabbando.

La stessa cosa si può dire dei commissari, che sono i veri controllori dei traffici locali, e il cui mandato dura un quinquennio (ma con «approvazioni di sei in sei mesi»), oltretutto rinnovabile¹⁹. Proprio per questo (e per un compenso che, oltre a un fisso di 300 lire l'anno, prevede una percentuale sulle confische)²⁰ l'incarico è molto appetito, e le

¹⁷ *Asg, Sg, Gabelle*, 2885. Tutti i guardiani percepiscono indistintamente un salario mensile di 13 lire e 10 soldi.

¹⁸ *Asg, Sg, Gabelle*, 2857.

¹⁹ L'unica eccezione è per il commissario di Portovenere, la cui «cura» è conferita per soli tre anni (anche in questo caso rinnovabili) (*Asg, Sg, Cancellieri*, 1649).

²⁰ A volte (come si vedrà meglio più avanti) San Giorgio elegge per commissari i giusdi-

centi della Repubblica attivi sul posto. In questo caso i salari possono essere diversi: è il caso di quello del podestà di Moneglia, che il 27 ottobre 1662 viene «deputato per commissario delle nostre gabelle [...] con onorario di lire cinquanta a raggione d'anno e di dieci per cento di tutto ciò che riscuoterà per la gabella del peaggio, oltre la porzione delle confische e condanne espressa nell'instruzione» (*Asg, Sg, Cancellieri*, 1579).

richieste di proroga sono all'ordine del giorno. Addirittura nella seconda metà del XVIII secolo c'è chi riesce a stare in carica per più mandati: come il commissario di San Giorgio a Varese (oggi Varese Ligure) Leonardo Bastesi, che il 21 gennaio 1788 «animato [...] dal buon serviggio da esso prestato per il corso d'anni dieci nella carica di commissario [...] si è fatto coraggio umiliare ultimamente a Vostre Signorie le sue suppliche per mezzo di lettere acciò si compiacesse di tramandare la preposizione a gli Illustrissimi Uffici per una nuova proroga in detta cura per uno altro successivo quinquennio»²¹; o il guardiano Bernardo Costa, che da una relazione del 13 febbraio 1753 risulta aver servito a Portovenere «per anni cinque, con averlo indi confermato in esso [luogo] di quinquennio in quinquennio, sino ad avervi compiuti gl'anni venticinque»²².

Come si evince dalla tabella riportata sopra, i guardiani eletti non coprono tutto il territorio dello Stato. Perciò là dove i commissari non possono disporre di personale stipendiato da San Giorgio si trovano a dover ricorrere alle famiglie di giustizia dei giudicenti periferici²³. È chiara l'istruzione al commissario di Pietra del 31 marzo 1667: in occasione di perquisizioni, arresti e sequestri dovrà valersi di «uno de famiglie di codesta corte, a quale sarà data la sua parte delle confische che si faranno»; e più in generale «in tutte le occorrenze dove bisognasse il braccio della giustizia ricorrerete al giudicante della Serenissima Repubblica, il quale ha ordine di darvelo»²⁴. In mancanza del contributo degli esecutori, i commissari si arrangiano come possono, verosimilmente ricorrendo al reclutamento di uomini sul posto (o cooptando uomini a Genova subito dopo la loro elezione): così devono fare soprattutto quelli insediati al di là di Savona, come Giovanni Francesco Giustiniano, in carica a Porto Maurizio, che il 27 gennaio 1653 paga ai suoi due assistenti 48 scudi d'argento per gli ultimi 8 mesi di assistenza, «cioè ad ognuno di essi guardiani tre per ogni mese»²⁵.

I commissari devono attenersi a un regolamento molto rigido, che prevede la centralizzazione dei flussi di commercio (e dei relativi paga-

²¹ In quegli stessi giorni la proroga per un altro quinquennio è chiesta anche dal notaio Leonardo Malfante, che «ha l'onore da più anni di servire questa Illustrissima Casa in qualità di commissario per li caratti» nel luogo di Lerici (Asg, Sg, *Cancellieri*, 1658).

²² Asg, Sg, *Cancellieri*, 1619.

²³ Sulle famiglie di giustizia nell'ambito dello Stato genovese rinvio a A. Zanini, *Soldati corsi e famegli: la forza pubblica della Repubblica di Genova nel XVIII secolo*, in L. Antonielli, C. Donati (a cura di), *Corpi armati e ordine pubblico in Italia*

(XVI-XIX sec.), Rubettino, Soveria Mannelli, 2003; e P. Calcagno, «Per la pubblica quiete». *Corpi armati e ordine pubblico nel Dominio della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, in corso di pubblicazione su «Società e storia».

²⁴ Asg, Sg, *Gabelle*, 2868.

²⁵ Asg, Sg, *Gabelle*, 2853. Quasi cent'anni dopo a Pietra abbiamo notizia di un «sattelitis vectigalium Sancti Georgii», Giovanni Battista Falcone, che l'11 aprile 1734 battezza sua figlia Maria (Archivio diocesano di Albenga, *parrocchia di S. Nicolò di Pietra, battesimi 1679-1740*).

menti) a Genova. «Capitando di fuori del distretto della nostra Serenissima Repubblica barche o altri vascelli di che sorte si voglia costì con merze obbligate a nostri caratti non permetterete che discarichino, ma li intimerete che venghino a spedirsi a Genova». Di queste imbarcazioni in partenza, quelle di portata superiore ai 600 cantari dovrebbero per l'appunto dirigersi nel porto della Dominante, mentre quelle più piccole dovrebbero «spedirsi» e pagare la gabella nei più vicini scali di Savona (se a ponente) o di Portovenere (se a levante).

Lo stesso vale per le imbarcazioni che vogliono caricare nello scalo controllato dal commissario di turno: non si paga niente in loco, ma se mai prima di portare la merce fuori dai confini dello Stato occorre portarsi a Genova (o a Savona e Portovenere) e saldare il dovuto. Tutto il traffico interno al Dominio deve invece far capo obbligatoriamente alla Dominante. I carichi circolanti nel mare «Ligustico» sopra imbarcazioni di Genova o del Genovesato senza le dovute spedizioni sono da considerarsi di contrabbando: «capitando parimente in detto luogo vascelli che venissero da dentro il detto distretto e che havessero sopra essi qualche merze di qualsivoglia qualità senza spaccio di detti nostri agenti di Genova [...] gliele farete prendere in fraude»²⁶. La registrazione sul «quinternetto» degli «spachi di tutte le mercanzie che spedirà costì per Genova, ne quali [...] noterà la qualità e quantità delle merci co' le marche et anco il prezzo», sarebbe poi servita a effettuare dei controlli a campione per individuare eventuali inadempienti. Certo, gli uomini sono pochi, e per questo le frodi sono frequenti, tanto che si può a buon diritto parlare di un contrabbando endemico, vero e proprio salasso dei pubblici introiti. Ma San Giorgio e la Repubblica, per quanto incapaci di mobilitare le energie umane e finanziarie per assicurare un controllo capillare del territorio, cercano di mettere in atto tutta una serie di strategie in grado di arginare il fenomeno: perciò fin dal XV secolo favoriscono la pratica della delazione, assicurando un terzo del valore della confisca al denunciante (sia questo un funzionario statale o un qualsiasi suddito)²⁷; mobilitano e assoldano spie sul territorio, per meglio individuare le correnti di traffico²⁸; e soprattutto avviano un pattugliamento costante delle coste liguri per mezzo di feluche e galee.

²⁶ Asg, Sg, *Gabelle*, 2797. Istruzione al commissario di Albisola del 2 maggio 1602.

²⁷ J. Heers, *Genova nel Quattrocento* cit., p. 99.

²⁸ Il 4 novembre 1665 il commissario di Savona Ottavio Reggio scrive ai Protettori: «Mando a Vostre Signorie Eccellentissime et Illustrissime due denontie fatte da questi

guardiani, e perché con diligenze che si fanno etiamdio per mezzo di spie che servono bene si scuoprono [frodi], rappresento [...] che sarebbe espediente far pubblicare una grida che tutti i buttegarì e mercanti che hanno panni e fresetti non bollati dovessero presentarli dentro breve termine con li spacci della loro spedizione» (Asg, Sg, *Gabelle*, 2868. Il corsivo è nostro).

2. Le feluche di San Giorgio

Per stile antichissimo la Repubblica pretende di far visitare a suo beneplacito tutti li vasselli, barche et altri legni mercanti, non solo quando vengono in porto, ma anche quando sono nel distretto di queste Riviere, e questo ad effetto di vedere se hanno robba di contrabbando o pure se nelli loro manifesti resta denunciata tutta la mercanzia che hanno imbarcata, e trovandoli in frode fa persa la robba et il vassello. [...] Per fare la suddetta perquisizione tiene la Repubblica o sia la Casa di S. Giorgio alla quale è appoggiata questa Provincia più feluche al suo soldo tutto l'anno, quali corrono da un capo all'altro di queste costiere²⁹.

La feluca, originaria probabilmente dell'Italia meridionale, è un'imbarcazione mista, a vela e a remi: arma tre alberi a vela latina (due dal XIX secolo) e ha solitamente dodici coppie di remi, utilizzati in caso di bonaccia o in azioni di tipo militare³⁰. Naturalmente non tutte hanno le stesse dimensioni, dal momento che la produzione non è standardizzata e ogni barca è un pezzo unico: così ad esempio una delle feluca della Casa "inventariata" il 26 luglio 1699 ha sì «tre pezzi di vele» di canapa per i tre alberi, ma in compenso solo 7 paia di remi³¹. Sempre per lo stesso motivo, spesso nei documenti si riscontra una notevole confusione onomastica, perciò quella che è una feluca può diventare un leudo, una fregata, un brigantino pochi mesi dopo. I tipi di imbarcazioni, sia a remi che a vela, sono molto numerosi nel corso del tempo: possono mutare le dimensioni, il numero dei pezzi di artiglieria, le caratteristiche tecniche; dunque da un lato non sempre per ogni nuovo tipo di imbarcazione si adotta un nuovo nome, e per contro può capitare che si usino appunto nomi diversi per una stessa imbarcazione. Bisogna poi tener conto che i documenti hanno diversa provenienza, e se a volte sono prodotti da coloro che operano nel settore marinaro con varie responsabilità (patroni o marinai delle imbarcazioni), altre volte provengono dalle cancellerie di uomini più versati di finanza che di mariniera (è il caso dei Protettori)³².

Genova non è l'unico Stato a dotarsi di una squadra di legni con il compito di pattugliare le coste del proprio dominio a fini fiscali. Un

²⁹ Amaep, *Cp, Gênes*, 15. Lettera del marchese Giustiniani, residente per conto del re di Francia a Genova, del 17 gennaio 1680.

³⁰ L. Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Philobiblon Edizioni, Ventimiglia 2002, p. 92; M. Lenci, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma, 2006, p. 112. Vedi anche la descrizione che ne fa Furio Ciciliot in L.

Gatti, F. Ciciliot, *Costruttori e navi. Maestri d'ascia e navi di Varazze al tempo della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Elio Ferraris editore, Savona, 2004, pp. 113-115.

³¹ Asg, *Sg, Cancellieri*, 1595.

³² Vedi in merito anche le osservazioni di S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano, 1993, p. 91.

caso per certi versi paragonabile è quello di Venezia, che considera il mare Adriatico il proprio «golfo», e avvia sin dal Medioevo delle pratiche di controllo marittimo. Oggetto di uno studio recente sono state ad esempio le galeotte della Dalmazia³³, un «corpo militare con funzioni di polizia» presumibilmente nato tra Cinque e Seicento, cioè all'epoca della guerra intrapresa dalla Serenissima contro gli Uscocchi – e quindi con funzione anti-corsara, oltre che di garanzia dei privilegi fiscali e commerciali veneziani. Quando agiscono con funzioni di pattugliamento costiero, le galeotte obbediscono alle disposizioni del Provveditore generale; quando escono in alto mare con funzioni di polizia si aggregano alle galee del capitano del Golfo (e stanno ai suoi ordini): in ogni caso, «tra i compiti di polizia marittima affidati alla squadra del Golfo [quindi galee più galeotte] il più importante [è] sicuramente la lotta al contrabbando».

A differenza delle feluche genovesi, che devono scorrere le Riviere (a parte una, destinata al controllo delle operazioni in porto), le galeotte dalmate hanno postazioni fisse; e dato che quest'ultime possono trovarsi a dover combattere anche contro imbarcazioni corsare, arrivano ad imbarcare fino a 50 uomini, mentre le unità navali di San Giorgio, che si limitano come da istruzioni alla lotta al contrabbando, hanno equipaggi molto più ridotti. Tuttavia una somiglianza è ravvisabile nella concezione tutta particolare (e foriera di contrasti) che gli uomini di governo delle due Repubbliche (e quindi i componenti delle unità navali ai loro comandi) hanno del contrabbando: in effetti, ciò che per veneziani e genovesi è violazione delle leggi doganali «per gli altri Stati [è] semplicemente diritto alla navigazione e al commercio». Come ai primi appare un diritto pattugliare le coste pontificie e napoletane per non far proliferare troppo gli scambi lungo quelle coste³⁴, e addirittura riscuotere le tasse ad Ancona sui mercantili non diretti a Venezia³⁵, i secondi pretendono di far approdare a Genova per denunciare i carichi e pagare dazio anche le imbarcazioni delle enclave costiere non sottoposte alla loro giurisdizione (Finale, spagnola dal 1602; Loano, feudo dei Doria dal Duecento; Oneglia, passata ai Savoia nel 1576). Non sappiamo – in nessuno dei due casi – quale sia il

³³ Mi sto riferendo al saggio di prossima pubblicazione di G. Candiani, *Un corpo di polizia marittima: le galeotte veneziane della Dalmazia (1670-1683)*. Ringrazio l'autore per avermi consentito di leggere e utilizzare il dattiloscritto.

³⁴ Nel primo caso l'opera di pattugliamento è richiesta dallo stesso Stato pontificio, che non ha una sua forza navale nell'Adriatico, e ha quindi bisogno di Venezia per difendere le proprie coste dagli attac-

chi dei corsari (cfr. A. Tenenti, *Introduzione* a M. L. De Nicoló, *La costa difesa. Fortificazioni e disegno del litorale adriatico pontificio*, Grapho, Fano, 1998).

³⁵ Sullo sviluppo mercantile di Ancona nel Settecento, e le conseguenti diatribe con Venezia per il pagamento dei tributi, si veda A. Caracciolo, *Il porto franco di Ancona nel XVIII secolo: crescita e crisi di un ambiente mercantile*, Proposte e ricerche, Ancona, 2002.

volume del commercio sfuggito alla sorveglianza marittima messa in campo dallo Stato, ma sicuramente la pratica del controllo è nota a tutti, e – almeno per il caso genovese – il fatto stesso che i natanti intercettati cerchino spesso di giustificarsi (con la scusa dei marosi o dei corsari) dimostra che gli ordini sono riconosciuti e accettati.

Altri scali più o meno importanti del Mediterraneo adottano le stesse strategie: così a Livorno alla fine del XV secolo la difesa delle coste – e verosimilmente la riscossione dei tributi – è affidata a una caravella, un brigantino e una fusta, e con decreto del 16 marzo 1566 si stabilisce formalmente un ufficio di dogana con a capo un provveditore³⁶; sempre limitato al porto, al servizio dei Grimaldi a Monaco opera un «invigilatore», mentre a Barcellona esiste un «dritto» – e quindi con tutta probabilità anche un'imbarcazione addetta alla sua riscossione – sin dal Trecento, e a Marsiglia l'opera di pattugliamento è documentata a partire dal 1576³⁷.

Qualche notizia in più l'abbiamo per un caso analogo, quello di Villafranca³⁸. Qui si riscuote fin dal 1427 un balzello pari al 2% del carico, che verrà prima sospeso e poi ridimensionato a partire dal 1755, quando per volontà del governo torinese inizierà ad essere applicato solo alle navi in transito inferiori alle duecento tonnellate (escluse quelle che utilizzano il porto franco e quelle che trasportano merci degli Stati sabaudi). A sorvegliare sull'ottemperanza delle ordinanze al largo delle acque dell'enclave piemontese sta un apposito «bastimento del dritto», utilizzato anche come guardacoste contro i pirati barbareschi e per il trasporto del sale proveniente dalla Sardegna. Per via della vicinanza al ponente ligure, la barca di Villafranca finisce spesso per sconfinare nella zona di giurisdizione genovese, provocando anche aspri scontri diplomatici. Nel marzo 1611 il «petaccio di Villa Franca armato per scuodere il dritto dalle barche» è intercettato a Sanremo dalle galee dello stuolo pubblico mentre «andava per queste marine facendo dano»; e la ciurma, formata da fiamminghi,

³⁶ C. Ciano, *I primi Medici e il mare. Note sulla politica marinara toscana da Cosimo I a Ferdinando I*, Pacini editore, Pisa, 1980, p. 13 e 35.

³⁷ L. Lo Basso, *In traccia de' legni nemici* cit., p. 76 e 101. Nel Seicento si ha notizia di galee «guardiacosta» che scorrono tutte le coste francesi. Il 4 luglio 1673 il capitano della galea San Giorgio Gaspare Spinola scrive che «qui [cioè a Marsiglia] hanno spalmato due galee che le chiamano le guardia costa, e si dice che passeranno verso Maiorca» con un equipaggio totale di 150 uomini circa (Asg. As, *Marittimarum*, 1671); mentre il 1° settembre

1677 il commissario di Sanremo Francesco Bracelli riferisce che «i guardia costa francesi [...] hanno preso una barca di Sturla carica di grano e l'hanno mandata a Tolone, et hanno abbordato altra tartana d'Oneglia carica parimenti di grano», ma «havendo conosciuto il grano esser di mercadanti francesi mandato ad altri mercadanti francesi l'hanno lasciata andare» (Asg. As, *Marittimarum*, 1672).

³⁸ M. Bottin, *Le droit de Villefranche*, 2 voll., Thèse pour le doctorat en Droit, Université de Nice, 1974; citato in L. Lo Basso, *In traccia de' legni nemici* cit., pp. 65-78.

siciliani e «genovesi banditi» – «gente poco virtuosa» – nel corso del processo istruito da San Giorgio è accusata di aver svaligiato cinque anni prima – di nuovo sopra Sanremo – l'imbarcazione provenzale di Giovanni Ghione carica di legna, e «molti altri patroni di barche ancora et altri vascelli che pure di presente si trovano in Genova» – tutti «nelli mari di Vostre Signorie Serenissime»³⁹.

La risposta della Repubblica è ancora più dura in occasione della presa (1660) al largo dell'«isolotto di Albenga», cioè dell'isola Gallinara, dell'imbarcazione di patron Ambrogio Grillo di Arenzano, diretta in Spagna «carrica di diverse mercanzie» – che viene condotta in acque sabaude «con pretensione di confiscarla formandosene processo a titolo [...] che sia passata sopra Villafranca in altri viaggi senza pagare i dretti»: il 25 dicembre i Consigli deliberano infatti di «levar di sciverno due galee per quelle inviare [...] nella Riviera di ponente etiamdio sin sopra i mari di Villafranca, con instruttione al comandante di esse di reprimere (anche con la forza) gli attentati che potessero commettersi da detta barca de i dretti di Villafranca, facendo anche preda di essa come di ogni altri vascelli et robbe in quelli essistenti de sudditi dell'Altezza di Savoia, tanto a titolo di rappresaglia per risarcimenti de danni havuti da sudditi della Serenissima Repubblica per detti attentati come de frodi già fatte»⁴⁰.

La prima traccia di un pattugliamento delle coste liguri per la repressione del contrabbando è della fine del Quattrocento, quando si ha notizia di due non meglio precisate «navi» che operano per conto degli appaltatori della gabella dei *carati maris*⁴¹. Due sono pure le imbarcazioni segnalate al largo di Finale in un memoriale presentato all'imperatore Rodolfo II dall'oratore del Marchesato Vincenzo Bosio nel 1586: nella fattispecie di tratterebbe di «due fregate armate con commissario sopra e barigelli alla guardia», che «non lassano entrar né scaricar in Finale nessuna sorte de mercantia né vetuaglie»⁴². Da

³⁹ Asg, As, *Maritimarum*, 1666. Sopra il «vascello, simile a quelli che vanno corseggiando», vengono ritrovati «pezzi 8 da artiglieria di ferro fra piccoli e grossi, caricati col polverino e michia accesa».

⁴⁰ Asg, As, *Propositionum*, 1042. Anche l'«invigliatore» di Monaco talvolta sconfinava nelle acque del mar Ligure: il 27 marzo 1618 il teste Geronimo Martino afferma che «li giorni passati qua sopra il cavo di San Remo fu dalli huomini del brigantino di Monaco presa una barca francese carica di grano» (Asg, As, *Maritimarum*, 1666). È lecito nutrire dei dubbi sulla capacità di esazione di questi «dritti»; con riferimento a quello di Villafranca, il 7

luglio 1670 il commissario di Sanremo Nicolò Giustiniani scrive: «per isperienza giornalmente si vede che nessun vascello sì piccolo come grosso di qualsivoglia nazione non lo paga se non per forza» (Asg, As, *Maritimarum*, 1670).

⁴¹ J. Heers, *Genova nel Quattrocento* cit., p. 99.

⁴² Asg, As, *Lettere di Principi alla Repubblica*, 2777. Si precisa che le due fregate «havendo incontrato certe barche provenzali cariche de grani destinate per Finale le presero, e parte mandorno a Genova e le altre fecero scaricar nelle loro Riviere». Ringrazio l'amico Andrea Lercari per avermi segnalato il documento.

quel momento in poi – e fino all'inizio del XVIII secolo – la squadra dei legni di San Giorgio deputati al controllo del mare «Ligustico» oscilla fra le due e le tre unità. Due sono ancora molto probabilmente all'inizio del Seicento: nel febbraio 1602 il commissario Battista Panesi opera con frequenza nella Riviera di levante a bordo del «liuto grosso de caratti» (il che presuppone l'esistenza di uno più piccolo, forse a controllo del porto)⁴³.

Nel 1637 compare nella documentazione un «liuto destinato per la Riviera di ponente per li caratti e gabelle»⁴⁴, che potrebbe far pensare a un aumento della flotta a tre imbarcazioni (cioè, oltre a questa e a quella per il porto, a un'altra espressamente dislocata nella Riviera di levante); ma il 13 novembre 1651 i Protettori stabiliscono che «la feluca de caratti in porto» e «la feluca de caratti per le Riviere» debbano alternarsi nelle rispettive cure, «usare le diligenze opportune perché non seguano frodi, e ogni mattina dar relazione et nota al sindaco di dugana di ciò che haveranno operato»⁴⁵. La prima vera «riforma» della squadra viene varata il 5 ottobre 1654, quando i deputati Giovanni Tomaso Serra e Giacomo Saluzzo propongono «che si deliberasse di tener tre feluche, due de quali servissero con sei marinari oltre il patrone e commissario per le Riviere, [e] la terza per il porto con quattro marinari, un patrone et il commissario»: soggette a rotazione mensile, le feluche avrebbero dovuto «haver le loro armi, cioè moschetto, spada e spontone»; e oltre all'equipaggio avrebbero dovuto imbarcare «quattro soldati, a quali per ciò se li darà la solita paghetta con dovere in oltre partecipare nel terzo delle frodi come ognuno de marinari»⁴⁶. Di sicuro un regolamento ambizioso, formato da ben 22 punti, mirante a «dar certa forma circa l'uso delle feluche la qual riesca di maggior profitto di quello è seguito per lo passato»; ma ben presto vanificato dalla terribile pestilenza del 1656-57, in seguito alla quale la Casa faticherà a mettere in mare due nuove imbarcazioni (come al solito una per il porto e una per le due Riviere)⁴⁷.

⁴³ Prima blocca all'altezza di Sestri Levante il liuto di Pelegro Di Negro, diretto a Napoli con 41 balle di pepe, di cui 25 senza spaccio (Asg, *Mbs*, 106.a.2); poi insieme al capitano di Rapallo si reca a Portofino per costringere alla denuncia della merce il patrone provenzale Giovanni Pietro De Marino (Asg, *Sg, Gabelle*, 2797).

⁴⁴ Il 22 settembre i marinai del liuto Francesco Carrega, Cipriano Brandi e Pietro Grosso dichiarano di aver confiscato il carico di patron Giuseppe Granara, ritrovato senza spaccio «sopra Varaze» il giorno prima «a le hore 23 in circa» con del vino e dei fichi caricati ad Oneglia (Asg, *Sg, Cancellieri*, 455).

⁴⁵ Asg, *Sg, Gabelle*, 2853.

⁴⁶ Asg, *Sg, Cancellieri*, 481. I «Capitoli» sono approvati dai Protettori due giorni dopo, il 7 ottobre.

⁴⁷ Sul biennio di peste si veda D. Presotto, *Genova 1656-1657. Cronache di una pestilenza*, «Atti della Società ligure di storia patria», V, (1965). Sull'armamento delle due nuove feluche cfr. Asg, *Sg, Cancellieri*, 486: in base alla relazione dei «deputati a negotij della mattina» Carlo Imperiale e Giacomo Saluzzo su commissione del sindaco e del cancelliere delle Compere (13 marzo 1658), il «*embus parvus*» - quello destinato a sorvegliare alla bocca del porto

Pochi anni dopo («rollo dei guardiani dal 12 novembre all'11 dicembre 1663») le unità tornano tre: due per le Riviere (di cui una «nuova») e un gozzo per il porto. Nell'occasione vengono forniti dati precisi anche sui compensi degli uomini degli equipaggi: i commissari percepiscono 40 lire mensili, i patroni 25, i marinai 17, e i garzoni (arruolati solo nelle due imbarcazioni delle Riviere) 8 lire e 10 soldi⁴⁸. Per avere un nuovo regolamento generale bisogna aspettare però la fine del secolo (1692), quando vengono accorpate le squadre della gabella dei carati e della gabella del grano: nella fattispecie si decide di «supprimere li due gozzi» (appunto quello dei carati e quello del grano, entrambi a sorveglianza dei movimenti portuali) e di armare una «terza feluca», con il nome di «Sant'Antonio da Padova», che viene allestita da un maestro d'ascia di Rapallo, Giovanni Battista Palmero, e affidata al commissario Cesare Lanero⁴⁹. Nei piani le tre imbarcazioni avrebbero dovuto dividersi i compiti come nei decenni precedenti: «una nella Riviera di ponente, l'altra in quella di levante e la terza nel presente porto». Come nel 1654, si stabiliscono norme precise per le rotazioni («alternativamente di quindici in venti giorni sino ad un mese e non più si mutino l'una all'altra ad oggetto di rendere più efficaci e più caote l'essecutioni e diligenze») e inoltre si legifera in modo da scongiurare collusioni e «intelligenze» fra commissari e patroni di barca («facendosi anco ad ogn'uno di detti commissari sapere che non è loro lecito [...] di dimandare, pigliare né ricevere dalli patroni di barche che [...] vengono in darsina e vendono vini alcuna quantità di vino, denari né altro sotto le pene contenute in detti ordini»); ma pochi anni dopo (rollo del 5 novembre 1701) le feluche tornano ad essere nuovamente due, entrambe con un equipaggio di 8 uomini⁵⁰.

Oltre alle feluche e ai gozzi «d'ordinanza», San Giorgio – con la collaborazione della Repubblica – alla metà del secolo prova a chiudere la partita a levante con l'invio di brigantini armati che scorrono le coste con base Portovenere. «Havendo riconosciuto ciò che in materia simile si fece l'anno 1647», il 26 giugno 1653 i «commissionati» Stefano De Mari e Marco Antonio Sauli consigliano di «armare un bregantino grosso da pigliarsi a pigione o veramente comprarsi, [...] il quale

– avrebbe dovuto avere un equipaggio di 7 persone («un commissario, un patrono e cinque marinari»), mentre il «lembus magnus» – che «dovesse scorrere la Riviera di levante e tal volta per quella di ponente» – di 8 (cioè con l'unica differenza di un marinaio in più).

⁴⁸ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1579.

⁴⁹ Asg, Sg, *Gabelle*, 2885. Per la costruzione della feluca il maestro d'ascia riceve 364:10 lire dal cassiere della dogana (17

maggio). Gli «attrezzi» (per i quali incassa 327 lire) vengono forniti dal patrono Giuseppe Remedio. Con l'accorpamento si decide che le «spese per il mantenimento delle feluche e paga del commissario, patrono, marinari e garzone spettino per due terze parti alla gabella de caratti, e per l'altra terza parte alla gabella del grano».

⁵⁰ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1595.

havesse a prora un pezzo di bronzo e quattro pezzotti o sia pedreri, et alle bande una donzina di spingardi, et a poppa due altri pedreri», e di destinarlo «nella Riviera di levante per obbligare et astringere li vascelli a render la dovuta ubidienza, prender gli spacchi e pagar le gabelle»⁵¹. L'armamento del brigantino «et altri attrezzi che bisognassero» vengono pagati dalla Camera, mentre la «compra e mantenimento» restano a carico dei Protettori delle Compere, che fra il 16 settembre e il 31 dicembre spendono una somma totale di 2.968:8:5 lire. Dall'inizio del 1654 – «poiché il detto brigantino d'inverno non poteva servire» – si punta invece su una «barca grossa», che rimane in servizio fino al giugno 1656 (cioè fino allo scoppio della peste), per un esborso totale di 40.651:4:7 lire⁵². È evidente – e la dislocazione del personale di San Giorgio ne è un'ulteriore prova – che la Casa e il governo mirano a controllare prima di tutto i movimenti a est di Genova, dove veleggiano le imbarcazioni genovesi e del Dominio dirette a Livorno, dall'inizio del secolo porto franco e temibile concorrente nel Mediterraneo occidentale; mentre a ponente la morsa è allentata per permettere alle comunità sotto la giurisdizione genovese di fare concorrenza alle enclaves straniere (Finale su tutte), e per non «disturbare» troppo i mercantili in arrivo dalla Francia, da cui la Dominante dipende per gli approvvigionamenti.

Scorrendo i rolli del XVII secolo si deduce in maniera chiara che gli equipaggi sono formati sempre da genovesi o da elementi del Genovesato, mentre i commissari – eletti «a beneplacito» dei Protettori e sottoposti a sindacato – provengono spesso dalle file del patriziato «povero» della città (per intenderci, quello che accetta anche gli incarichi più scomodi, come le cure nel Dominio)⁵³. I patroni, in base alla «riforma» del 1654, vengono nominati «per un anno solamente», ma con la possibilità di una proroga, e come i marinai sono attratti da un impiego stabile, rispettabile e relativamente ben remunerato (questi ultimi, con le loro 17 lire, sono meglio pagati della fanteria ordinaria, i cui componenti percepiscono ogni mese meno di 10 lire

⁵¹ Asg, As, *Maritimarum*, 1666. Il brigantino sarebbe stato guidato da un «comandante, persona pratica e di abilità», con uno stipendio mensile di 92 lire; da un patrone (46 lire di stipendio); da un bombardiere (40 lire); da 20 marinai (30 lire ognuno); e da 16 soldati, con «paghetta» di 6 lire oltre la paga ordinaria.

⁵² Asg, As, *Maritimarum*, 1667. «Nota» presentata ai Collegi il 9 febbraio 1657.

⁵³ Sulla questione si veda C. Bitossi, *Il governo dei Magnifici. Patriziato e politica a Genova, fra Cinque e Seicento*, Ecig, Genova,

1990, pp. 139-166; e Id., «*La Repubblica è vecchia*», *Patriziato e governo a Genova nel secondo Settecento*, Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea, Roma, 1995, pp. 325-357.

⁵⁴ R. Musso, *I corsi*, «Liguria», LV, n. 1, p. 12. Anche le ciurme delle galeotte dalmate, costituite quasi esclusivamente da soldati albanesi e croati, ricevono una buona paga, superiore di un quarto rispetto a quella dei soldati a terra (G. Candiani, *Un corpo di polizia marittima* cit.).

effettive)⁵⁴. Alla pari dei commissari inviati nelle circoscrizioni periferiche, anche gli uomini delle feluche dispongono di istruzioni ben precise. Per prima cosa devono «astenersi dal visitare in viaggio vascelli che venissero di fuori Dominio» allorché siano in possesso di regolari patenti di sanità, si limitino a transitare per il mar Ligure «e non [abbiano] toccato in qualche parte del Dominio Serenissimo» – chiaramente per non compromettere i rapporti con gli Stati partner commerciali della Superba – salvo però l'obbligo di verificare «che nel passaggio per la Riviera non ricevano o diano merci o altro fuori dal vascello per sbarcarsi in terra». Nel caso di imbarcazioni che «habbino denunciato e preso il spaccio de grani o altro in Portovenere» è invece possibile effettuare ricognizioni sul posto «per assicurarsi se habbino altra robba o mercantia contenuta negli spacci medemi», e in caso di sospetta frode – se già in alto mare – gli ordini prevedono di non far accostare a terra l'imbarcazione, ma di «seguitare con la filuca il vascello medemo sino al luogo proprio per cui sono destinati», e qui assistere allo sbarco per appurare la corrispondenza fra la denuncia e il carico effettivo. Per ultimo, resta la priorità del controllo delle operazioni nel porto della Dominante: una delle unità navali della squadra di San Giorgio deve «assistere ogni notte in porto, tener diligente nota di tutti li vascelli ch'entrano con carico di vettovaglie [...] e guardare con attenzione che da essi et altri vascelli non seguano travazi di vettovaglie o altre merci in pregiudicio de pubblici introiti»; e anche la feluca o le feluche che pattugliano le Riviere sarebbero dovute rientrare alla base in quelle occasione nelle quali i Protettori «per l'arrivo de quantità di navi o di convogli nel presente porto, o di galere, o veramente in congiuntura di spedizioni dall'istesso di numero di vascelli stimassero [...] esser necessità dell'assistenza di più d'una filuca»⁵⁵.

Nei due scali "obbligatorî" per la denuncia delle merci (Savona a ponente e Portovenere a levante) la Casa mantiene altrettanti legni per agevolare il compito di sorveglianza di commissari e guardiani. A Savona se ne ha notizia fin dal 1602, quando il cancelliere Gerolamo Belloro scrive che il «leudo del commercio» (con soli tre marinai a bordo, che verosimilmente possono essere gli stessi guardiani, più il patrone) ha «visitato» la barca di Antonio Pasquale «di Frontignano», sulla quale è stata ritrovata merce non denunciata per un valore di 862 lire⁵⁶. E un altro sequestro viene effettuato il 30 settembre 1637, quando il guardiano Giovanni Battista Richetti racconta che «a hore tre in circa andamo con nostra fregatina» a verificare il carico di una tartana francese carica di grano e amandole, nelle cui stive erano

⁵⁵ Asg, *Sg, Gabelle*, 2885.

⁵⁶ Asg, *Sg, Gabelle*, 2797. Il patrone del

leudo è Stefano Pittaluga; la testimonianza del Belloro è del 21 aprile.

state nascoste «sporte undeci di fichi grandi» non denunciate⁵⁷. Nel 1655 viene riapparecchiato un «gozzo» su mandato dei Protettori, proprio per ovviare «alli grandissimi mancamenti che si fa[nno] in rubar li commerci di quel luogo», e la spesa totale ammonta a lire 181:18:10⁵⁸. E il 7 maggio 1688 i deputati ai negozi del mattino incaricano il commissario di stanza nella città di comprarne uno nuovo, «con che il prezzo non debba eccedere lire cento venti moneta corrente»⁵⁹. La barca in servizio a Savona viene usata anche per effettuare controlli nel tratto di costa immediatamente a ponente della città, dove non ci sono guardiani e il contrabbando è difficilmente arginabile. Così il 3 marzo 1667 il commissario Ottavio Reggio rivela di «mandar ben spesso la loro feluca [cioè dei Protettori] a Spotorno, dove «atteso il traffico di molti vascelli che vi sono si possono commettere molte frodi in pregiudicio delle loro gabelle»⁶⁰. E il suo successore del 1677 Giovanni Battista Di Negro, avendo saputo dell'arrivo a Noli di due imbarcazioni cariche di grano, decide di «mandarvi i ministri»; perciò – aggiunge – «ricorsi per maggior braccio da questo Illustrissimo Signor Governatore, il quale mi concesse prontamente sei soldati corsi, quali sopra un gozzo assieme con due di questi guardiani inviai in detto luogo, ordinandole che con destrezza vedessero di arrestarne qualche d'una»⁶¹. Il personale di questo natante agli ordini del commissario savonese percepisce grosso modo la stessa paga di quello delle feluche del porto e delle Riviere: il patrone 25 lire al mese e i marinai 3 scudi d'argento (che ammontano a circa 15 lire genovesi)⁶².

Un patrone e tre marinai ha pure la «cimba Sancti Georgii in [...] loco Portus Veneris», che verosimilmente svolge le stesse funzioni di quella attiva nel medio ponente⁶³, ma con un occhio di riguardo per le imbarcazioni che fanno la spola da e per Livorno. Anche nel golfo le confische sono numerose, e il piccolo legno della Casa riesce a smaltire un po' di lavoro delle feluche. Il 26 settembre 1637 il patrone Giovanni Antonio Pinceti rivela al commissario di «essere andato con la solita barchetta in compagnia de suoi marinari in questo golfo per fare le sue solite diligenze», e di aver bloccato nel tentativo di tirare dritto senza prendere lo spaccio il patrone Lorenzo Orlando di Lavagna «carrico di marmi per Livorno»⁶⁴. Il 14 ottobre 1653 il patrone Gaspare Questa di Sestri Levante si ferma invece a denunciare la merce della sua «barca grossa», ma una volta preso il largo Francesco Cappuccio, Andrea

⁵⁷ Asg, *Sg, Cancellieri*, 455.

⁵⁸ Asg, *Sg, Gabelle*, 2857.

⁵⁹ Asg, *Sg, Gabelle*, 2884/1.

⁶⁰ Asg, *Sg, Gabelle*, 2868.

⁶¹ Asg, *Sg, Cancellieri*, 596. Lettera del 22 luglio.

⁶² Asg, *Sg, Cancellieri*, 486.

⁶³ In data 15 giugno 1652 l'equipaggio risulta composto dal patrone Orazio Pendola e dai marinai Bartolomeo Carrega, Giovanni Battista Pinceti e Giovanni Battista Sanguineti (Asg, *Sg, Gabelle*, 2853).

⁶⁴ Asg, *Sg, Cancellieri*, 455.

Ottone e Lorenzo Dromano, «custodes pro cabellis» a bordo del gozzo, gli ritrovano – oltre alle 45 balle di cotone dichiarate – «sacchi dieciotto di grano, cinque di fave e alquanto formaggio, otto sacchi di chivasone [chiodi], alquanta vena», cioè minerale di ferro, «e tre corbelletti, due di miele e uno di vianda; quali cose per non esser state denunciate in tempo [...] le abbiamo prese pretendendo siano incorse nella frode». L'anno dopo è la volta di Geronimo Santo «corso», che all'atto della perquisizione sostiene di provenire da Varazze e di non trasportare «cos'alcuna» soggetta a gabella, ma che dopo un'attenta verifica del patrone del gozzo Agostino Serrone – il quale precisa di aver avuto ordine dal commissario «d'invigilare che le cose vadino con quella rettitudine che si conviene, massime in scorrere le cale del presente golfo» – viene trovato con alcuni barili di pesce salato (18 «grossi» e 8 «mezzi barrili»), «filo libre venti e una rete nuova in peso libre quarantacinque»⁶⁵.

La sorveglianza di San Giorgio sulle coste liguri non si limita alla squadra delle feluche e ai due legni di Savona e Portovenere. Anche in periferia la Casa dimostra una certa capacità organizzativa: perciò non è infrequente che le comunità vengano dotate di imbarcazioni proprie per combattere il contrabbando locale e obbligare i patroni a «spedirsi» a Genova o nei due scali del Dominio; allo stesso modo, talvolta gli appaltatori delle gabelle ricorrono all'armamento di piccoli natanti per tutelare i propri interessi, contribuendo in tal modo ad arginare le frodi. Ad esempio c'è una «barchetta con ministri» alla foce del Bisagno, che agisce anche nell'area dell'immediato levante genovese (ad esempio alla fine del 1644 la troviamo in azione a Nervi)⁶⁶; il 20 marzo dell'anno successivo abbiamo notizia di un «commissario alla barchetta di Polcevera per li caratti», in carica per un quinquennio⁶⁷, che agisce anche per conto della gabella del grano⁶⁸; nel settembre 1698 viene «inventariato» il gozzo di Lerici – che probabilmente supporta l'unità in azione a Portovenere – armato di due «sciabole» e due «archibugi»⁶⁹; e l'11 gennaio 1699 il commissario di San Giorgio a

⁶⁵ Asg, *Sg, Cancellieri*, 481.

⁶⁶ All'inizio di ottobre viene letta dai Prorettori la supplica dei due mercanti Benedetto Costa e Antonio Oliva, che riferiscono di aver caricato due botti di vino a Chiavari «su un piccolo liuto [...] per portarlo a Genova ad Ambrogio De Ambrosi procuratore», poi sequestrato dal «padrone della barchetta con ministri [...] sotto pretesto che fosse in danno e frode della gabella» (Asg, *Sg, Cancellieri*, 517).

⁶⁷ Asg, *Sg, Cancellieri*, 512. Il commissario in questione è Giovanni Battista Ferretto.

⁶⁸ Il 16 novembre 1629 l'Ufficio di abbondanza di Genova informa il commissario

della barchetta «per il commercio» che è stata concessa «estrazione di mine quattromilla cinquecento di grani per servizio di Sua Maestà Cattolica per il Stato di Lombardia quali dovessero passare per codesta valle», e lo invita a «tener la scrittura di tutti quelli che alla giornata andranno passando co' fare avvertire che no' sia condotta maggior somma o sotto sudetta d'altre persone» (Asg, *Abbondanza*, 704).

⁶⁹ Asg, *Sg, Cancellieri*, 1595. Il commissariato di Lerici viene istituito con decreto dei «deputati al governo de' caratti» il 26 febbraio 1686.

Chiavari Carlo Pizzorno (a conferma che la richiesta di un maggior controllo arriva anche dalle periferie) si dice sicuro «che con poca spesa d'un piccolo gozzo» potrebbe porre freno ai frequenti sbarchi illeciti, «con che i guardiani stessi che sono tre, cioè due di Chiavari et uno di Lavagna, maneggiassero essi detto gozzo, et in occasione di bisogno di maggior gente [si] ricorre[sse] all'Illustrissimo Signor capitano perché consentisse la sbirraglia, come in occorrenza ha sempre fatto»⁷⁰. Le imbarcazioni che agiscono per conto delle singole gabelle sorvegliano chiaramente più l'area del porto, ma non è insolito trovarle nelle Riviere. Così il 28 luglio 1644 il patrone della «fregata del vino» Giovanni Battista Casella – insieme al bargello dei Protettori Giovanni Domenico Garibaldo – obbliga il francese Giacomo Frixia ad entrare in darsena e a denunciare il suo carico (che stava travasando «al molo nuovo» sopra la galea S. Bernardo)⁷¹; e il 19 agosto 1651 i «duo ex sex nautis lembi ripariarum» Cipriano Brandi e Andrea Cevasco attestano di aver «fatto diligenze» sulla barca di patron Geronimo Casale di Sturla, approdato a Genova proveniente da Livorno⁷². Ma, ad esempio, di nuovo nel 1644 abbiamo notizia di una «barchetta della gabella della grascia» che blocca all'altezza di Varazze il patrone Bernardo Ferro con quattro «file» di formaggio non dichiarate destinate ai padri cappuccini del convento locale⁷³; e all'inizio del 1678 la feluca della gabella del grano risulta assistere «giorno e notte» il commissario di stanza a Portofino per controllare che non vengano commesse frodi negli sbarchi fatti nel golfo⁷⁴.

Di tutte – al di là dei carati, che muovono e legittimano la sorveglianza genovese sulle coste liguri – la gabella del grano è quella che gode del maggiore controllo. Prima dell'accorpamento del 1692, sulla sua riscossione vigila un gozzo in porto e una feluca nelle Riviere, che ha tre alberi, sei paia di remi, sei «archibugi a focile» e un equipaggio di otto uomini (un commissario, un patrone, cinque marinai e un garzone)⁷⁵; alle quali va aggiunta la «fregatina» in servizio a Portovenere, che controlla il flusso del grano maremmano importato dai

⁷⁰ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1595.

⁷¹ Asg, Sg, *Cancellieri*, 517. Un'altra attestazione della «cimbe gabelle vini» risale a dieci anni dopo (5 settembre 1654), quando un marinaio dell'imbarcazione, Giovanni Masino, dichiara di aver perquisito una «tarchia» di Camogli all'altezza di Sampierdarena «in compagnia del commissario del gosso [dei carati] et del guardiano di detto luoco» (Asg, Sg, *Cancellieri*, 481).

⁷² Asg, Sg, *Gabelle*, 2853. Oltre alle merci contenute nello spaccio, i due ritrovano anche «una pezza di tela d'oro».

⁷³ Asg, Sg, *Cancellieri*, 517.

⁷⁴ Asg, Sg, *Cancellieri*, 596. La missione della feluca è richiesta dallo stesso commissario, che ritiene di dover controllare lo sbarco del grano di patron Giacomo Ferro di Finale, il quale di ritorno dalla Calabria si è accordato con il capitano di Rapallo per la vendita di una parte del carico (80 mine) all'Ufficio di abbondanza della comunità.

⁷⁵ Asg, Sg, *Cancellieri*, 685. Inventario del 14 giugno 1692, evidentemente «preaccorpamento».

mercanti rivieraschi, e che per ordine dei Protettori del 15 maggio 1654 deve «mutarsi» ogni quattro mesi con il gozzo di Genova⁷⁶; e tutta una rete di commissari appositamente delegati, la cui carica è spesso ricoperta dai giurisdicenti periferici o dai colleghi che già lavorano per i Governatori dei carati e i loro appaltatori (i cosiddetti «commercianti»)⁷⁷. In ogni caso, nonostante il tentativo di razionalizzazione del 1654, quando con la riforma della squadra si stabilisce che «dovessero dette feluche servire per tutte le gabelle, e così si deponesse l'uso de vascelli particolari dell'altre gabelle»⁷⁸, pare – e gli esempi potrebbero essere decine – che la pratica dell'armamento – centrale e periferico – in funzione di lotta al contrabbando marittimo perduri quanto meno per tutto il secolo XVII, principalmente per la necessità di una continua riaffermazione della giurisdizione fiscale (anche a livello locale).

3. Il contrabbando nel mar Ligure: alcune note

Un esame parziale e a campione della vastissima documentazione prodotta dalla Casa e dai suoi organi di amministrazione non ci permette di definire con precisione la tipologia e l'evoluzione del contrabbando nelle acque del mar Ligure in età moderna. Nell'impossibilità di ricostruire un quadro completo, e a fronte di una casistica sterminata, si è ritenuto dunque di cercare di individuare – sulla base delle relazioni dei Protettori e della corrispondenza con i commissari – i flussi di merce che più sfuggono alle maglie del controllo statale, e di analizzare le modalità con cui Genova cerca di arginare gli illeciti in porto e nelle Riviere, per verificare l'esistenza o meno di una politica coerente.

I traffici più «a rischio» sono quelli che nei suoi studi Edoardo Grendi ha sempre considerato strategici per il sistema economico genovese: sale e grano (dall'esterno verso l'interno); olio e vino (dall'in-

⁷⁶ Asg, *Sg, Cancellieri*, 481. Insieme al personale di bordo devono ruotare anche «li guardiani et altri ministri inferiori».

⁷⁷ Il 23 settembre 1644 il commissario per i carati a Rapallo Filippo Bardi afferma che «li mesi passati da Signori Governatori della gabella del grano me fu fatto un mandato di lire cento per mia servitù di sei mesi per detta fattale» (Asg, *Sg, Cancellieri*, 517); il 25 novembre 1637 si «eccitano» gli attendenti alla cura del commissariato nel luogo di Lerici «delle gabelle de caratti, dritti, del grano e della grascia e di

tutte le altre gabelle» (Asg, *Sg, Cancellieri*, 455); e in seguito a decreto dei Protettori del 21 giugno 1684 gli incarichi per i carati e per il grano sono accorpati anche a Levanto (Asg, *Sg, Cancellieri*, 685).

⁷⁸ Inoltre al punto 6 delle nuove disposizioni in materia si precisa che «rest[il] facoltà a Magnifici Governatori delle gabelle di potervi [sulle feluche] metter un marinaio quale avesse particolare pensiero d'invigliare all'interesse della gabella dalla quale fosse stato messo».

terno verso l'esterno)⁷⁹. Per il sale nel Seicento il vero problema è lo scalo del Finale, che approvvigiona il Piemonte e il Monferrato in sprezzo ai diritti della Casa di San Giorgio: in un documento del 1642 si calcola che l'introito annuo derivante dalla provvista di sale nel Marchesato (quando ancora questo si riforniva a Genova) «soleva ascendere a 300 milla [lire], [...] mentre ora arriva alla metà»⁸⁰; ma, come vedremo più avanti, un po' tutto il ponente sfugge al controllo della Casa, senza contare la concorrenza di Monaco e Villafranca. Non essendo Genova una «brillante redistributrice di grani per le Riviere»⁸¹, le comunità periferiche debbono rifornirsi per conto proprio, specie via mare. I mercati tradizionali di genovesi e rivieraschi sono quello provenzale, quello maremmano e quello siciliano, cui subentra nel Cinque-Seicento – ma il discorso vale soprattutto per la Dominante – quello nordico⁸². In mancanza di una libera commercializzazione dei grani, i carichi possono essere venduti solo agli uffici dell'annona; ma, contro i regolamenti, non sempre tutto il grano acquistato nel Mediterraneo viene riportato in Liguria, e soprattutto non tutto viene venduto ai magazzini pubblici dietro pagamento della regolare gabella. Il problema è generale, e riguarda tutto il Dominio, ma le frodi più consistenti sono commesse nel golfo della Spezia e nell'insenatura di Bocca di Magra, dove affluisce una gran quantità di grano dalla Toscana: specie i «malorini», cioè gli abitanti del piccolo borgo di Malora nel golfo della Spezia – rivela il capitano Carlo De Franchi il 7 ottobre 1665 – «con le loro tartane e lattine fanno lo traffico nelle Maremme e Livorno, e da miserabili che erano [...] si sono fatti ricchi e insolenti, [...] intendendo che nelli tre anni decorsi haveranno introdotto più di 10.000 mine di grani in questa giurisdizione di quello che habbino pagato la gabella»⁸³. I dati dell'imposta sul grano mostrano bene come la piaga del contrabbando non sia stata affatto debellata neppure nella seconda metà del Settecento; le cifre in caduta libera – in assenza di una variazione significativa della domanda e di gravi carestie nelle aree esportatrici – si spiegano solo con una maggiore incidenza dell'evasione fiscale:

⁷⁹ E. Grendi, *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento: libera pratica e annone*, «Miscellanea storica ligure. Studi in onore di Luigi Bulferetti», XVIII (1986), 2, p. 1021; Id., *Il Cervo e la Repubblica. Il modello ligure di antico regime*, Einaudi, Torino, 1993, pp. 78-79.

⁸⁰ Asg, *Mf*, 7.

⁸¹ E. Grendi, *Il Cervo* cit., p. 104.

⁸² E. Grendi, *Genova alla metà del Cinque-*

cento: una politica del grano?, «Quaderni storici», 13 (1970), *passim*.

⁸³ Asg, *Sg, Gabelle*, 2868. Ancora nel 1712 (18 gennaio) il collettore della gabella del grano Giovanni Battista Danero denuncia che «l'uomini di Malora, Cadamare e Fezano giurisdizione di Portovenere si sono fatti leciti e continuano a commettere molte frodi in pregiudicio della gabella» (Asg, *Sg, Cancellieri*, 1649).

Tabella II - Introito della gabella del grano (1768-1772)

1768	292.107:9:11 lire
1769	266.509:11 lire
1770	267.897:12:3 lire
1771	175.882:11:7 lire
1772	129.202:5 lire

L'olio è la «coltura egemone» e «maggiormente commerciabile», la «più importante coltura arbustiva della Liguria marittima»⁸⁴. La produzione, che si concentra soprattutto nella zona dell'estremo ponente ligure e in alcune circoscrizioni del medio levante (fra tutte Rapallo), mette in moto un flusso esportatore sia verso le regioni a nord del Genovesato sia verso sud (soprattutto la Sardegna). Certamente non tutto l'olio che esce fuori dai confini dello Stato paga la gabella⁸⁵, e probabilmente sfugge al controllo dei commissari e delle imbarcazioni di San Giorgio anche parte di quello d'importazione, che proviene da Monaco, dalle Puglie e dalla Spagna, e che in alcune comunità "specializzate" (Sestri Ponente, Loano) viene trasformato in sapone⁸⁶. Tuttavia è principalmente l'incessante smercio all'interno delle acque territoriali a preoccupare le autorità, specie quello dell'olio che da Genova viene riesportato nelle Riviere: una supplica degli agenti della comunità di Sestri Ponente letta dai Protettori il 16 novembre 1708 richiama l'attenzione sulle «continue frodi che seguono in pregiudicio della cabella dell'oleo [...] da Vostre Signorie Illustrissime venduta alla Magnifica comunità», e suggerisce come unica soluzione quella di obbligare a prendere «li responsali giusti della quantità d'olei che caricano» i patroni «de bastimenti sì grossi come minuti che saranno carrichi, ovvero haveranno qualche partita [...] da scaricare, vendere o sbarcare in detto luogo di Sestri, S. Pier d'Arena e Cornigliano, Voltri, Arenzano e Cogoleto e loro rispettive adiacenze, compresi anche li bastimenti che caricassero oleo in porto per detti luoghi»⁸⁷.

⁸⁴ O. Raggio, *Produzione olivicola, prelievo fiscale e circuiti di scambio in una comunità ligure del XVII secolo*, «Atti della Società ligure di storia patria», XXII (1982).

⁸⁵ Il 27 marzo 1654 viene letta dai Protettori la supplica di Nicolò Delle Piane, «compratore del dretto de li cinque per cento dovuto a caratti per l'estrazione dell'oleo da farsi per via di mare fra Vado e Ventimiglia», il quale denuncia che «gli huomini di quel luogo pretendono non

esser tenuti al pagamento di tal dretto e liberamente fanno le loro estrazioni frapponendo minacce contro di coloro che per parte del collettore pretendono farne tal essazione» (Asg, Sg, *Cancellieri*, 481).

⁸⁶ Si vedano in merito le osservazioni di O. Raggio, *Faide e parentele. Lo stato genovese visto dalla Fontanabuona*, Einaudi, Torino, 1990, pp. 133-134, e di E. Grendi, *Il Cervo* cit., pp. 85-86.

⁸⁷ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1649.

Ben diverso il caso del vino ligure: l'area tradizionale del vitigno di qualità (Sanremese, Taggiasco, Cinque Terre) non conosce quei processi di riqualificazione che hanno rilanciato in età moderna alcuni vini mediterranei (come quelli francesi), e per questo non acquista un ruolo egemone – anzi spesso cede all'olivo in espansione. In ogni caso, l'obiettivo è quello di favorire il libero afflusso (e la relativa tassazione) in porto a Genova, «ostacolando la grande intermediazione e la formazione di empori fuori dall'area daziaria»⁸⁸. Ma l'operazione riesce solo in parte, dato che i proventi della gabella anche in questo caso subiscono nella seconda parte del Seicento una notevole e costante emorragia. Come relaziona il Sindaco delle Compere in un'«esposizione» ai Collegi letta il 15 luglio 1680, «doppo il contagio si è tutta detta gabella [del vino] venduta a particolari quattro volte: il primo quinquennio per annue lire 328.500, il secondo per annue 317.850, il terzo per annue lire 294.000 e il quarto per annue lire 280.875, in maniera che s'è sempre andata scapitando di prezzo»; e la differenza è evidente «anche nell'introito dell'istessa gabella, il quale negl'anni del primo quinquennio rispose sino a lire 300.000, e nell'ultimi due del passato non arriva a lire 240.000»⁸⁹. «L'unica cagione di questo gran pregiudicio publico sono le frodi che fatte ogni giorno scorrono horamai e si dilatano per tante parti»; specie quelle delle «barche in darzina», che «non si ritirano dal vendere a minuto», e trovano grandi «facilità» nell'introdurre il vino «alle porte» della città.

Fra Cinque e Seicento dal traffico commerciale in entrata e in uscita Genova deriva proventi annui valutabili intorno alle 600-800 mila lire⁹⁰. In base a una relazione dell'estate 1684 – scritta dal già menzionato ambasciatore Saint-Olon e “intercettata” dagli spagnoli – si legge che «la República de Génova goza un millón y ducientos mil escudos de renta que procede de las gavelas y imposiciones que se cobran de la ciudad y Dominio»⁹¹. E solo dai carati – sempre secondo il Saint-Olon – San Giorgio ricava in quegli stessi anni circa 300.000 lire (vedi sopra). A fronte di questi importi, le relazioni di Protettori e personale periferico sono allarmanti: il 27 maggio 1669 i primi comunicano alla Camera che «nell'anno 1668» la gabella dei carati ha

⁸⁸ E. Grendi, *Il Cervo* cit., p. 87.

⁸⁹ Asg, *Sg, Cancellieri*, 596. «E pure se si considera il numero delle persone che erano in quei tempi nella città e quello che v'è di presente non solo non dovrebbe esser quest'introito con esorbitanza così grande diminuito, ma accresciuto» (infatti, se ai tempi del contagio «nel recinto delle muraglie vecchie non si contavano che da 40.000 anime, al presente oltre passano il numero di 56.000, oltre li monasteri così

di religiosi come di monache e li preti e li soldati tedeschi e svizzeri»).

⁹⁰ G. Doria, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, «Atti delle Società ligure di storia patria», XXVIII/1 (1988), p. 143.

⁹¹ Ags, *E, Génova*, 3621. Il documento è spedito a corte dall'ambasciatore spagnolo in allegato ad una lettera del 28 settembre.

subito un «danno di lire 80.000 lire» (pari a più del 25% dell'introito), e individuano «l'origine del danno» nelle frodi commesse dalle imbarcazioni francesi, che «portano nella città varie sorti di mercantie», trovando spesso «forma d'introdurle senza pagar» alcunché⁹²; mentre il 9 febbraio 1638 il Governatore di Savona Federico Federici scrive che ha «usato diligenza per chiarire se queste cabelle sono veramente frodate», deducendone «da per tutto» che «delle merci che vengono in questa terra appena la terza parte soggiace alle cabelle»⁹³.

Il contrabbando è dunque un fenomeno generale, che riguarda – seppur in misura diversa – tutte le merci e tutti i traffici. Dopodiché, se – al di là dei carati, l'imposta “per eccellenza” – le gabelle più danneggiate risultano quelle sui beni di consumo primari, non mancano però flussi stagionali e “caratterizzanti” di alcune comunità che risultano molto difficili da controllare. È ad esempio il caso del corallo, l'«oro rosso» la cui pesca è attestata in Liguria fin dal XII secolo, ma che successivamente spinge i pescatori del ponente a sfruttare i fondali marini di Corsica, Sardegna, Provenza e Africa settentrionale⁹⁴. Fra i corallari più abituali vi sono quelli «della Lengueglia», che a detta del commissario di San Giorgio ad Alassio Giovanni Martini (7 febbraio 1651) «ogni anno nel partire se ne vanno senza speditione né spacci, in modo che non si può sapere chi e quanti siino coloro che vanno alla pesca, ma d'avantaggio al ritorno della pesca non vengono a denontiare la qualità e quantità de coralli che seco hanno condotto, di maniera che le resta in loro mani i coralli liberi a disporne a loro volontà»⁹⁵. Il problema riguarda però in generale un po' tutti i patroni di coralline della zona, tanto che il 6 marzo 1700 i Consigli della Repubblica si vedono costretti a votare una legge per sancire l'obbligo di recarsi in porto a Genova al ritorno dalle spedizioni, «senza fare altro scalo né vendita de coralli benché minima in alcun altro porto o luogo nessuno escluso»⁹⁶.

La risposta dello Stato è debole e poco incisiva, ma quanto meno scaturisce da un programma studiato sulla base delle caratteristiche del territorio, e risponde a una strategia di fondo che connota tutta la politica commerciale della Superba. Così nei decenni centrali del XVII secolo San Giorgio, di fronte alla concorrenza dei luoghi franchi di

⁹² Asg, Sg, *Gabelle*, 2868.

⁹³ Asg, Sg, *Cancellieri*, 489.

⁹⁴ L. Lo Basso, *Economie e culture del mare. Armamento, navigazione, commerci*, in G. Assereto, M. Doria (a cura di), *Storia della Liguria*, Laterza, Roma-Bari, 2007, p. 100. Sempre sul tema si legga anche O. Pastine, *Liguri pescatori di corallo*, «Giornale storico e letterario della Liguria», VII/3 (1931); ed E. Grendi, *Una comunità*

alla pesca del corallo: impresa capitalistica e impresa sociale, in *Studi in memoria di Luigi Dal Pane*, Clueb, Bologna, 1982.

⁹⁵ Asg, Sg, *Gabelle*, 2853.

⁹⁶ Asg, As, *Propositionum*, 1050. Al ritorno, il corallo viene spesso rivenduto a Livorno (lettera del commissario dei carati di Alassio Giovanni Francesco Peirano del 24 luglio 1669. Asg, Sg, *Gabelle*, 2868).

Finale, Loano e Oneglia, giunge a una serie di accordi con le comunità del ponente, che dietro un pagamento forfetario vengono liberate dai loro obblighi fiscali⁹⁷. Nel 1644 è la volta di Pietra, i cui consoli l'8 aprile s'impegnano a pagare 125 scudi d'argento annui «per anni cinque» in cambio dell'«introduttione sì per terra come per mare in luogo della Pietra et nel luogo di Toirano et altre terre di quella giurisdittione d'ogni genere di vettovaglie, grassine, tele, panni et mercantie, [...] et anco [del]la libera estrattione di esse a chi si vogli per terra fuori del Dominio della Serenissima Repubblica senza pagamento alcuno di gabella»⁹⁸. In una lettera scritta ai Protettori il 27 aprile 1654 gli «uomini di Diano» fanno riferimento a un «novo contratto co' Vostre Signorie Illustrissime per quale pagano scuti 90 annui» in cambio della franchigia⁹⁹. E la politica di «incavezzamento» viene portata avanti anche nel secolo successivo: il 15 luglio 1708 gli Anziani della comunità di Taggia nominano loro procuratore Giovanni Giacomo Viviano perché si porti al palazzo delle Compere e si offra di versare 60 scudi d'argento annui (sempre per un quinquennio) in cambio della libera compravendita di grani e altre merci¹⁰⁰.

Pur di non rinunciare alle entrate doganali, magari non esorbitanti ma certe, i governanti della Casa scendono a compromessi anche con i singoli mercanti: è del 9 novembre 1663 l'atto notarile col quale il commissario di San Giorgio a Ceriale Pompeo Giustiniano concede ad alcuni uomini di Toirano – Giovanni Vigliani, Bartolomeo Bolla, Pietro Andrea Boccone, Geronimo Mainero e Giovanni Giacomo Panissa – l'esenzione da qualunque tipo di gabella sulle merci introdotte nella loro comunità «tanto per terra tanto per mare per li scali della Pietra e Borghetto, [...] con libera facoltà di poterle estrarre per tutti li luoghi posti fra il capo di Noli e la città di Ventimiglia inclusivamente, et anche per fuori di Dominio»¹⁰¹. E alle convenzioni ricorrono anche gli appaltatori delle gabelle: come quello della gabella del sapone «che si fabrica nel Stato di Terra Ferma della Serenissima Repubblica», Tomaso Laviosa, che il 31 ottobre 1643 si accorda con nove grossi mercanti di Loano per ammortizzare il danno provocato dalla crescente produzione dell'enclave, concedendo loro di «far portar il sappone che ogniuno di essi fabbricherà nelle loro rispettivamente saponere [...] in tutto il Stato» genovese – «però esclusa la città di

⁹⁷ E. Grendi, *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento* cit., p. 1027; Id., *Il Cervo* cit., p. 93. Speciali privilegi di riesportazione sono concessi a Sanremo e Alassio.

⁹⁸ Asg, Sg, *Cancellieri*, 512.

⁹⁹ Nonostante ciò, «dal cancelliere de caratti vien difficultato farsi franco cantari

1.250 cere grezze venute di Livorno denon-
tiate per uso e consumo di detto luogo»
(Asg, Sg, *Cancellieri*, 481).

¹⁰⁰ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1649.

¹⁰¹ Asg, Mf, 9. Le stesse condizioni sono applicate anche a tutte quelle «robe, merci, frutti, ogli, vettovaglie [...] fabbricate nell'istesso luogo e territorio di Toirano».

Genova e Sestri di ponente» – esente da gabella, in cambio di un forfait pari a 100 lire¹⁰².

La stessa logica – combattere il contrabbando delle comunità non soggette alla giurisdizione statale e aumentare i controlli sui traffici dei propri sudditi – ispira anche le agevolazioni daziarie concesse a Savona a partire dal 1653. Nei piani della Repubblica vi sarebbe quello di fare della «città fedelissima» il capolinea dei traffici fra la Liguria occidentale e il Piemonte, che gli spagnoli sono riusciti a dirottare su Finale grazie all'applicazione di una politica doganale particolarmente vantaggiosa. Il problema, se così si può dire, è tutto interno, nel senso che gli investimenti e i capitali che reggono questi negozi sono prevalentemente genovesi¹⁰³. È chiaro che non ci sono i margini per frenare o controllare tutti i movimenti di merci, e neppure per schedare e punire i conazionali che utilizzano la scala del Marchesato per i loro traffici. Bisogna invece creare le premesse affinché quei mercanti che trovano più conveniente tenere spedizionieri a Finale per smistare le loro merci verso Nord spostino i loro magazzini a Savona. I provvedimenti prevedono un abbassamento dell'aliquota a 20 soldi per «collo»¹⁰⁴ per le merci che scendono dall'entroterra e per quelle in transito provenienti da Livorno e dagli altri scali del Mediterraneo (che sono poi quelle che tengono in piedi le relazioni con i sudditi del Savoia e del duca di Mantova), e vengono rinnovati praticamente fino alla fine del secolo (con un'ulteriore riduzione da 20 a 5 soldi nei primi anni Ottanta); ma non valgono a conseguire il duplice obiettivo di rivitalizzare Savona e contrastare il commercio finalese¹⁰⁵. Le agevolazioni sono troppo modeste, e per di più limitate a una stretta gamma di merci, perciò Finale resta un problema fino all'atto di incorporazione nel Dominio della Repubblica (1713), mentre Savona viene abbandonata al suo destino di decadenza – così come il suo porto, lasciato «in stato deplorabile» sino alla fine della guerra di successione austriaca¹⁰⁶.

C'è una contraddizione di fondo nella politica commerciale genovese nei confronti del suo territorio, che nel caso specifico della «fedelissima»

¹⁰² Asg, *Sg, Cancellieri*, 517. La somma dovrà essere pagata entro il marzo 1645 (quando scadrà l'appalto del Laviosa); i carichi spediti dai nove mercanti dovranno prendere lo spaccio a Pietra.

¹⁰³ Lo stesso discorso vale in parte anche per i trasporti: il 5 gennaio 1666 il commissario di San Giorgio a Savona parla esplicitamente degli «imbarchi di robbe per Spagna su vascelli d'Arenzano in Loano e Finale» (Asg, *Sg, Gabelle*, 2868).

¹⁰⁴ Un «collo» di mercanzia equivale a 9 rubbi. Il rubbo è pari a kg. 7,94, quindi il

collo pesa kg. 71,47.

¹⁰⁵ Sulla Savona di antico regime e sui rapporti della città con il governo della Repubblica si veda il recente lavoro di G. Assereto, *La città fedelissima. Savona e il governo genovese tra XVI e XVIII secolo*, Elio Ferraris editore, Savona, 2007, pp. 173-178.

¹⁰⁶ G. Assereto, *I porti delle Riviere*, in ID., *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Elio Ferraris editore, Savona, 1999, p. 122.

emerge in maniera ancora maggiore: da un lato esiste un indubbio interesse a favorire lo sviluppo dei traffici nelle comunità delle Riviere, anche perché in questo modo si alimentano gli introiti doganali della Dominante; ma dall'altro non si vuole permettere che queste attività scalfiscano il primato del porto della Superba. In fondo, quella genovese è – e resta fino alla fine dell'esperienza aristocratica – una *République de marchands*, non certo disposti a permettere che le élite locali del Dominio subentrino ai patrizi della Capitale nella conduzione dei maggiori affari commerciali. Sulla base di queste considerazioni, San Giorgio e i Collegi impostano una strategia di lotta al contrabbando incentrata sulla città, cercando cioè di far convergere su di essa – dove i controlli sono più forti e più agevoli – la maggior parte delle merci transittanti per il mare «Ligustico», e limitando al massimo il commercio delle comunità periferiche – più difficilmente monitorabile. Rispecchia fedelmente gli intendimenti del ceto dirigente genovese la «lettera d'incerto» discussa dai Protettori il 5 marzo 1692, che denuncia l'iniziativa di Luciano Gandolfo di Sestri Levante, il quale «pretende ottenere da Vostre Signorie Illustrissime di potere spedire colli per fori Dominio e di fori introdurre in detto luogo per Lombardia per un tal prezzo da lui [...] offerto»: «detto Gandolfo – fanno osservare «i supplicanti» – non viene per utile di questa Casa Illustrissima, ma bensì per utile proprio»; e soprattutto bisogna tenere in considerazione che «havendo daffare facilità nelle spedizioni per fuori Dominio per le robe che vengono di Lombardia è di maggior utile farle in Genova che in Riviere, *mentre colà si può fare con tali facilità delli frodi assai in danno di questa Casa Illustrissima che non si può fare in Genova*»¹⁰⁷. E nella stessa direzione vanno le disposizioni emanate il 20 novembre 1698, con le quali si abbassano le aliquote doganali a Genova e si alzano quelle a Portovenere per attirare il piccolo cabotaggio¹⁰⁸. Ma l'operazione non riesce, anche perché grazie a un'agricoltura e un artigiano specializzati e alla posizione strategica di collegamento con le regioni del Piemonte, della Padana e dell'Emilia le comunità rivierasche riescono nel corso dell'età moderna a sviluppare una straordinaria vitalità commerciale.

4. La «piaga» del Finale ¹⁰⁹

Il fronte più problematico per le magistrature genovesi è il levante ligure, dove il contrabbando è endemico e gli uomini sul territorio non riescono a controllare il continuo flusso delle imbarcazioni che traffi-

¹⁰⁷ Asg, Sg, Cancellieri, 685. Il corsivo è nostro.

¹⁰⁸ Asg, As, Propositionum, 1050.

¹⁰⁹ Per un discorso più articolato sulla questione rinvio a P. Calcagno, «Al pregiu-

dizio de la giurisdizione si aggiunge il danno pecuniario». Genova e la «piaga del Finale» nel XVII secolo, «Società e storia», 121 (2008).

cano lungo le coste tirreniche della penisola. Si è detto dei brigantini armati a cavallo fra gli anni Quaranta e gli anni Cinquanta del secolo XVII a supporto della feluca d'ordinanza, mantenuti a metà da governo e Casa di San Giorgio. Il 24 luglio 1647 viene nominato anche un «commissario generale» per la Riviera di levante, al quale si comunica «che in detto luogo di Portovenere come anco ne i luoghi della Spezza e Chiavari si [sono] fatti e va[nno] continuando maneggi [...] in grave pregiudicio delle nostre gabelle», come risulta dal «tenue introito che da tempo in qua si ha da detti luoghi rispettivamente»¹¹⁰. E i segnali in arrivo dalle periferie non sono certo incoraggianti: il 7 gennaio 1658 il capitano di Rapallo ritiene di dover avvisare i Protettori che «da luoghi di S. Margherita, Rapallo e Portofino si partono grandissime quantità di pissetti e filo bianco dalli mersari et altre persone costì senza pagar le dovute gabelle»¹¹¹; e il 15 marzo 1677 il priore dei Protettori Giovanni Battista Grimaldi riferisce ai colleghi di «havere notizia da buona parte che in Chiavari e vicinanze si commettano frodi di considerazione in pregiudicio della Casa di San Giorgio», e propone di «spedire il commissario della filuca in dette parti»¹¹².

A ponente gli «incavezzamenti» con le comunità consentono di ammortizzare le perdite, ma resta aperta la questione di come arginare i traffici delle enclave straniere. In particolare, Finale rappresenta un grave problema per Genova fin da quando i marchesi Del Carretto ne hanno conseguito l'investitura nel XII secolo. Il territorio del Marchesato, con un'estensione di 27.000 ettari di superficie, si estende dal mare all'«oltregiogo», minando il monopolio della vendita del sale «tra Marsiglia e Monte Argentaro» e quello del commercio con le regioni interne dei duchi di Savoia e dei marchesi del Monferrato. Il danno non è solo economico e fiscale, ma anche giurisdizionale: lo scorrazzare dei patroni del Marchesato su e giù per il mar Ligure rappresenta infatti un pessimo esempio, e potrebbe spingere mercanti e naviganti di altre comunità delle Riviere a ignorare le gabelle genovesi; senza contare che l'«eccezione» finalese rischia di mettere in dubbio il possesso di Genova sul suo territorio e sul suo mare, sul quale si fonda la potestà tributaria della Casa¹¹³.

Il commercio che si sviluppa a Finale durante la dominazione spagnola si distingue per il suo carattere trans-locale: si inserisce cioè

¹¹⁰ A^g, S^g, *Cancellieri*, 489.

¹¹¹ A^g, S^g, *Cancellieri*, 486.

¹¹² A^g, S^g, *Cancellieri*, 596.

¹¹³ Come ha fatto opportunamente notare Rodolfo Savelli, in base alle rivendicazioni della Repubblica anche la Spagna avrebbe avuto diritto al suo spicchio di mar Ligure (R. Savelli, *Un seguace italiano di Selden*

cit., p. 64). Parimente, nel corso di un Consiglio di stato madrileno del 1638 si osserva che se «qualquiera principe es Señor del mar cercano a su dominio, [...] el Rey de España no tiene menor derecho en sus payses» - con ovvio riferimento al Finale (A^g, E, *Génova*, 3594).

all'interno in un flusso che collega il Piemonte e il Monferrato alle principali piazze commerciali del Mediterraneo (Livorno in primis); e possiede dimensioni tali da assicurare uno sbocco sicuro ai prodotti locali, garantire il mantenimento del presidio e sostenere un'intensa attività manifatturiera¹¹⁴. È senza dubbio con grande preoccupazione, quindi, che gli uomini di governo della Repubblica guardano al feudo governato dagli spagnoli nel mezzo della loro Riviera di ponente, consapevoli anche dei vantaggi di cui godono i mercanti finalesi: «poiché pagano pochi aggravii d'imposizione nel loro commune [...] possono praticare la negoziazione con grandissimi vantaggi»¹¹⁵. In realtà, i veri protagonisti di questi traffici sono operatori non finalesi, che movimentano soprattutto merci non finalesi, e che passano da Finale solo per una convenienza di tipo fiscale. Ma è anche vero che questo commercio rappresenta la vera ricchezza dei locali, che fanno sostanzialmente la parte dei trasportatori e degli spedizionieri. E che per mare si rifiutano di obbedire ai funzionari di San Giorgio: intercettato a bordo del suo leudo dalla feluca di San Giorgio, nell'estate 1609 Stefano Bastardo si oppone a tutta prima all'alt dicendo che «era di Finale, et perciò non era obbligato al commercio di Genova»¹¹⁶; allo stesso modo il 13 marzo 1678 patron Federico Rossano risponde al commissario di stanza a Portovenere Gian Luca Foglietta che «quelli del Finale non pagano gabelle»¹¹⁷; e ancora più altero è il patrone della gondola sorpresa a sbarcare tabacco a Sestri Ponente il 3 febbraio 1690 – tal Andrea Arnaldo – che alla richiesta del patrone della feluca di mostrare «il recapito e le spedizioni» della merce, «rispose ch'erano spagnuoli, che non conoscevano che sola la bandiera di Spagna, né erano soggetti a San Giorgio»¹¹⁸.

In realtà, anche la «piaga» del Finale ha i suoi tempi, nel senso che il danno provocato dal contrabbando dei patroni del Marchesato – e la conseguente risposta della Repubblica – conosce fasi di alterna intensità. Le prime ammende sono impartite alla fine del Cinquecento: nel 1588 e nel 1593 sappiamo di due contravvenzioni a carico di Nicolò Basso e Pantaleo Malvasia «per frodi commesse nel Finale» (del valore di 300 e 750 lire)¹¹⁹; sempre prima dell'insediamento definitivo degli spagnoli viene «girata o sia pagata» una «partita» al commissario di San Giorgio a Savona Giovanni Adorno da parte di Giovanni De Maestri, «sigurtà di Pietro Aicardo in conto di contraffazione da esso fatta

¹¹⁴ Sui traffici del Marchesato mi si permetta di rinviare a P. Calcagno, *Lo sviluppo del commercio finalese sotto la Spagna: danno e minaccia per la Casa di San Giorgio*, in A. Peano Cavasola (a cura di) *Finale porto di Fiandra, briglia di Genova*, Centro storico del Finale, Finale Ligure,

2007, pp. 205-232.

¹¹⁵ *Asg, Mf*, 12.

¹¹⁶ *Asm, Fi*, 274.

¹¹⁷ *Asg, As, Finium*, 259.

¹¹⁸ *Asg, Sg, Gabelle*, 2919.

¹¹⁹ *Ascg, Mbs*, 106.a.2.

in sbarcar oleo nel luogo di Finaro»¹²⁰; e nel dicembre 1589 cade nella rete dei controlli un patrone del Dominio, Guglielmo Ansaldo, sorpreso mentre sta sbarcando nel Marchesato carta di Voltri (16 balloni) (la pena nel suo caso è di 200 lire)¹²¹. Con l'inizio del Seicento l'atteggiamento non cambia: il primo Governatore spagnolo don Pedro de Toledo y Añaya comunica al suo superiore milanese che «la Signoria di Genova ha alle volte procurato impedir il commercio [...] al Finale, impedendo con una fregata armata che nessuna barca andasse a scaricare al detto Finale, anzi impedendo quelle del proprio paese»; e in una nuova relazione del 1614 torna sul problema denunciando che «los ginoveses trahían una fregata armada, que llaman del comercio, para impedir que no viniessen mercancias a esta Marina»¹²². Successivamente si apre una fase di maggior lassismo da parte delle feluche e dei commissari della Casa («en que solamente obligava la Cassa de San Jorge a que los vajeles que llegavan a Génova denunziasen y pagasen lo que devian a la gavela, y de los que tocavan en algun otro puerto de la República no se hazia mucho casso»), cui segue una nuova recrudescenza dei controlli («esta República començó a observar meno el respeto devido a Su Magestad y todas sus cossas, començó también a usar con más rigor del derecho que yba adquiriendo, [...] mandando que denunziasen a Spotorno por que no pudiese aver dolo en Final y Saona»)¹²³, che porta alla proclamazione delle rappresaglie del 1639 e del 1645¹²⁴.

Da quel momento in avanti è tutto un alternarsi di fasi distensive e "strette" giurisdizionali, con il solito corollario delle crisi diplomatiche e dei sequestri delle rendite genovesi (i più celebri sono quelli del 1654-55, proclamati in tutta l'Italia spagnola)¹²⁵. Di sicuro nel 1646 la restituzione della stapola del sale del Marchesato alla Casa di San Giorgio

¹²⁰ Asg, As, *Finium*, 259.

¹²¹ Ascg, *Mbs*, 106.a.2. In una sua relazione senza data (ma posteriore al 1634) Andrea Armirotto conferma che nel quinquennio fra il 1588 e il 1593 – quando ricopriva la carica di scrivano per conto dei Governatori dei carati - «i Signori commercianti usavano molto rigore sia contro finarini quanto contro ogn'altro che si fusse servito del porto di Finale, così d'introito come d'esito; e di ciò facevano grande inquisizione e diligenze, e particolarmente per mezzo di fregate armate et anche in terra di persone secrete, che tal volta manifestavano li fraudanti».

¹²² Ags, E, *Milán y Saboya*, 1904; citata in B. Ugo, *Varigotti 1614: progetto di un porto*, «Rivista ingauna e intemelia», gen-

naio-dicembre 1993 [ma 1997]. Nel 1609 la fregata realizza la menzionata cattura del leudo di Stefano Bastardo all'altezza di Albenga, e quella di un'altra tartana finalese carica d'olio proveniente da Sanremo nelle acque di Alassio (Asm, *Fi*, 275).

¹²³ Ags, E, *Génova*, 1434. Lettera dell'ambasciatore spagnolo a Genova conte di Siruela di fine luglio 1639.

¹²⁴ Per maggiori dettagli P. Calcagno, *Una schermaglia di antico regime* cit.

¹²⁵ Sull'episodio del sequestro dei beni dei genovesi nel 1654-55 si veda anche C. Costantini, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Utet, Torino, 1978, pp. 335-341; e G. Giaccherio, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio* cit., pp. 409-411.

(dopo che per trent'anni i finalesi si sono riforniti per conto proprio) riporta il sereno nei rapporti fra Genova e la Spagna, e la prima assume di conseguenza un atteggiamento più conciliante nei confronti dei navigli finalini. Ma negli anni a cavallo della metà del secolo il governo genovese mette in atto un rafforzamento della sua politica di controllo delle coste e dei traffici commerciali, che prende le mosse dalla *quaestio* finalese ma che riguarda un po' tutto il Dominio di Terraferma. Dato che «da quanto s'intende da tempo in qua vanno tralasciando le dovute diligenze», per disposizione del sindaco delle Compere del 28 novembre 1650 gli equipaggi delle unità navali della Casa sono invitati a «esser più diligenti et vigilare andando continuamente [...] atorno ne luoghi della Riviera per far l'offitio suo e per ostare alle frodi»¹²⁶; e tre anni prima, oltre a quello per la Riviera di levante, viene nominato un commissario anche per il ponente, con «cura d'investigare, riconoscere e metter in chiaro se sia possibile per mezzo d'informazioni segrete da prendersi in ogni luogo li pregiudizi, frodi e delinquenze che possano esser state commesse a danno degl'introiti pubblici e della Camera del sale»¹²⁷. L'intervento centrale consegue qualche risultato di rilievo: non solo il 31 luglio 1655 – al termine delle «rappresaglie generali» – Filippo IV ordina al Governatore del Ducato di convincere i finalesi a non arrecare «disturbi» alla Repubblica e a San Giorgio (il che in sostanza equivale a riconoscere la pretesa genovese di far pagare le gabelle ai finalesi); ma negli anni successivi la gabella dei carati aumenta progressivamente il volume dei suoi introiti¹²⁸

Tabella III – *Introito della gabella dei carati, in lire (1659-1662)*

1659	215.399
1660	225.373:7:10
1661	230.519:2
1662	256.981:8:1

Dagli anni Sessanta in avanti, invece, le testimonianze sul contrabbando finalese si fanno sempre più frequenti e preoccupanti. Il commercio del Marchesato avrebbe conosciuto una fase di forte

¹²⁶ «Osservando anche puntualmente tutti quelli ordini che alla giornata li saranno dati dalli Governatori del commercio, li quali doveranno ancor loro tenere svegliati detti ministri acciò non manchino al suo debito» (Asg, Sg, *Cancellieri*, 489).

¹²⁷ Ivi.

¹²⁸ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1579. In effetti, è probabile che il trend ascendente della

gabella sia stato favorito – oltre che da una più efficace politica di contrasto delle frodi – anche dalla ripresa dei traffici in seguito al biennio di peste. Dati sul gettito dei *carati maris* anche in A. Dodero, *Il commercio a Genova nel secolo XVII alla luce delle statistiche doganali*, tesi di laurea discussa presso la Facoltà di Economia dell'Università di Genova, a.a. 1958/59.

espansione in coincidenza del devastante contagio che colpisce la città di Genova nel 1656-'57. In una comunicazione della Giunta di Marina ai Collegi del febbraio 1665 sulla «prattica de traffichi del Finale» si spiega come in quei difficili anni «tutti i Principi proibirono il commercio a questa Città e Dominio», il che «diede a finarini [in]giustificato pretesto d'intraprender di nuovo li traffichi tralasciati»; e anche una volta «cessa[to] il contagio e [...] restituito il commercio, ad ogni modo allettati essi finarini dall'utile andarono continuando». E la conferma viene anche da una lettera a corte del Governatore di Milano conte di Fuensaldaña, il quale il 13 marzo 1657 rivela «que el contagio de Genova a ocasionado que mucho de aquel trafico se haya pasado al Final»¹²⁹. In effetti il 5 settembre 1663 i Protettori sono costretti a osservare che i «finarini hanno havuto ardire di venir à trafficare grani e merci sopra il Stato della Serenissima Repubblica da un luogo all'altro con frode delle gabelle», mentre i commissari di stanza nelle Riviere non possono che lasciarli «liberamente andare con una semplice intimazione, che ricevono in deriso»¹³⁰.

Le perquisizioni e gli arresti per mare non vengono del tutto meno: anzi, nel 1668 e nel 1678 due episodi controversi sfoceranno in nuovi decreti di rappresaglia, e nel 1672 il fiscale del Marchesato – col consenso dei principali mercanti locali – proverà a mediare con i Collegi proponendo una tregua in cambio della possibilità di riscuotere le gabelle nel Finale¹³¹. L'allarme resta ugualmente molto alto: intanto è chiaro a tutti che se i patroni del Marchesato «partono dal Finale per ponente trafficano anche con minor soggezione, non essendovi né commissari né feluche»¹³²; e come si legge in una «nota» del Sindaco della Casa redatta alla fine del 1675 «sono molti anni che li guardiani della filuca et i commissari de luoghi a quali si accostavano detti vascelli [del Finale] dopo di haverle fatta detta intimazione [di denunciare la merce

¹²⁹ Ags, *E, Génova*, 3609. Naturalmente l'epidemia incentiva anche un notevole flusso migratorio dalla città, che favorisce l'economia del Marchesato (G. Giacchero, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio* cit., p. 439).

¹³⁰ Asg, *Sg, Gabelle*, 2921.

¹³¹ «Che una persona particolare la quale egli ancora bisognando propinerà compri dalla Casa di S. Giorgio il ius et atione di riscuotere da i vascelli finarini le gabelle spettanti a S. Giorgio per li traffichi che faranno per l'istesso luogo di Finale, la qual persona si concerterà con i mercadanti finarini, li quali dice che in ciò concorrono volentieri in riguardo de pericoli e travagli che corrono di quel tanto che fra

loro concerteranno di dovergli pagare» («nota del progetto che ha fatto il fiscal Torres», letta dai Collegi il 13 ottobre). «Da questo risulterà non solamente il beneficio di schivar ogni disturbo, ma ancora gran vantaggio alla Casa di S. Giorgio et a mercadanti finarini ancora, perché questi colla comodità di provedersi qua [a Genova] d'ogni cosa tralasciaranno i traffichi di Livorno e d'altre parti, ove portano gran quantità di denaro ogn'anno, e schiveranno i luoghi, viaggi et i pericoli e spese che per questi convien loro di fare» (Asg, *As, Maritimarum*, 1670).

¹³² Asg, *Mf*, 83. Relazione dei Protettori di San Giorgio per i Collegi.

e pagare la gabella] ne mandavano copia al Magistrato Illustrissimo, il quale processava e condannava detti patroni nella pena ingiuntale, ma da qualche tempo in qua anche questo si trascura»¹³³. Il resto è il solito *refrain* delle lamentele genovesi, ancor più frustrate dalla necessità di rinsaldare i legami con il tradizionale alleato asburgico (e quindi di dover perseguire una politica di ammorbidente nei confronti dei navigli finalesi) in seguito alla minacciosa condotta della Francia, che pretende di ottenere dalla Repubblica ciò che questa ha sempre offerto alla Spagna (accesso allo scalo genovese, nessun disturbo alle iniziative commerciali e militari, disponibilità di *know-how* e capitali) ma in condizioni di «sudditanza»¹³⁴. Così, un documento del 25 agosto 1676 accenna alle «continue contraventioni de finarini nel genere del traffico», che negli ultimi tempi sarebbero persino aumentate, «a segno che per le notizie ultimamente havute si ricoverano questi co' loro vascelli carichi di merci senza alcun riguardo anche in piena calma ne porti della Repubblica, con pretensioni ingiustissime di non pagar li datii» e «di non riconoscere la Casa di San Giorgio»¹³⁵; e il 9 settembre 1677 il Governatore di Savona Giovanni Maria Spinola, dopo aver segnalato che «hier l'altro diedero fondo nelle marine fra questa città et Albisola due barche del Finale cariche di grano», osserva con preoccupazione che «Finale [...] aporta grandissimo pregiudicio a publici introiti, et è maggiore di quello vien giudicato»¹³⁶.

Insomma, l'azione di controllo sul commercio dell'enclave spagnola è poco efficace e non approda a risultati decisivi, ma d'altra parte l'annosa questione finalese costringe i patrizi genovesi a mettere in discussione i rapporti con il proprio territorio, a studiarne meglio le stesse caratteristiche fisiche, a rivalutarlo in ottica *statuale*. Per il piccolo feudo nel mezzo della Riviera di ponente il governo di Genova organizza ambascerie, costituisce giunte *ad hoc*, riunisce sedute straordinarie; spedisce spie sul territorio, rafforza i controlli nelle Riviere, elabora strategie commerciali nuove. In un certo senso Finale mette alla prova la Repubblica, ne saggia le capacità sia in politica *interna* che in politica *estera*.

Come si è detto, la posta in palio è il traffico con l'entroterra piemontese e monferrino, e in mare il contrabbando si alimenta sulla rotta da e per Livorno. Le preoccupazioni maggiori sono per le sete siciliane, che raggiungono Lione passando da Finale, minando il monopolio della Superba che ne affida il trasporto alle stesse galee dello stuolo pubblico¹³⁷. Ad organizzare questo traffico illecito (di cui i

¹³³ Asg, Sg, Cancellieri, 596.

¹³⁴ P. Schiappacasse, *Genova e Marsiglia nella seconda metà del XVII secolo*, «Atti della Società ligure di storia patria», XXII (1982), p. 218.

¹³⁵ Asg, Mf, 12.

¹³⁶ Asg, As, *Marittimarum*, 1672.

¹³⁷ Lione è uno dei maggiori mercati di importazione della seta italiana (si vedano in proposito le pagine di S. D'Amico, *Immi-*

funzionari della Casa informano il governo nel 1669) sarebbe stato tal Giovanni Battista Barelli, che opera a Livorno, mentre gli imprenditori incaricati di fornire la merce dalla Sicilia sarebbero i Grossi di Messina. Il negozio illecito coinvolgerebbe molte altre *lobby*, «tanto fiorentine come francesi e luchesi», ma i veri artefici e finanziatori risulterebbero i «Magnifici» Signori Spinola e Durazzo: i primi – Vincenzo e il nipote Francesco – curerebbero l'acquisto della seta direttamente in Sicilia (hanno infatti interessi a Messina), si servirebbero appunto del tramite Barelli nel porto del Granducato, e avrebbero cooptato in qualità di «conduttori» i fratelli Giovanni Battista e Benedetto Germani, allo scopo sollecitati a prender casa a Finale; invece a mediare a Livorno per conto dei Durazzo – e specialmente di Eugenio – vi sarebbero Bartolomeo e Giovanni Maria Forno, membri di una facoltosa famiglia di mercanti genovesi¹³⁸. Quanto al danno fiscale, i numeri parlano chiaro: nel 1666 risultano essere entrate in città 1.067 balle di seta, nel 1667 841, nel 1668 660, e il trend negativo pare non doversi arrestare (solo 60 balle introdotte tra il 15 marzo e il 25 maggio 1669), a conferma che l'«alternativa» finalese è ben avviata¹³⁹.

Inoltre Finale opera da redistributrice di grano per le Riviere liguri, arrecando un danno non trascurabile alla gabella. Lo segnala per la prima volta nel luglio 1667 Nicolò Grimaldi nella sua relazione redatta per la «Giunta del Finale»¹⁴⁰, in cui afferma che i natanti del Marchesato si recano soprattutto in Sicilia e in Sardegna (non a caso entrambi domini spagnoli), «di dove riconducono quantità di grani in tale abbondanza che hoggi [...] provvedono di grano e fideli a tutte le Riviere da Genova a ponente, con la continuazione di frequenti viaggi che fanno le gondolette di Finale in tutte le spiagge di dette Riviere senza veruno introito alla Casa di San Giorgio»¹⁴¹. Allo stesso modo, il 9 novembre di due anni dopo il Governatore di Savona Giovanni Battista Cattaneo ribadisce che «li luoghi circonvicini al detto Finale, par-

grazione e ripresa economica a Milano dopo la peste del 1630, in E. Brambilla, G. Muto (a cura di), *La Lombardia spagnola. Nuovi indirizzi di ricerca*, Unicopli, Milano, 1997, pp. 77-90), e anche uno dei maggiori centri di insediamento genovese in Francia sin dal XV secolo. Sull'esportazione genovese della seta a Lione: R. Gascon, *Grand commerce et vie urbaine al XVI siècle. Lyon et ses marchands*, Paris-Mouton-Le Haye, 1971.

¹³⁸ Fra gli altri patrizi genovesi denunciati vi sono anche Stefano Pallavicini e Francesco Maria Balbi (Asg, *Mf*, 12).

¹³⁹ Asg, *Sg, Gabelle*, 2868. Relazione dei Protettori del 27 maggio 1669.

¹⁴⁰ Questa magistratura "speciale" viene eretta a metà del Seicento con lo scopo di raccogliere quante più notizie possibili sui flussi commerciali dei finalesi. Non si conosce però la data precisa in cui si riunisce la prima volta. Seppur all'interno di un contesto istituzionale molto diverso, «juntas de ministros particulares» costituite appositamente per risolvere problemi specifici operano anche nello Stato di Milano (si veda C. Cremonini, *Il Consiglio segreto tra interim e prassi quotidiana (1622-1706)*, in E. Brambilla, G. Muto (a cura di), *La Lombardia spagnola cit.*, pp. 225-261, specie pp. 255-257).

¹⁴¹ Asg, *Mf*, 86.

ticolarmente quelli situati da Noli verso Savona, ricorrono a provvedersi con piccoli schiffi in detto luogo di Finale di grani». E da Vado, il 19 novembre 1675 il commissario della gabella del grano Giovanni Battista Castagneto riferisce di aver visto «una barca e un liuto di Finale quali scaricavano grani in quel luogo, e che fra gl'altri ne avevano venduto mine cento all'istessa fortezza»; e precisa «che li finarini [sono] tutto giorno in quel golfo e luoghi vicini con grani che vi scaricano senza pagamento alcuno della gabella»¹⁴².

Per il resto, i patroni del Marchesato, sfruttando lo speciale status giurisdizionale del quale godono, alimentano il contrabbando lungo le coste del mar Ligure, esportando merci di produzione regionale o approfittando delle agevolazioni daziarie delle comunità del Dominio per spedire fuori Stato merce di provenienza piemontese. È ad esempio il caso delle tele, che i finalesi denunciano a Savona per portarle nei vari scali del Mediterraneo come merce di scambio, «la qual cosa apporta evidente danno alle Compere e cabelle», perchè «facendosene della maggior parte di esse tele espedizioni per fuori pagano solamente quel che dispone il porto franco, che sono 4 per cento fra caratti, dretti e riva grossa, vendendosi in luogo di diece che dovevano pagare, sì che vengono a pagar meno sei per cento»¹⁴³. Mentre il 30 agosto 1651 i Protettori chiedono al commissario di Sanremo di prestare maggiore attenzione all'«estrazioni d'ogli fatte con vascelli di Finale», «perché delle dette estrazioni quando ne siano state fatte senza li dovuti spacchi di dugana con pagamento ne restano pregiudicati i caratti a quali è dovuto cinque per cento»¹⁴⁴. In ogni caso, i due sistemi più utilizzati dai finalesi per frodare le gabelle sono quelli di «prender le patenti in Livorno per Finaro» e di far rotta in direzione del Marchesato «senza toccare luogo alcuno»; o in alternativa di entrare in porto a Genova e denunciare i carichi «per un posto di là da Monaco» per godere del beneficio del porto franco («et all'incontro [...] le portano al Finale») ¹⁴⁵.

Resta da esaminare un ultimo aspetto della questione, che fa di quella fra il Marchesato e Genova una contesa non solo politica, economica e fiscale ma anche militare. In effetti le prede realizzate dalle feluche di San Giorgio o dalle galee statali sono molto numerose, e non tutte provocano editti di rappresaglia nei confronti dei beni dei

¹⁴² Asg, *Mf*, 12. In effetti i contatti più intensi sono proprio quelli con il Savonese. In una relazione dei Protettori del 1675 si legge infatti che «[i finalesi] non solo estraggono le robe nate e fabbricate in quel Marchesato, ma ancora quelle [...] le quali hanno introdotto da fuori Dominio; e di tutte ne fanno traffico con i loro vascelli per le Riviere; [...] e questa sorte di traffico

è da loro particolarmente praticata nel territorio di Savona, Albisola e Celle».

¹⁴³ Asg, *Sg*, *Cancellieri*, 517. Relazione dei «Revisori delle Compere» del 6 settembre 1644.

¹⁴⁴ Asg, *Sg*, *Gabelle*, 2853.

¹⁴⁵ Asg, *Mf*, 83. Relazione dei Protettori di San Giorgio ai Collegi del 10 novembre 1675.

genovesi nello Stato di Milano o negli altri domini della Monarchia. Alle volte i patroni delle imbarcazioni intercettate finiscono con il denunciare la merce e pagare la gabella, oppure col chiedere la grazia per l'infrazione commessa: dotati di un «barcareccio piccolo», i finalesi «radono quasi sempre le coste», e «per necessità devono far scala in più luoghi della Riviera di levante», dove spesso non resta loro altra scelta che quella di piegarsi agli ordini dei commissari locali. Ma d'altra parte, i maggiori negozianti del Finale, grazie anche all'appoggio politico delle autorità spagnole del presidio, si dimostrano capaci di produrre una difesa armata che spesso sconfinava negli attacchi corsari.

In quanto Stato sovrano, il Marchesato rilascia «lettere di marca», che permettono ai proprietari di feluche e brigantini di uscire in corso contro i nemici del re Cattolico: si tratta di un'attività ben sviluppata e remunerativa, in grado di disturbare i traffici del Genovesato con le coste della Provenza e della Linguadoca, che coinvolge anche altre imbarcazioni spagnole (specie maiorchine e napoletane) e si intensifica in coincidenza degli anni di guerra della seconda metà del secolo¹⁴⁶. Allo stesso tempo, anche quando non vanno «in traccia de' legni nemici», i patroni locali si armano per non fare brutti incontri e organizzano vere e proprie spedizioni convogliate. Già nel 1576 il commissario della feluca di San Giorgio Gregorio Solaro riferisce di «aver ritrovato due barche [...] di Finale che venivano da Provenza cariche di cotoni e panni», le quali «con arme e foco li fecero opposizione, massime [che] c'erano in dette due barche più di 20 huomini armati»¹⁴⁷. Alla metà del secolo successivo (8 maggio 1653) il patrone del gozzo di Portovenere comunica al cancelliere della Casa Orazio Gritta che i tre vascelli finalesi carichi di grano entrati in porto erano «benissimo armati», tanto che «non ardivano loro di accostarseli, e solo da lontano li havevano detto dovessero venir li patroni a terra a denunciare» il carico¹⁴⁸. Un anno dopo, a pochi giorni dalla pubblicazione a Milano dei sequestri contro i beni dei genovesi, la Giunta di Marina «rappresenta» ai Collegi «delle tre barche maiorchine benissimo armate che s'intende convoiare [cioè scortare] le barche finarine che con merci passano da Livorno al Finale»¹⁴⁹. E in una lettera scritta il 26 luglio 1677 il Governatore di Savona Giovanni Battista Di Negro riferisce che il giorno prima, «verso le hore 23», era approdata a Noli una barca

¹⁴⁶ Sulla questione vedi l'approfondimento di L. Lo Basso, *Finale porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento*, in P. Calcagno (a cura di), *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato sulla scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*, Società savonese di sto-

ria patria, Savona, 2009.

¹⁴⁷ Asg, Mf, 12.

¹⁴⁸ Asg, As, *Finium*, 253.

¹⁴⁹ Asg, Mf, 9. La comunicazione della Giunta è del 4 maggio; la grida milanese che annuncia la rappresaglia contro i genovesi del 20.

finalese «convogliata da altre quattro benissimo armate»¹⁵⁰. Altre volte sono direttamente i Governatori spagnoli del Finale a decidere di reagire con la forza ai «soprusi» delle navi armate genovesi. All'indomani dell'intercettazione del leudo di Stefano Bastardo al largo di Albenga (1609), don Pedro de Toledo ordina per rappresaglia la cattura della «barca del commercio» – cioè la feluca di San Giorgio – artefice dell'arresto, e gli uomini dell'equipaggio finiscono nelle carceri del Marchesato¹⁵¹. E il 24 giugno 1650 si apre un altro processo a carico di commissario, patrone e marinai di una unità della Casa, accusati di aver bloccato e sequestrato il carico di cuoio e grano di una gondola finalese diretta a Loano¹⁵².

5. La concorrenza per il sale in Piemonte

Un problema tutto ponentino è quello del contrabbando del sale. Non che a levante non siano introdotte partite di sale clandestino, ma è nell'altra Riviera che gli interessi di San Giorgio sono più direttamente e pericolosamente minacciati. Fin dal Medioevo le vendite nello Stato costituiscono circa i due terzi del ricavo globale (prima di spettanza del Comune, e dal 1454 della Casa)¹⁵³, e un sintomo dell'importanza attribuita alla distribuzione nel Dominio è rappresentato dalla cura con cui si riserva la *cabella salis* nelle convenzioni stipulate con le popolazioni locali¹⁵⁴. «La sal [...] es la mayor entrada que tiene aquella República», relaziona il Governatore del Finale Pedro de Toledo il 12 febbraio 1614¹⁵⁵; «le cabelle del sale [...] sono l'ochio dricto del Magnifico officio de Sancto Georgio», recitano le lettere patenti dei giudicenti di cent'anni prima¹⁵⁶. In effetti i proventi sul sale costituiscono uno dei pilastri della Casa, e concorrono per una ingente parte a «fare le paghe», ovvero a pagare gli interessi sui «luoghi» della Casa stessa.

¹⁵⁰ Asg, *Sg, Cancellieri*, 596.

¹⁵¹ Asm, *Fi*, 275. Il sequestro avviene il 18 agosto 1609: il commissario della fregata si chiama Domenico Marengo, il patrone è invece un certo Battista Durante «del loco de Diano».

¹⁵² Asg, *Sg, Cancellieri*, 489. Il 28 novembre il sindaco delle Compere avvisa i Collegi che gli uomini della feluca sono ancora in carcere, nonostante i tentativi di corruzione dei carcerieri («con prometterle che per premio se le procurerà uno baricellato della città o se gliene conferia uno di S. Giorgio, o veramente quando vogli premio di denari se le daranno scuti cinquanta argento»). La feluca di San Giorgio viene

catturata perché lascia la gondola libera di tornare a Finale, dove una volta raccontato l'accaduto «si sono radunate due barche delle nostre et entrate gente in esse et poi sono andate contro detta feluca qual era al cavo di Finale et l'hanno presa et condotta qua con li marinai e mercantia».

¹⁵³ J. Heers, *Genova nel Quattrocento* cit., p. 100.

¹⁵⁴ G. Felloni, *La fiscalità nel Dominio* cit., p. 243.

¹⁵⁵ Ags, *E, Milán y Saboya*, 1904.

¹⁵⁶ G. Felloni, *La fiscalità nel Dominio* cit., p. 244. La patente in questione è del 7 marzo 1509.

San Giorgio ha il monopolio dell'importazione, della vendita e della riesportazione del prodotto, e a decidere sui rifornimenti agli enti esterni (re, principi, città, mercanti) sta un apposito *Officium salis*, che deve tenere provviste le stapolle delle comunità periferiche e sorvegliare che non vengano effettuate incette per approvvigionare le aree dell'entroterra. Il problema principale, ancora una volta, è rappresentato dal Finale: fin dal XV secolo, dal Marchesato, dove viene trasportato da navi neutrali (basche o catalane), il sale è smistato nell'interno¹⁵⁷; e dopo l'occupazione spagnola, nelle mutate contingenze politico-diplomatiche, Genova rischia di trovarsi di fronte a un nuovo "caso Savona", la città che i francesi all'inizio del Cinquecento avevano a lungo utilizzato come polo strategico per il controllo del ponente ligure, e da dove per anni avevano appunto rifornito di sale il Piemonte e la Lombardia in spregio ai diritti delle Compere¹⁵⁸.

«La señoría de Génova provede la sal a toda su Riviera, Estado de Milán, Piemonte y Langas, Monferrato, Placentino y otras provincias»¹⁵⁹, e l'interruzione territoriale finalese comporta un grave danno per l'erario (sia per il mancato introito della vendita al minuto che per il contrabbando che dilaga lungo quella scala). Il Comune (e poi San Giorgio) ha provato nel corso dei secoli a regolare la questione per mezzo di convenzioni: nel 1340 Giorgio Del Carretto riconosce che «la gabella del sale di Finaro haveva sempre spettato e spettava al Comune di Genova», impegnandosi ad acquistare il sale solo da esso¹⁶⁰; nel 1459, in seguito a un tentativo di rivolta, il marchese Giovanni promette «di nuovo esser buono e fedele feudatario e d'osservare le cose alle quali prima era obbligato», comprese i vincoli in materia di sale; e il monopolio della vendita viene esercitato anche nel periodo

¹⁵⁷ J. Heers, *Genova nel Quattrocento* cit., p. 101.

¹⁵⁸ A. Pacini, *La Repubblica di Genova nel XVI secolo*, in D. Puncuh (a cura di), *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Società ligure di storia patria, Genova 2003, p. 341. Sulla spinosa questione del sale si veda: E. Papagna, *Il problema del sale tra Genova, il Finale e la Spagna alla fine del 600*, in *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo ed età moderna*, studi e ricerche d'archivio, II, Istituto di Scienze Storiche dell'Università di Genova, Genova, 1976, pp. 435-462; G. Pignata, M. Fracchia, *Appunti sul monopolio del sale nelle controversie giuridiche tra il Marchesato di Finale e la Repubblica di Genova*, «Atti e memorie della Società savonese di storia patria», XIV (1980); C. Marsilio, *Forza del denaro o debolezza*

della diplomazia? Alcune considerazioni sulla querelle del sale di Finale e i nuovi equilibri politico-economici tra Finale, Madrid, Genova e Milano nel XVII secolo, in A. Peano Cavasola (a cura di), *Finale porto di Fiandra* cit., pp. 233-261.

¹⁵⁹ Ascf, *Governatori*, 1. Lettera di don Pedro de Toledo al Governatore di Milano del 18 ottobre 1603. A metà Seicento Genova introduce nell'entroterra (Piemonte, Lombardia e Svizzera) tra 3.500 e 4.000 tonnellate annue (G. DORIA, *La gestione del porto di Genova* cit., p. 153).

¹⁶⁰ Il testo della convenzione in Asg, As, *Finium*, 252 e in ASM, *Fi*, 275. Il primo contratto per la vendita del sale nel Marchesato è del 1320 (G. Pignata, M. Fracchia, *Appunti sul monopolio del sale* cit., p. 143).

dei commissari imperiali (1567-1602), in cambio del versamento nelle casse camerale di 4 soldi per ogni mina venduta¹⁶¹. Certo, sia sotto i marchesi che al tempo dei «ministri cesarei» i gabellotti vengono nominati dalla Camera marchionale, ma i genovesi ottengono «che non potessero vendere nel Stato di Finaro ne introdurvi altro sale» se non quello provvisto dalla Superba. Insomma, un compromesso ambiguo: ai finalesi la giurisdizione, ai genovesi il guadagno del rifornimento e la facoltà di determinare il prezzo di vendita.

La situazione resta invariata anche nei primi anni della dominazione spagnola, con i gabellotti a tutti gli effetti funzionari camerale – obbligati a versare una quota per poter esercitare la loro mansione – ma fedeli clienti della Casa per i rifornimenti. I problemi insorgono nel 1616, quando il Governatore del Finale permette lo sbarco di una nave francese carica di sale, e inaugura un trentennio di dispute, con i finalesi autorizzati ad approvvigionarsi autonomamente e i genovesi impegnati a Milano e a corte per far valere i loro vecchi diritti. Da una parte San Giorgio rivendica la giurisdizionalità sulla stapola finalese, e afferma che il gabellotto – per il fatto stesso di prendere il sale a Genova – è un dipendente della «Camera del sale», e provvede il luogo «a nome di esso ufficio e come suo ministro»¹⁶²; dall'altra parte, gli spagnoli contestano le pretese genovesi, e ricordano che i gestori del magazzino del sale sono eletti a Finale, e sono legati alla Casa solo da contratti di fornitura.

Fatto sta che per un po' i finalesi comprano il sale altrove, e si organizzano per trasportarne ingenti partite nelle regioni dell'interno. Il danno è notevole: in base alla deposizione del notaio Pietro Francesco Raimondi il consumo in loco ammonterebbe a 10.000 mine annue¹⁶³. Ma la vera partita si gioca intorno al rifornimento del Piemonte e del Monferrato; e con la stapola fuori dal controllo genovese, la concorrenza si fa serrata. Come spiega Giovanni Battista Ruggero di Ceva nel giugno 1640, prima che il Marchesato si arrogasse il diritto di rifornirsi autonomamente «l'impresari del sale per il Signor duca di Savoia lo compravano a Genova et lo conducevano a Savona, facendo ivi cumulo o sia magazzino», oppure lo facevano sbarcare «in Albenga città del Genovesato, di dove camminava a Ormea prima terra di Savoia et a Garessio et a Ceva, ove poi si distribuiva per il Piemonte»; ora invece – come chiede di fare lo stesso Ruggero – il sale per i domini sabaudi ha preso anche la strada di Finale via Carcare e Calizzano¹⁶⁴. Col passare degli

¹⁶¹ Asm, *Fì*, 275.

¹⁶² Ascg, *Mbs*, 106.a.3.

¹⁶³ Ascì, *Camera*, 71.

¹⁶⁴ Asg, *Mf*, 64. Finale inoltre inizia a rifornire anche le stapole confinanti sottoposte alla giurisdizione dell'Ufficio di San Gior-

gio: non a caso a partire dal 1616 «è successo che nelle stapole della Repubblica vicine a detto luogo non si è fatto né tuttavia si fa il solito et ordinario consumo» (Asg, *Mf*, 6).

anni il problema si fa sempre più serio: il 3 gennaio 1642 i Collegi scrivono all'ambasciatore a Madrid Costantino Doria che «li pregiudizi che in materia de' sali riceviamo dal Finale» sono sempre più pesanti, perché non solo «vascelli piccoli vanno traghettando sale da Mentone e Villafranca in detto luogo», ma anche «navi poderose e ben armate»¹⁶⁵. I grossi legni del Nord hanno fiutato l'affare: quello del patrone di Amburgo Pietro Vitgon, bloccato all'altezza di Pietra nel 1643 mentre sta conducendo un grosso quantitativo di sale al Marchesato, non risulta viaggiare «por quenta de los ympresarios ni de ningun particular del Final». E allo stesso modo, anche i patrizi della Serenissima provano ad approfittare dell'occasione: in quegli stessi mesi il Gran Cancelliere scrive all'ambasciatore spagnolo a Genova Juan de Eraso che il patrizio Claudio Spinola ha presentato a Milano «un partido [...] para proveer sal al Final»¹⁶⁶. Anche in questo caso, è una questione di numeri: i margini della concorrenza finalese stanno tutti nella consistenza delle partite introdotte nel Marchesato, assolutamente superiore alle esigenze locali. Da un «conto» presentato dall'avvocato fiscale del Finale al Magistrato Ordinario risulta «che in mesi 27 che si contano dalli 21 maggio 1641 sino a 19 agosto 1643 furono introdotti [...] cantari 28.853 da rubbi 6 sali»¹⁶⁷. E nel 1644 in meno di un mese l'impresario del sale Giovanni Agostino Burlo fa trasportare al Finale più di 14.000 cantari di sale¹⁶⁸.

In ogni caso, negli anni successivi alla restituzione della stapola (1646) e fino all'agognato acquisto del feudo (1713) lungo le strade che collegano il Marchesato al Piemonte e al Monferrato si sviluppa un contrabbando fiorente, forse anche agevolato dalla connivenza dei ministri spagnoli, che danneggia gli interessi di San Giorgio e quelli degli operatori commerciali delle comunità liguri del ponente sottoposte alla giurisdizione genovese (che vedono scendere i mulattieri dell'interno al Finale, sempre abbondante di sale). Ad esempio, nell'aprile 1651 il deputato (genovese) alla vendita del sale nel Marchesato Giovanni Battista Perelli riesce ad intercettare una lettera spedita da tal Giovanni Enrico Uber al finalese Bernardo Alezeri, con la quale si sarebbe impegnato «a introdurre tutta la quantità di sali che vorranno» a patto di «essere avvisato tre mesi avanti per potere concertare vascelli in Livorno»¹⁶⁹. Nel 1670, grazie alle notizie di un informatore, i Protettori di San Giorgio riescono a scoprire un ambizioso progetto illecito sull'asse Cadice-Finale: «il negozio è stato inventato e trattato da finaresi, cioè da Giovanni Battista Ruffino, Pompeo Cascisi et Agostino Barbieri suocero

¹⁶⁵ Asg, As, *Litterarum – Registri dei cancellieri*, 1903.

¹⁶⁶ Ags, E, *Génova*, 3599.

¹⁶⁷ Asm, *Potenze Estere post 1535*, 30. «De quali quantità ne veniva consumata da paesani la quarta parte e l'altre tre parti

da forastieri».

¹⁶⁸ Ascf, *Camera*, 69. 7.472 cantari e 28 rotoli il 18 aprile, 6.570 cantari in 4.500 sacchi il 2 maggio.

¹⁶⁹ Asg, *Mf*, 7.

del presente Governatore di Finale in vita»; mentre il “manovratore” del contrabbando – quello che dovrebbe procurarsi il sale – è Giovanni Battista Buraggi, «commorante in Cadisi, huomo nato vile, sendosi partito da Finale povero mozzo di galera, ma riuscito valoroso et spiritoso in negozi», il quale «ha promesso che con minimo aviso accorderà otto o dieci navi etiam poderose inglesi o olandesi o francesi, [...] et che lui proprio anderà a caricarle in Eviza, Trippoli e Trapani, [...] et unitamente approdare a Finale», dove «con tutto sforzo de barche, gondole e barchette (sendovene quantità) farà il sbarco in un giorno, prima che Genova il sappia»¹⁷⁰. Non si tratta però solo di piani rimasti sulla carta. Una relazione del 1686 del cancelliere delle Compere Bartolomeo Pareto informa che i finali «introducono con loro barche di Sicilia, Sardegna et altri luoghi di fuori Dominio [sale], [e lo] fanno trasportare con comodità e vantaggio di prezzo della condotta al luogo di Calissano della loro giurisdittione, dove lo vendono a monferrini, piemontesi et altri»¹⁷¹. Mentre all'inizio del secolo successivo i mercanti locali cominciano a smerciarne alla luce del sole: il 21 febbraio 1710 lo stapoliere della Casa Simone Olivari riferisce che «il giorno d'hieri et hieri l'altro sono comparsi tre bastimenti o sia navicelli livornesi e di Porto Ferraro carrichi di sali forastieri, [...] quali sono stati sbarcati in terra in numero di mine ottocento circa, parte delli quali sono state ricevute dal capitano Gaetano Burlo [...] e l'altra parte ricevuta dal capitano Giobatta Gallesio, Nicolao suo figlio e Bernardo Buono»¹⁷².

L'altra grande concorrente per il sale al Savoia è posta all'estremità occidentale del «distretto» genovese (ma è sottoposta anch'essa ad altrui giurisdizione): Monaco, Principato dei Grimaldi. Come nel caso finalese, non si esita ad usare le maniere forti. Il 3 dicembre 1636 i Protettori delle Compere deliberano che «si levi il traffico e commercio al Signore di Monaco e a tutti li suoi sudditi»; «che si mandino talvolta le galere della Repubblica verso Mentone, e ritrovandosi vascelli con sali li prendano e conducano qua»; e «che l'Ufficio del sale faccia i suoi processi contra chi conduce sali a Mentone»¹⁷³. Un anno dopo si passa alle vie di fatto: come comunica il principe a Filippo IV l'8 dicembre 1637, «giorni adietro» la Serenissima aveva inviato «tre galere con fanteria per invadere tre navi ch'erano nel mio golfo di Mentone, sicuro ricetta tal hora di Vostra Maestà», e aveva bandito tutti i suoi sudditi dal territorio genovese¹⁷⁴. In base ad alcune «scritture» in

¹⁷⁰ Asg, As, *Maritimarum*, 1670. Relazione trasmessa dai Protettori ai Collegi il 7 settembre 1670. Il negozio sarebbe stato «partecipato» al Governatore di Milano, il quale avrebbe dato il suo placet in cambio del versamento nelle casse della Camera di una pezza da otto reali per ogni mina di

sale sbarcato.

¹⁷¹ Asg, *Mf*, 11.

¹⁷² Asg, As, *Finium*, 258. Lettera del 21 febbraio 1710.

¹⁷³ Asg, *Sg*, *Cancellieri*, 455.

¹⁷⁴ Ags, *E*, *Pequeños Estados de Italia*, 3840.

suo possesso, il Grimaldi attesta che «lo sbarco de sali si affittava da miei antenati già sono più di 150 anni, [...] essendosi per tal effetto già sono secoli fabbricata strada per il Piemonte altrettanto nominata». E per arrivare a comporre la controversia e ottenere l'«util [...] del desembarco», Genova deve impegnarsi a passare a mani del principe «los mil ducados que el saca del arrendamiento que tiene con el duque [di Savoia] por el transito de la sal» e a riconoscere «su derecho» sui transiti per i territori piemontesi¹⁷⁵. È significativo in ogni caso che per una questione legata al rifornimento del sale la Superba abbia voluto rischiare di compromettere i suoi rapporti con la Spagna (di cui Monaco è una sorta di protettorato), e di scatenare una grave crisi con il duca di Savoia, verso il cui territorio è destinato il sale del Principato, e con il suo sempre più temibile alleato francese¹⁷⁶. Ancor più facile approvvigionare i domini sabaudi attraverso Villafranca, enclave marittima del duca. Nel corso di una seduta del Minor Consiglio genovese del 16 ottobre 1669 uno dei membri interviene polemicamente osservando che «il Piemonte prendeva il sale dalla Casa di San Giorgio; [e] li cittadini l'hanno portato a Villafranca»¹⁷⁷, a conferma dell'esistenza di un traffico illecito attraverso il presidio costiero in mare francese. Il problema, per San Giorgio, è che parte del sale sbarcato a Villafranca raggiunge anche il Milanese (sempre con i capitali di abitanti della Superba): nel corso del Consiglio di Stato del 31 dicembre 1659 si discute delle preoccupazioni sollevate dal «Governador de Ibiza», il quale lamenta che «los arrendadores de la sal del Estado de Milán hacian la provisión en Tripoli de Barberia, [...] introduciendola también ginoveses y venecianos en aquel Estado por el puerto de Villafranca de Niza»¹⁷⁸.

Come a Venezia, anche a Genova – e i casi di Finale e Monaco lo dimostrano perfettamente – il contrabbando del sale è quello perseguito con più energia¹⁷⁹. Le punizioni in caso di arresti in flagranza sono inflessibili. Ne sanno qualcosa i componenti dell'equipaggio del-

¹⁷⁵ Ags, E, *Milán y Saboya*, 3349. Lettera da Genova del conte di Siruela del 20 novembre 1638.

¹⁷⁶ Resta il fatto che per controllare più da vicino gli approvvigionamenti dei suoi territori, con lettera del 2 gennaio 1638 i Collegi propongono al duca «di far scala nella città o territorio di XXMiglia [Ventimiglia], [...] di dove con maggior comodità e brevità di camino si potrebbe far condurre [sali] nelli Stati di Sua Altezza Reale» (Asg, As, *Litterarum - Registri dei cancellieri*, 1900).

¹⁷⁷ Asg, Mf, 12.

¹⁷⁸ Ags, E, *Milán y Saboya*, 3376. Per com-

battere il contrabbando si decide di scrivere al Governatore del Ducato affinché «prevenga la Camara de aquel Estado no se valga de otra sal que la de Ibiza». Ordini analoghi – a conferma che le spedizioni di sale nord-africano vanno avanti ormai da qualche anno – erano già stati impartiti nel 1654 e nel 1655.

¹⁷⁹ Con la differenza che per la Repubblica di San Marco il sale è «frutto di una terra appartenente alla Serenissima» (G. Candiani, *Un corpo di polizia marittima* cit.: J. C. Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, Université de Lille, Lille, 1976, p. 314).

l'imbarcazione carica di «sali bianchi» diretta nel Marchesato e intercettata nel 1639: il comandante Annibale Cacaci, napoletano, è condannato in «anni cinque di galera e li marinari in anni tre, oltre la confiscatione del sale e abbruciamento della barca». Una pena esemplare è riservata anche a Giovanni Battista D'Agostino di Livorno, che in seguito all'arresto a Portovenere per opera del commissario di San Giorgio nel febbraio 1642 viene spogliato del suo carico di sale e recluso per quattro anni nel forte di Santa Maria della Spezia. E l'anno dopo (1643) è la volta del citato patrone tedesco Pietro Vitgon e della sua ciurma, ai quali è applicata una punizione ancora più severa: «anni 15 di galera» per il comandante, 10 per «il pilota», 5 per il «nocchiero», oltre al sequestro del sale e all'incendio dell'imbarcazione¹⁸⁰. Le istruzioni alle feluche della Casa sono chiare. Non solo multe o sequestri dei carichi, ma arresto degli equipaggi e carcere duro per i responsabili: «se incontrerete bastimenti o vasselli di che condizione si siano con sale che non sii partito da Genova con fede o ricapito della cancelleria del sale, tanto il vassello quanto li uomini li trattenirete e farete che le persone siano condotte priggione acciò ne sii fatto processo dal Pregiatissimo Magistrato del sale alla forma delle leggi»¹⁸¹. Insomma, un regime speciale per una merce strategica che ha fatto e continua a fare la fortuna della Superba.

6. Limiti e successi della politica di San Giorgio

Ci sono molti modi di frodare le gabelle. Le «lettere d'incerto» da questo punto di vista sono ricche di particolari, e svelano pratiche ormai consolidate. Ad esempio chi vuole spedire «tele diverse» briga per far «estimare e bolare le inferiori, e sotto detta spedizione e deto numero le fanno anche passare le sopra fine tenendo sempre spaccio e numero simile alla mano». Oppure, per caricare più merce di quanto viene dichiarata senza pagare la gabella corrispondente, «prendono uno spacio di cantara 10 e pagano a longo numero per le sudette can-

¹⁸⁰ Ascg, *Mbs*, 106.a.2. Altre condanne per sbarco di sale di contrabbando sempre nello stesso registro. Il caso più eclatante è però quello di Antonio Gattorna di Sturla, condannato nel 1639 «in pena della vita et confiscatione de merci» per «haver caricato una sua tartana di sali in Porto Ferraro e quelli portati nel luogo di Finaro per conto di Nicolò Gardano del medesimo luogo» (Asg, *Mf*, 10).

¹⁸¹ Asg, *Sg*, *Cancellieri*, 756. Istruzione al commissario della feluca «destinata nella

Riviera di ponente» Francesco Anielli, 23 dicembre 1723. Con il nuovo secolo, incorporato il Marchesato nel Dominio genovese, resta il problema delle altre due enclaves: «navigarete principalmente e con particolare attenzione dal Finale sino a S. Remo, facendo alto ora in Alasio ora alla Pietra, Diano e Porto Maurizio, avendo particolare osservazione a bastimenti potessero essere diretti per Loano et Oneglia».

tara dieci e poi imbarchate che l'anno si fanno turna [di nuovo] [dal] patrone restituire lo detto spacio e di novo imbarchano altra robba senza più spedirla in dugana, ma ben si sempre con detto primo spacio di modo che con pagamento di 10 cantara ne imbarchano più di 30»¹⁸². Per chi deve sbarcare nelle Riviere, invece, il modo più semplice è quello di veleggiare a una debita distanza dalla costa e attraccare nella notte per eludere i controlli del personale di San Giorgio: lo denuncia ad esempio il commissario di Chiavari Carlo Pizzorno l'11 gennaio 1699, a detta del quale i patroni di Lavagna «di notte tempo con grandissima celerità mandano più lance che sbarcano et imbarcano in diversi luoghi ciò che gli pare e piace»¹⁸³.

Le frodi sono difficilmente arginabili, e gli uomini a disposizione non riescono a controllare tutto il territorio dello Stato. L'appello lanciato dal Governatore di Savona Giovanni Battista Di Negro il 22 luglio 1677 è molto eloquente al riguardo: «io vado facendo quello che posso, ma quattro guardiani¹⁸⁴ solo che qui servono Vostre Signorie Illustrissime apena sono sufficienti a visitare i vascelli nel porto, far la guardia alla dogana e girare attorno alle porte proibite, e perciò [...] poco si può riparare alle frodi»¹⁸⁵. E le peripezie del guardiano di Albisola del 1691 mostrano bene che talvolta è difficile persino perlustrare tutti i punti di approdo: in attesa del «sbarco del gosso del patron Ottavio Maricone» ad Albisola superiore, deve portarsi con tutta fretta ad Albisola marina «per riconoscere se una gondola del Finale che navigava assai prossima al terreno [...] dava in terra robbe soggette al pagamento delle cabelle», e al ritorno «non le riuscì per la strada longa del viaggio ritrovarvi più cos'alcuna»¹⁸⁶. Oltre ad essere pochi, gli uomini alle dipendenze della Casa sono talvolta inabili al servizio: come i loro colleghi delle famiglie di giustizia dei giurisdicenti capita che siano troppo giovani¹⁸⁷, troppo vecchi, o privi dei requisiti psico-fisici per ricoprire la carica: è il caso del guardiano di Chiavari del 1690 Giulio Gazuolo, «completamente ubriaco dalla mattina alla sera», e per questo «scherzo e giuoco de ragazzi»¹⁸⁸. Se la carica di commissario è ambita per la buona retribuzione e la possibilità di monitorare i traffici locali, la vita di guardiani ed esecutori è spesso appesa a un filo:

¹⁸² Asg, *Sg, Cancellieri*, 596. Lettere «d'incerto» lette dai Protettori il 9 marzo e 16 ottobre 1676. Un cantaro equivale a 47,51 kg.

¹⁸³ Asg, *Sg, Cancellieri*, 1595.

¹⁸⁴ Pochi anni dopo ridotti addirittura a 3 (vedi sopra).

¹⁸⁵ Asg, *Sg, Cancellieri*, 596.

¹⁸⁶ Asg, *Sg, Gabelle*, 2885. Testimonianza del guardiano Giovanni Battista Roncagliolo del 4 maggio.

¹⁸⁷ Addrittura l'8 aprile 1701 i Protettori devono decretare che «in l'avenire non si ametta al serviggio dell'Illustrissime Compere ne d'alcune delle cabelle a loro soggette compresa a caotela la dogana e portofranco ministro alcuno in qualità di fameglio, custode, guardiano o altra cura consimile che non habbia compita l'età d'anni venti» (Asg, *Sg, Cancellieri*, 1595).

¹⁸⁸ Asg, *Sg, Gabelle*, 2885. Lettera del commissario del 18 luglio.

il loro «terzo» di paga – che li assimila ai soldati di fanteria – arriva spesso in ritardo, altre volte non arriva proprio perché l'introito della gabella dei carati non è sufficiente, e la percentuale sui sequestri non sempre basta ad «animarli» e «renderli più vigilanti». Sono storie di ordinaria precarietà: come quella del guardiano di La Spezia Benedetto Pinceti, che il 17 agosto 1652 denuncia di aver ricevuto l'ultima mensilità l'11 marzo, perché dopo di allora il commissario «non havendo scosso non h[a] potuto darli altra paga»¹⁸⁹; o come quella del suo collega di Lerici del 1664, il quale è costretto a chiedere «licenza di poter portarsi costà [a Genova] d'avanti a Vostre Signorie Illustrissime [i Protettori] per ricevere [le] sue paghe havendo lasciato altro in suo luogo»¹⁹⁰. Di sicuro il sistema di retribuzione non funziona come dovrebbe, e sconta l'oggettiva difficoltà di centralizzare una funzione complessa come quella del controllo del territorio periferico: perciò pochi uomini, non sempre provvisti dei requisiti necessari e mal (o non) pagati finiscono per offrire un servizio inadeguato e discontinuo.

Oltre ad essere insufficiente (e spesso inefficiente), il personale di San Giorgio si segnala negativamente per la sua condotta non troppo limpida. I casi di corruzione sono all'ordine del giorno, e talvolta commissari e guardiani si rendono direttamente colpevoli di frodi, taglieggiamenti e malversazioni. Il problema riguarda sia la città che il Dominio: il 17 ottobre 1691 i Governatori dei carati vengono avvisati «che quando da guardiani e custodi alle porte si prendono robbe e merci in frode non ne [danno] notizia alcuna alli scrivani o sia commercianti, perché stanno alle porte della città, e che invece portarle in dogana et ivi fare la denuncia come è loro obbligo [passano] aggiustarsi con le persone a quali dette robbe e merci sono state intercette»¹⁹¹; e una «lettera d'incerto» letta il 3 settembre 1708 rivela che «in Sestri Levante, Chiavari e Rapallo» i funzionari della Casa si «accomodano» con patroni e mulattieri, per cui occorre «proibire [...] a medesimi commissari il prendere direttamente e indirettamente ragalli, recognizioni e mostre tanto delle robbe che s'introdurranno per via di terra quanto di quelle per via di mare», e ordinar loro di assistere «a tutti li sbarchi che si faranno delle cose sogette a cabella, e non mandarvi terze persone né fidarsi de guardiani, quali procurano ordinariamente d'intendersela con li patroni de bastimenti»¹⁹².

Gli stessi commissari inviati nelle Riviere nel 1647 (Francesco Maria Giustiniani a ponente, Lazaro Maria Doria a levante) ricevono espressamente istruzione di indagare sulle connivenze fra personale di stanza nelle comunità e gruppi mercantili locali («investigare et intendere se da commissari o altri ministri si domandano o rice-

¹⁸⁹ Asg, Sg, *Gabelle*, 2853.

¹⁹⁰ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1579.

¹⁹¹ Asg, Sg, *Gabelle*, 2885.

¹⁹² Asg, Sg, *Cancellieri*, 1649.

vano contribuzione o altro qualsivoglia regalo da mercadanti, trafficanti o altri chi si sia»). Il dossier che viene fuori dalle missioni dei due patrizi rivela l'esistenza di una vera e propria inclinazione al malaffare, incentivata probabilmente dalla lontananza del centro e dalla prospettiva di arrotondare in maniera non trascurabile la paga ordinaria. Il commissario dei carati ad Alassio Giustiniano Garibaldo è accusato di «essergli da patrone de vascelli stato fatto [...] regalo di una pezza di formaggio» (evidentemente per aver chiuso un occhio di fronte a un carico di contrabbando), e di aver permesso la spedizione di «diverse cascie di coralli per Francia senza spachio» – senza contare «i mangiamenti che fa coi mercanti di Alassio, [che] sono instimabili». Il suo collega di Pietra Giovanni Benedetto Rosso pare abbia intascato «qualche doppione» da Francesco Garrone «di Malpotremo del Marchesato di Ceva» per aver «sorvolato» su diverse somate di riso condotte a Toirano, e non aver segnato sul «quinternetto» dei carati le «balle di canevette» trasportate a Pietra da Antonio Bornia «di Pamparana». E ancora, il commissario di Chiavari «oltre molti e molti mancamenti che va alla giornata facendo [...] negocia continuamente» e favorisce i suoi parenti Stefano e Andrea, «primi mercanti di questo luogho»; mentre a Spezia il 24 gennaio «[sono] state sbarcate mine 342 grano, del quale non si è pagata la gabella solo di mine 200, et il resto il gabeloto e altri se l'hanno tratenuta»¹⁹³.

San Giorgio fa fatica a sradicare questo malcostume amministrativo, che comporta un danno consistente per i suoi introiti fiscali¹⁹⁴, ma sbaglia evidentemente politica quando – a partire dal XVIII secolo – per le cariche di commissari periferici opta per esponenti dei notabili locali. Così il 19 maggio 1710 un «ristretto di lettera di autor incerto» spedita al Magistrato degli Inquisitori di Stato – il servizio di *intelligence* della Repubblica – avverte che al commissariato di La Spezia concorreranno Giuseppe Fossati e suo figlio e i fratelli Lorenzo e Giovanni Pietro Graffigna: e se i primi «tengono negociacioni di ogni qualità di merci», uno degli altri due ha sposato la figlia di Innocenzo Torretti «candelabro, droghiero e bombaciario», perciò «venendo eletti [...] causeranno gran danno alle gabelle, perché fraudandole essi vorranno frodarle gl'altri, e bisognerà che taccino per non esser scoperti»¹⁹⁵; allo stesso modo nel 1796 il commissario di Pietra – nativo del luogo – Giovanni Battista Bosio permette che gran parte del grano proveniente dalla Capitale sia riesportato in Francia, risparmiando ai

¹⁹³ Asg, Sg, *Cancellieri*, 489.

¹⁹⁴ Nella sua lettera del 9 febbraio 1638 il Governatore Federico Federici prende di mira i guardiani della Casa, «quali con espressa venalità è opinione assai univer-

sale che si accordino con li sensali e mercanti in far comparire sol trenta per cento delli carichi delle barche, e li restanti terzi lasciarli passare» (ivi. Il corsivo è nostro).

¹⁹⁵ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1649.

contravventori il pagamento di soldi 6:8 per mina «come sarebbe dovuto»¹⁹⁶.

Dagli illeciti non sono esenti i commissari delle unità navali che pattugliano porto e Riviere. Alla fine del 1676 a finire sotto inchiesta è quello della feluca della gabella del grano Ambrogio Colombo, sul quale sono «pervenute diverse notizie per il più extragiudiziali che [...] habbi commesso molti mancamenti nella sua cura, con havere particolarmente presa composizione con diversi patroni di vascelli piccoli della Riviera di levante, et in specie Portofino e Santa Margherita, Cinque Terre, Monterosso et aggiacenze, praticando una continuata dissimulazione alle dette loro navigazioni per facilitare a medesimi li frodi della sudetta et altre gabelle, con gravissimo pregiudicio degl'introiti pubblici»¹⁹⁷. In ogni caso i governanti della Casa non giungono ad alcun risultato di rilievo, dato che con legge del 20 giugno 1697 i due Consigli si trovano a dover conferire ai Protettori facoltà di «potere ex informata conscientia condannare in uno sino in tre anni di galea a loro arbitrio li bargelli, birri, guardiani, patroni e marinari delle feluche e gozzi che di presente servono e serviranno nell'avvenire o saranno [...] a stipendi della Casa Illustrissima di S. Giorgio o sue gabelle, sì nella presente città come nelle Riviere et in ogni altro luogo che fraudassero o cooperassero alle frodi o le permettessero o havessero intelligenza con chi le commettesse»¹⁹⁸.

Anche le feluche – come gli uomini sul territorio – sono poche, ma forse il problema principale è che di rado navigano in convoglio, e dato che sono poco armate capita che debbano arrendersi alle minacce dei patroni renitenti. L'imbarcazione guidata dai guardiani di Savona e da alcuni soldati corsi, portatasi a Noli nel luglio 1677 per controllare che i vascelli in arrivo non «havessero robbe per fraudare li commerci», si accosta a una barca finalese carica di grano, «ma perché entro vi erano marinari e munita di pedrieri e un canone non parse bene di non far altra diligenza ma aspettar altra cogentura, e disseli che cercava quattro soldati fuggitivi e che non era venuta per altro». Ugualmente, il 16 gennaio 1680 il patrone del gozzo in servizio nel porto della Dominante Giovanni Battista Pittaluga racconta di essersi avvicinato a un legno francese venuto da Tabarca, ma «il patrone ci disse che cosa eravamo venuti a far ivi, [...] che quella non era barca da far cerchia, e che andassimo a fare i fatti nostri che altrimenti ci avrebbe

¹⁹⁶ Nella lettera anonima, letta il 7 luglio, si attesta che nell'anno fra il 12 febbraio 1795 e l'11 febbraio 1796 sono state spedite da Genova per Pietra 49.318 mine di grano, e nel periodo fra il 12 febbraio 1796 «a tutto giugno prossimo passato» già 28.744 mine, quando «la Pietra non è al

certo in grado di smaltire il grano che [...] viene spedito» (Asg, Sg, *Cancellieri*, 1658).

¹⁹⁷ Asg, Sg, *Cancellieri*, 596. L'istruzione a Raffaele Giustiniani, nominato commissario della «causa e struttura di processo», è del 26 dicembre.

¹⁹⁸ Asg, As, *Propositionum*, 1050.

abbrugiati, e così noi veduto quello che ci minacciava abbiamo per bene l'andarsene»¹⁹⁹. L'opera di pattugliamento è condizionata spesso anche dallo stato delle singole imbarcazioni, non di rado tirate in secco perché non in grado di navigare. I problemi più ricorrenti riguardano i due scali di Savona e Portovenere, dove eppure il grado di controllo dovrebbe essere ancora maggiore, specie per tassare il commercio di cabotaggio delle comunità del Dominio. Il 28 maggio 1658 il commissario di stanza a Portovenere Marco Novaro osserva che «il gozzo [...] è tanto disfatto e maltrattato che non ha quasi più forma de vassello, essendo più quello che le manca di fasciame che quello che se le vede»²⁰⁰. E il 16 gennaio 1692 il suo collega sentenza che «ne luoghi di questo golfo vengono molto fraudate le loro gabelle per ritrovarsi [il] gozzo innavigabile e marcio»²⁰¹. Anche il commissario di San Giorgio di Savona rileva il 28 febbraio 1652 di aver necessità di un «vascello buono [...] per mandarlo a queste vicine Riviere, massime di notte»; ma purtroppo nel frattempo è costretto a informarsi sulla spesa necessaria «per rendere navigabile» quello in dotazione²⁰². E allo stesso modo il già citato Ottavio Reggio il 25 maggio 1669 comprende che «è tempo di dover metter in mare il gozzo che si tiene per servizio di questa dogana», il quale però «è molto sdrucito et ha bisogno di raccomandamento»²⁰³.

Al di là dei limiti evidenti (numero, tipo di armamento, stato di navigazione), i legni di San Giorgio devono scontrarsi con una diffusa ostilità nei loro confronti, che spesso – come abbiamo visto nel caso di Finale – sfocia nell'opposizione armata, e che connota chiaramente proprio le enclaves del ponente, insofferenti del fisco genovese. Due episodi, verificatisi a poca distanza uno dall'altro all'inizio del 1663, mostrano chiaramente quale sia il livello di tensione che può prodursi nel mar Ligure. Prima (27 febbraio) i Protettori prescrivono al sindaco delle Compere che «si dia parte a Serenissimi Collegi di quello si è inteso che due feluche grosse ben armate del luogo di Oneglia siano per resistere et opponersi a qualsivoglia tentativo che li fusse fatto dalle feluche di S. Giorgio per le contraventioni». Successivamente (4 marzo) la feluca intercetta un vascello uscito da Loano con un carico di «grano, merluzze et arenghi», e mentre l'equipaggio effettua la perquisizione «molte persone ch'erano in terra ci maltrattavano dicendoci "canaglia, ladri, bastardi sfottuti, hor hora siamo da voi", e vedendo noi che in terra varavano, anzi erano per varare, un vascello e v'erano delle genti assai dubitammo che dovessero venire alla nostra volta et

¹⁹⁹ Asg, *Sg, Cancellieri*, 596.

²⁰⁰ Asg, *Sg, Cancellieri*, 486. Molto chiaramente, il commissario – che riferisce di essersi informato per trovare un'imbarcazione "sostitutiva" – ammette che «qui è

impossibile che si eserciti la cura con diligenza senza uno vassello».

²⁰¹ Asg, *Sg, Gabelle*, 2885.

²⁰² Asg, *Sg, Gabelle*, 2853.

²⁰³ Asg, *Sg, Gabelle*, 2868.

si levammo da bordo al vascello e seguitando il nostro cammino andammo alla volta del Ceriale»²⁰⁴. Altrettanto eclatante il caso della feluca in azione nel ponente all'inizio del 1724, i cui uomini sono sorpresi a Laigueglia mentre stanno preparando la cena a terra da «una sollevazione di popolo», intento a «gridare in alta voce che non volevano nelle sue spiagge gente di S. Giorgio di sorte alcuna», e sono costretti a riparare ad Alassio²⁰⁵.

Nonostante le oggettive difficoltà determinate dall'esigenza di perlustrare un tratto di costa abbastanza esteso e dal rischio di trovarsi di fronte equipaggi nient'affatto remissivi, la squadra alle dipendenze della Casa riporta successi abbastanza frequenti. In una supplica presentata dal «commissario della feluca delle Riviere» Giovanni Tomaso Borgo e letta dai Protettori il 22 marzo 1651 si legge che «in trenta mesi in circa che serve [ha] preso tante robbe in frode per la valuta di lire cinquanta milla in più»; e per non «voler parere d'haver essagerato supplica pertanto Vostre Signorie Illustrissime che da qualche d'uno sia ciò riconosciuto»²⁰⁶. Certo, si tratta di risultati un po' casuali, ma frutto di una strategia che seppur non può puntare a estirpare il fenomeno del contrabbando – perché non ci sono i mezzi per controllare tutte le imbarcazioni in entrata e in uscita dal porto e dagli altri scali periferici – prevede una sorveglianza assidua e “mirata” dei flussi e dei transiti effettuata sulla base della corrispondenza dei commissari. Lo dimostrano le prese ai danni delle imbarcazioni finalesi, che vengono attese in agguato negli approdi della Riviera di levante, dove spesso si fermano a «far acqua»: così nel biennio 1665-66 le feluche bloccano sei natanti del Marchesato, tutti carichi di riso piemontese (quattro a Portofino, una a Sestri Levante e una a Portovenere)²⁰⁷; e in quest'ultimo approdo – grazie verosimilmente anche al gozzo in servizio per conto del commissario – nel 1661 gli arresti risultano essere tredici²⁰⁸, e nel 1667 otto in meno di quattro mesi (tutti ai danni di patroni provenienti da Livorno con grano maremmano)²⁰⁹. Anche in porto i numeri danno ragione alle unità di San Giorgio: fra il 27 febbraio e il 12 giugno 1637 vengono fermate, perquisite e spogliate della parte di carico non denunciata 5 imbarcazioni²¹⁰; e fra il 17 settembre 1708 e

²⁰⁴ Asg, As, *Maritimarum*, 1668.

²⁰⁵ Asg, Sg, *Cancellieri*, 756. «Esposizione» dei Protettori ai Collegi del 10 gennaio 1724. Il commissario della feluca racconta che una cosa simile gli era capitata «antecedentemente» a Sanremo, «ove le donne e figlioli di detto luogo ad alta voce gridavano che non volevano in esso luogo questi assassini con altre parole indecenti».

²⁰⁶ Asg, Sg, *Gabelle*, 2853.

²⁰⁷ Asg, Mf, 14.

²⁰⁸ Asg, Mf, 86.

²⁰⁹ Asg, Sg, *Gabelle*, 2919.

²¹⁰ Asg, Sg, *Cancellieri*, 455. I sequestri vengono fatti a danno di una barca genovese carica di fichi e farina (27 febbraio), di un liuto di Sestri Ponente carico di grano (17 aprile), di un altro liuto di Sestri con soda, calzette di lana e «tonnina» (18 aprile), di un liuto di Oneglia carico d'olio (8 giugno) e di una nave nordica («la Giomatam») carica anch'essa di grano (12 giu-

il 28 gennaio 1709 merce di contrabbando è ritrovata su ben 22 legni²¹¹. Nelle Riviere i controlli non possono essere fatti così a tappeto, ma l'attività di pattugliamento prosegue d'estate e d'inverno, e le statistiche dimostrano che le catture vengono eseguite a ritmi serrati: nel 1644 una delle feluche, in azione tra Framura, le Cinque Terre e Portovenere, blocca un liuto di Rapallo a giugno, un leudo di Oneglia ad agosto, un vascello di Lavagna e una tartana di Loano a settembre e una tartana di Sampierdarena a ottobre²¹²; e mezzo secolo dopo in meno di due mesi (14 ottobre-12 dicembre 1708) sono eseguiti da una sola feluca 5 arresti, di cui tre a Sestri Levante, uno a Savona e uno a Lerici²¹³.

7. Il sostegno del governo: galere, giurisdicenti, esecutori

La lotta al contrabbando lungo le coste del «distretto» coinvolge nel corso del Seicento anche il governo della Repubblica, sia per motivi di carattere fiscale che giurisdizionale: la «Camera Eccellentissima» ha interesse che le gabelle siano pagate perché introita tutte le «addizioni» deliberate nel corso del secolo (specie quelle sul grano), e alcune imposte – come quella sui pesci e quella sulle carte da gioco – vanno direttamente nelle casse statali, con lo scopo di contribuire al mantenimento delle galere²¹⁴; d'altra parte, la presenza delle enclave nel ponente interrompe la continuità territoriale del Dominio genovese, e la loro attività commerciale mette in dubbio la sovranità della Superba sul mare «Ligustico».

Dotata di una flotta permanente fin dal 1559²¹⁵, la Repubblica decide spesso di inviare le proprie unità a perlustrare le acque delle due Riviere; si tratta quasi sempre di una misura temporanea, perché al controllo fiscale devono coniugare il pattugliamento anti-cor-

gno). Le date sono quelle delle denunce da parte degli uomini della feluca, non quelle delle effettive prese.

²¹¹ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1649.

²¹² Asg, Sg, *Cancellieri*, 517.

²¹³ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1649.

²¹⁴ V. Borghesi, *Il Magistrato delle galere (1559-1607)*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, tomo II, Istituto di storia moderna e contemporanea, Genova, 1973, p. 194. Sulla gabella delle carte da gioco vedi Asg, Mf, 87; e Amaep, Cp, *Gènes*, 18.

²¹⁵ Il 12 luglio di quell'anno viene deliberata la nascita di una flotta pubblica di quattro galere sottoposta alla giurisdizione

della nuova magistratura dei «Provisores Triremium», meglio conosciuta come Magistrato delle galere (L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galere e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene Edizioni, Milano, 2003, p. 206). Sulla nascita e la storia di questa magistratura si vedano: V. Borghesi, *Il Magistrato delle galere* cit., pp. 187-223; G. Caneva, *La flotta permanente della Repubblica di Genova (1559-1797)*, «Genova», n. 6, 1964; G. C. Calca-gno, *Armamento pubblico e magistrature marittime a Genova nei secoli XVI e XVII*, in *La storia dei genovesi*, Associazione nobiliare della Liguria, Genova, vol. VI, 1985, pp. 22-38.

saro – precipua finalità delle galee dello stuolo – ma quando si muovono i risultati arrivano. A volte vengono organizzate missioni mirate: è il caso di quella del maggio 1642, quando i Collegi si decidono a inviare a Vado una squadra di quattro legni (due galee e due navi prese a nolo, una fiamminga e una corsa) al comando del commissario Giovanni Battista Centurione con lo scopo di intercettare un’annunciata imbarcazione «carrica di sale per sbarcarlo a Finale»²¹⁶. Più in generale, l’apporto delle galee negli anni Quaranta è decisivo. Nell’ottobre 1644 sono realizzate due prese nel giro di pochi giorni a danni di patroni del Marchesato: il 5 la San Giovanni blocca all’altezza di Varigotti il liuto di patron Francesco Terruzzo, di ritorno da Livorno «cargado de diferentes mercadurias para diversos particulares del valor de más de doce mil escudos»²¹⁷; e il 21 la Patrona scorta a Genova il vascello di Bartolomeo Bottino, sorpreso all’altezza di Noli con 190 sacchi di grano caricati nel porto del Granducato²¹⁸. L’anno successivo (1645) il governo nomina un apposito «commissario sopra le galee che stanno per la Riviera di ponente per impedir i traffichi del sale et altre mercantie che si fanno contro le leggi della Casa di San Giorgio»²¹⁹, e gli arresti – messi a segno dalla Patrona e dalla San Giorgio – risultano ben 5 fra il 9 e il 14 marzo²²⁰. E nel 1647 viene studiata un’azione congiunta Stato-San Giorgio con finalità preventive: volendo «impedire particolarmente l’imbarco o sia estrattione che intendiamo sia per farsi dal luogo di Loano di circa sacchi due-mila grani», i Collegi danno istruzioni a Ippolito Gallo (8 luglio) perché si «tratte[nga] per qualche tempo con la sua galera nella Riviera di ponente»; «e perché con quest’occasione si haveranno da fare alcune diligenze concernenti gl’interessi delle nostre gabelle», i Protettori stabiliscono che «il commissario per li caratti in dette Riviere seguiti con la sua feluca la galera istessa, e poi in occasione che essa galera si trattenirà in quei contorni debba scorrere la Riviera di ponente e fare le dovute diligenze per indagare le delinquenze predette»²²¹. Per ordine della Repubblica, una galea torna a scorrere le coste del ponente nell’aprile 1653 (effettuando i sequestri che scateranno le rappresaglie generali del 1654-55), mentre il 26 agosto i deputati della Giunta di Marina Stefano De Mari e Marco Antonio Sauli propongono di «tenere un vascello armato nella Riviera di levante per obbligare et astringere i vascelli a render la dovuta ubbi-

²¹⁶ Asg, *Mf*, 7.

²¹⁷ Ags, *E, Milán y Saboya*, 3360.

²¹⁸ Asg, *Sg, Cancellieri*, 517.

²¹⁹ Asg, *As, Litterarum - Registri dei cancellieri*, 1905. Lettera del 19 maggio al «gentilhuomo» a Roma Raffaele Della Torre.

²²⁰ Asg, *Sg, Cancellieri*, 489; Asg, *Banco di*

San Giorgio, Cancellieri, 512. Nell’ordine due barche di Sanremo sopra Finale, una tartana francese a Pietra; una tartana di Oneglia ad Albenga; e un’altra barca di Sanremo sempre ad Albenga.

²²¹ Asg, *Sg, Cancellieri*, 489.

dienza, prender li spacchi e pagar le gabelle»²²². Ma è all'indomani del contagio (1658) che la Casa torna a chiedere il contributo delle galee statali: dato che «il traffico non è anchora posto in piedi nel Stato della Serenissima Repubblica» e «acciò no' si stabilisse maggiormente nel Finale», i Governatori dei carati fanno istanza a Procuratori e Senatori affinché «fossero contenti ordinare che si dovesse tenere una galera nelle Riviere, la quale continuamente scorresse da ponente a levante per fare quelle diligenze che le fossero imposte in ordine ad oviare alle frodi quali frequentemente si commettono con ogni sicurezza e libertà»²²³.

La sinergia fra il governo della Repubblica e quello delle Compere²²⁴ si concretizza anche sul territorio, dove i giudicanti periferici sono sollecitati a coadiuvare i colleghi commissari dei carati o della gabella del grano (quando non sono investiti essi stessi di quelle cariche)²²⁵ e le famiglie di giustizia incentivate a combattere le frodi attraverso la promessa delle percentuali sui sequestri (specie là dove mancano i guardiani). Quanto ai primi, la stessa citata riforma delle feluche del 1654 stabilisce che «nelli luoghi della Riviera dove non è commissario particolare per la Casa di San Giorgio restasse deputato il podestà o giudicante per acudirè all'interesse delle gabelle». Nel caso degli esecutori, gli appelli vengono rivolti direttamente dai Protettori, generando un intreccio di competenze giurisdizionali che conferma la profonda compenetrazione non solo di uomini ma anche di intenti fra governo della Repubblica e della Casa: il 2 maggio 1708 il capitano della Polcevera e il Governatore di Savona sono avvisati che è stato «deliberato l'introito della gabella della vena del ferro e ferro a Nicolò Maria Pallavicini q. Francesco per anni cinque», e li si invita affinché «in tutte le occorrenze che si rappresentassero resta[ssero] servit[i] di somministrarle l'opportuno braccio di giustizia per l'esigenza di detto introito»²²⁶; allo stesso modo il 23 dicembre 1723 si assicura al commissario della

²²² Asg, As, *Maritimarum*, 1666.

²²³ Asg, Sg, *Cancellieri*, 486.

²²⁴ Sul nesso e sulla sovrapposizione fra il ceto dirigente dello Stato e quello della Casa si veda V. Vitale, *Breviario della Storia di Genova*, Società ligure di storia patria, Genova, 1955, pp. 152-153; C. Bitossi, *Il governo dei Magnifici* cit., specie pp. 21-22; e gli articoli di Pacini e Bitossi in D. Puncuh (a cura di), *Storia di Genova* cit., rispettivamente a pp. 330-331 e pp. 395-396.

²²⁵ Due esempi dell'estremo levante: il 7 novembre 1644 il podestà di Monterosso Giovanni Lorenzo Ghiglioni è nominato

dai Protettori «commissario delle gabelle» (Asg, Sg, *Cancellieri*, 517); e da una relazione del 14 aprile 1690 risulta che il podestà di Lerici «durante sua cura resta altresì commissario di Vostre Signorie Illustrissime per li caratti in detto luogo» (Asg, Sg, *Gabelle*, 2885). Addirittura a Sestri Ponente il capitanato viene istituito su istanza di San Giorgio, che si offre di pagare il salario del giudicante di turno in cambio del controllo sull'esazione delle gabelle (G. Assereto, *L'amministrazione del Dominio di Terraferma*, in Id., *Le metamorfosi della Repubblica* cit., p. 29).

²²⁶ Asg, Sg, *Cancellieri*, 1649.

feluca Francesco Anielli che in caso di «bisogno di maggior braccio di quello avete [...] ricorrerete ad ognuno de Signori giudicenti, e ve ne sarà somministrato, *avendo già noi a quest'effetto scritto nostre lettere a medesimi*»²²⁷.

8. Conclusioni

L'impegno congiunto di Collegi e San Giorgio conferma che quella del contrabbando marittimo è una delle principali preoccupazioni del patriziato di governo genovese in età moderna, e la risposta messa a punto attraverso gli uomini sul territorio e le unità navali (gozzi, feluche, galee) in mare risponde a una strategia repressiva comune a tutti gli Stati di antico regime che si trovano di fronte a fenomeni simili.

Si è detto ampiamente dei limiti di quest'opera di controllo: pochi uomini, mal pagati, talvolta corrotti; poche barche, scarsamente armate, ostacolate dalle popolazioni locali. A tutti questi elementi va aggiunta una certa dose di improvvisazione: quando il commissario dei carati di Portovenere avvisa che la barca dei carati è inservibile (maggio 1658), si mette a cercarne un'altra da comprare o da noleggiare senza aver ricevuto nessun ordine²²⁸, mentre i Protettori rispondono che avrebbero «desiderio di provvedere costi d'un gozzo per fare quelle diligenze» ma che hanno difficoltà a trovarne uno adeguato²²⁹. Resta inoltre il fatto che l'azione di pattugliamento costiero è lacunosa: certe porzioni delle due Riviere – dove già il personale di terra magari latita – sono lasciate quasi del tutto sguarnite, e una feluca o al più due non possono certo assicurare una sorveglianza continua ed efficiente. Se è vero ad esempio che le prese delle imbarcazioni del Marchesato – oggetto di una attenzione speciale – sono molto frequenti, va però registrato che la maggior parte dei carichi di contrabbando passano inosservati («qui vanno *giornalmente* capitando barche del Finale cariche di vena», scrive l'11 agosto 1676 il commissario di Portofino Agostino Foglietta)²³⁰.

Tuttavia, la squadra di San Giorgio – e, quando intervengono, le galee della Repubblica – svolgono un importante ruolo di deterrenza. Si sa, «la forma di contenere molti è il condanare qualche d'uno con braccio forte»²³¹. E in effetti il 1° luglio 1650 il commissario di sanità

²²⁷ Asg, Sg, Cancellieri, 756. Il corsivo è nostro.

²²⁸ «In Porto Venere ve ne sono due o tre, li patroni de quali li venderebbero volentieri, ma essendo vaselli vechi e più volte riffati saria un gettare il denaro a comprarli. Uno vi ne è al ordine di tutto e ben corredato; è vasello che si può dire novo, che è di patron Nicolosio Galletto, ma esso lo

tiene alto di presso, e ne domanda 18 o 20 doble; ma è tanto tardo al camminare ancorché sia armato, e bene che non mi parerebbe ne anche compra a proposito per il nostro bisogno».

²²⁹ Asg, Sg, Cancellieri, 486.

²³⁰ Asg, Sg, Gabelle, 2919. Il corsivo è nostro.

²³¹ Ascg, *Abbondanza*, 705.

per la Riviera di ponente Giacinto Sauli – che scrive da Sanremo – racconta che «questa mattina è arrivato qui prete Geronimo Acquasciato di questo luogo quale dice essersi imbarcato a Villafranca sopra una feluca di Savona carica di sale che [...] *per tema della feluca del commercio* non ha voluto toccar a questa spiaggia, ma ha sbarcato detto prete alla Bordighera»²³². Mentre quando il commissario di Chiavari chiede il permesso di dotarsi di una piccola imbarcazione per i controlli fiscali (11 gennaio 1699), aggiunge: «io non pretendo che questo gozzo debba far preda d'ogni fraudatore, ma stimo bensì che la sola notizia di questo porrà freno a i patroni». A corollario di quest'importante funzione dissuasiva sta il rispetto che spesso i patroni mostrano nei confronti delle feluche: diretti a Genova «con un poco di pesci salati, fongi e carne salata», patron Giovanni Battista Milano e suo figlio «furono assaltati vicini la spiaggia di S. Pier D'Arca [...] da due feluche che no' riconobbero», ma «sentendo poi essere feluche di Vostre Signorie Illustrissime li diedero subito quell'ubidienza che è solita darsi a loro ministri»²³³; e patron Angelo Connio di Oneglia, bloccato all'altezza di Albenga dalla galea San Giorgio, chiede la grazia ai Collegi, dal momento che «non intese mai di dover contravenire alle leggi e ordini della Serenissima Repubblica e di questa Casa Illustrissima, perché di essi ha sempre professato e professa la dovuta osservanza, massime per il pagamento delle gabelle e dritti che secondo le leggi ad essa sono dovuti da tutti quelli che navigano il detto mar Ligustico»²³⁴. Un chiaro riconoscimento di legittimità: in altre parole l'azione delle feluche e della galee sostiene e concreta "sul posto" la politica giurisdizionale genovese.

Il giudizio lapidario di Charles Dupaty («les nobles manquent de l'intérêt le plus puissant pour bien gouverner un pays; ils n'ont point de pays»)²³⁵ ha creato un luogo comune storiografico – quello di un patriziato interessato solo agli *asientos* e poco propenso all'amministrazione del territorio – poi sublimato dalle fini analisi della microstoria, per la quale «lo Stato genovese reca fortemente l'impronta delle sue origini "privatistiche": debole potere centrale, burocrazia poco sviluppata, finanza pubblica subalterna al capitale privato»²³⁶. Qui invece siamo in presenza di organi di governo che discutono, studiano, deliberano, correggono, dialogano con le periferie. Nella fattispecie, al pari delle galeotte della Dalmazia nell'Adriatico, i legni messi in mare da Collegi e Casa di San Giorgio rappresentano uno «stru-

²³² Asg, Sg, Cancellieri, 486. Il corsivo è nostro.

²³³ Asg, Sg, Cancellieri, 1579. Supplica letta dai Protettori il 24 settembre 1663.

²³⁴ Asg, Sg, Cancellieri, 512. Il corsivo è nostro.

²³⁵ Citato in G. Assereto, *L'amministrazione del Dominio* cit., p. 10.

²³⁶ E. Grendi, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Bozzi, Genova, 1973, p. 214.

mento di conquista e radicamento interni da parte dello Stato»²³⁷. Il pattugliamento delle coste è incerto, intermittente e mai risolutivo (e il contrabbando aumenta anziché diminuire), ma la presenza continua e l'esercitato monopolio della funzione della polizia fiscale sanciscono una chiara vittoria per Genova, fattivamente investita di una riconosciuta giurisdizionalità fiscale nel suo mare. Insomma, la Repubblica genovese, talora accusata della mancanza di «un progetto statale coerente»²³⁸, ha in realtà una vocazione territoriale poco conosciuta ma ben evidente a un'analisi attenta della documentazione. Ancora nel 1999 Giovanni Assereto sosteneva che «l'organizzazione del Dominio di Terraferma è tuttora largamente ignota», e suggeriva di puntare l'attenzione sull'«agire concreto dei giurisdicenti-amministratori»²³⁹. Meno di un anno fa uno dei principali allievi del gruppo di «Quaderni storici», Vittorio Tigrino, ha ribadito che «la storia dello "stato territoriale" genovese [è] ancora in gran parte da fare», e ha accusato la storiografia di aver prestato un'«attenzione minima» nei confronti del Dominio, mai studiato nella sua articolazione territoriale²⁴⁰. C'è da augurarsi che questo lavoro apra la strada a successivi studi, e riapra il dibattito sulla «consistenza» statale della Serenissima.

²³⁷ G. Candiani, *Un corpo di polizia marittima* cit.

²³⁸ E. Grendi, *Il Cervo* cit., p. 21.

²³⁹ G. Assereto, *L'amministrazione* cit., p. 12.

²⁴⁰ V. Tigrino, *Sudditi e confederati. Sanremo, Genova e una storia particolare del Settecento europeo*, Edizioni dell'Orso, Alessandria, 2009, p. 30 e 33.