

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

XLV

(CXIX) FASC. III



GENOVA MMV
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE – PIAZZA MATTEOTTI, 5

ANDREA ZANINI

Strategie politiche ed economia feudale
ai confini della Repubblica di Genova
(secoli XVI-XVIII)

“Un buon negotio con qualche contrarietà”

Introduzione

L'organizzazione politica ed economica di un territorio in una data epoca storica riflette la struttura di potere di una società in quel particolare spazio. Essa risente dei tempi e dei modi in cui questo si è formato e del differente ruolo che rivestono le diverse aree che lo compongono. Ricostruire tali percorsi, analizzare i rapporti che si instaurano fra il centro e la periferia, diviene pertanto essenziale per comprendere l'architettura di un sistema economico.

Fra Tre e Quattrocento alcuni grandi comuni cittadini dell'Italia centro-settentrionale allargano significativamente la loro sovranità sulle zone circostanti, dando vita a stati di dimensione regionale. Questi ultimi sono il risultato della progressiva e laboriosa integrazione di spazi e comunità che presentano diverse specificità dal punto di vista economico, sociale e istituzionale.

Per effetto di tale processo la città diviene il centro di un'entità territoriale articolata e complessa e il controllo amministrativo, giurisdizionale, fiscale ed economico che la stessa esercita sulle aree periferiche è più o meno incisivo a seconda delle modalità con le quali esse sono venute a far parte della sua sfera di influenza e del differente vincolo giuridico che le unisce.

I rapporti che si stabiliscono fra la capitale e i territori soggetti sono infatti eterogenei, cosicché risulta difficile effettuare interventi di consolidamento e riorganizzazione del dominio. Ciò risulta oltremodo problematico in quelle zone periferiche dove permangono nuclei di poteri feudali ed è inoltre condizionata dalla più o meno marcata rilevanza dell'autorità imperiale e, talvolta, di quella temporale della Chiesa. La possibilità di esercitare un controllo ancorché "mediato" su queste aree si rivela pertanto cruciale al fine di garantire la coesione dello stato sotto il profilo politico ed economico.

All'interno di questa problematica il caso ligure, pur nella sua specificità, presenta elementi comuni ad altre realtà italiane, come il Granducato di Toscana, la Repubblica di Venezia o il Ducato di Milano, a partire proprio dalla sua matrice di origine: un potere politico cittadino successivamente allargatosi a dimensione regionale. Lo studio dei rapporti economici che si

creano fra le diverse aree periferiche del Dominio e la Capitale, oltre a permettere una migliore conoscenza di queste zone si può pertanto rivelare utile per operare confronti con altre esperienze.

Il variegato particolarismo giuridico che lega le comunità locali alla Superba fa sì che la sua azione politica ed economica non sia uniforme su tutto il Genovesato. A questo riguardo, una della realtà più problematiche è rappresentata proprio dai numerosi feudi presenti sul territorio ligure, localizzati per lo più in prossimità della dorsale appenninica che circonda la regione.

Si tratta di aree indipendenti, appartenenti ad aristocratici locali o di diretta spettanza imperiale, con le quali Genova si deve confrontare a partire dal XII secolo, quando dà inizio al processo di formazione e consolidamento del Dominio di terraferma, che si concluderà nella prima metà del XVIII secolo.

All'interno di questo orizzonte temporale possono essere individuate due distinte fasi. Nella prima, che termina grosso modo con il Trecento, il Comune stipula accordi con alcuni signori locali e riesce a ottenere l'alta sovranità sui loro possedimenti, ma si impegna, in cambio, a "ritornarglieli" in feudo. Attraverso tali negoziati vengono eliminate numerose e problematiche *enclaves* che, soprattutto a Ponente, avrebbero interrotto eccessivamente la continuità dello Stato.

In seguito, a partire dal XVI secolo, l'interesse genovese si orienta essenzialmente verso i feudi imperiali ubicati lungo i "contorni" della Repubblica o "inviscerati" al suo interno, ma dipendenti dalla Corte viennese.

Lo scopo perseguito dalla Superba è quello di far rientrare tali territori nella propria sfera di influenza, poiché, data la loro collocazione strategica, essi rivestono primaria importanza dal punto di vista politico ed economico. Mediante il loro possesso, infatti, il governo punta non solo a rafforzare i confini e a consolidare il Dominio di terraferma, ma anche a presidiare importanti vie di transito che consentono di raggiungere i territori oltre Appennino; ciò, come si comprende, ha implicazioni considerevoli anche sotto il profilo commerciale e fiscale.

Genova non è tuttavia la sola a doversi confrontare con tali problematiche: anche Venezia, Milano o Firenze, pur con modalità differenti, tentano di esercitare una forma di controllo sui feudi imperiali inseriti nel loro territorio o posti negli immediati confini, proprio a motivo della loro rilevanza strategica.

Approfittando delle crescenti necessità finanziarie della Corte cesarea, disponibile a concedere investiture dietro pagamento di una congrua somma di denaro, e grazie anche ad un'accorta azione diplomatica, tra Cinque e Settecento la Superba riesce ad acquisire importanti territori.

Dal punto di vista economico l'elemento che interessa maggiormente la Repubblica, già nel momento in cui vengono avviate le trattative, è la possibilità di riscuotere i proventi di spettanza signorile, che, non di rado, risultano considerevoli. Essi costituiscono inoltre uno dei fattori che concorrono a determinare il valore di un feudo, sottolineando in questo modo anche la sua valenza di bene fruttifero, in grado di assicurare annualmente una determinata rendita.

In molti casi, però, la rilevanza di tali aree all'interno della politica complessiva del governo genovese è così elevata da far sì che, pur di assicurarsene il controllo, esso sia indotto a sborsare somme ingenti, decisamente superiori al prezzo che risulterebbe in base alla attualizzazione dei redditi feudali mediante un puro calcolo finanziario, e, per procurarsi le risorse necessarie, non esiti a ricorrere ad un aumento del debito pubblico.

In conseguenza di tali operazioni, nell'orbita genovese vengono così a coesistere due differenti tipologie di feudi: accanto a quelli acquisiti in epoca medievale, successivamente indicati di norma come "feudi della Repubblica" – proprio per sottolineare che la Repubblica, appunto, ne detiene l'alta sovranità – tra Cinque e Settecento se ne aggiungono altri per i quali la stessa ha ottenuto il dominio diretto in virtù dell'investitura imperiale.

Per quanto riguarda i primi, in forza delle antiche convenzioni la Superba è ancora tenuta a concederne investitura ai discendenti di quei signori che avevano accettato di sottomettersi ad essa. A motivo di ciò, essi costituiscono spesso una presenza "scomoda", tanto che, al fine di realizzare una maggiore coesione del territorio, il governo genovese si adopera per acquisire quote del loro dominio, partecipando in tal modo anche alla gestione diretta in concorso con i legittimi titolari, e rafforza pertanto la propria posizione di controllo. Il comportamento della Repubblica a questo riguardo è dunque profondamente differente rispetto a quelli di altri stati italiani, come quello veneto, lombardo, o toscano, dove, in Età moderna, nell'intento di reperire risorse finanziarie, si procede anche ad effettuare nuove infeudazioni.

I feudi imperiali investiti alla Repubblica, invece, sotto il profilo amministrativo, vengono considerati in maniera del tutto analoga alle altre circo-

scrizioni periferiche dello Stato, che provvede a inviare *in loco* un funzionario con specifici compiti di governo, ma la riscossione delle attribuzione signorili è gestita in gran parte direttamente a livello centrale dall'Excellentissima Camera.

È pertanto possibile delineare l'importanza che tali territori rivestono per lo Stato genovese dal punto di vista economico, determinare l'entità dei proventi che lo stesso percepisce annualmente e ricostruire con buona approssimazione l'andamento dei redditi in una prospettiva di lungo periodo. Attraverso un'analisi qualitativa degli introiti si può altresì indagare sui fattori responsabili delle variazioni dei risultati conseguiti nel corso del tempo e approfondire le modalità di conduzione dei principali cespiti che concorrono alla loro determinazione. Uno studio in questo senso si rivela di particolare interesse in quanto consente inoltre di conoscere aspetti sino ad oggi poco noti dell'economia del Dominio e di esaminare i criteri adottati dalla Repubblica nell'amministrazione dei beni demaniali e dei cespiti pubblici.

La documentazione utilizzata per la presente ricerca è conservata essenzialmente presso l'Archivio di Stato di Genova, in primo luogo nei fondi *Antica Finanza e Camera del Governo, Finanze* che, nonostante la suddivisione formale, vanno di fatto considerati come strettamente complementari. Essi raccolgono numerose filze di atti e registri di contabilità che testimoniano l'amministrazione dei beni e la gestione delle entrate della Repubblica, affidate, come si è detto, alla Camera. Data la complessità dei fattori considerati, per la costruzione del quadro di riferimento si è fatto ricorso anche a documentazione prodotta da altri apparati pubblici e raccolta in particolare nei fondi *Archivio Segreto* (soprattutto nelle serie *Confinium, Paesi e Investiture*), *Magistrato delle Comunità, Giunta dei Confini, Manoscritti, Atti del Senato, Repubblica Ligure e Prefettura Francese*.

Le fonti su cui si basa il presente lavoro sono dunque essenzialmente di natura pubblica; i registri contabili, in particolare, sono disponibili senza soluzione di continuità, ma risultano spesso molto sintetici e non consentono, se non in alcuni casi, di andare oltre il dato numerico. Non di rado, però, l'esigenza del governo genovese di reperire informazioni dettagliate ha portato alla compilazione di numerose relazioni a carattere più ampio, che raccolgono notizie di vario genere: esse costituiscono una preziosa fonte di informazioni e rappresentano inoltre un'utile base per ulteriori indagini.

Le pratiche camerali e di altre magistrature, invece, pur essendo prodotte ad intervalli non sempre regolari, contengono sovente esposizioni commissionate ai locali rappresentanti del governo, o a funzionari appositamente incaricati, atti notarili, suppliche di comunità e istanze di privati cittadini, grazie ai quali è possibile cogliere sfumature importanti che altrimenti rischierebbero di sfuggire. Ciò ha permesso di articolare maggiormente tutto il lavoro fornendo spunti utili a superare gli inconvenienti che potrebbero derivare da una documentazione quasi esclusivamente “di parte”.

Allo scopo di integrare le informazioni ricavate da tale materiale si sono poi condotte ricerche nei fondi manoscritti di alcune biblioteche e archivi liguri pubblici e privati (in particolare Biblioteca Civica Berio, Biblioteca Universitaria, Archivio Storico del Comune di Genova, Archivi di Stato di La Spezia e Savona, Centro di studi e documentazione di Storia economica “Archivio Doria”) e, data la carenza delle fonti demografiche dello Stato genovese, si sono consultate quelle conservate presso gli Archivi diocesani di Genova e Albenga e la locale Biblioteca capitolare.

Il presente studio ha avuto inizio alcuni anni or sono nell’ambito del XIV ciclo del Dottorato di Ricerca in Storia economica dell’Università degli Studi di Bari, coordinato dal prof. Antonio Di Vittorio. A lui e a tutto il Collegio dei docenti va il più sentito ringraziamento per i consigli e i suggerimenti ricevuti durante il corso.

L’idea di affrontare questa tematica mi è stata proposta dal prof. Giuseppe Felloni, dal quale ho altresì ricevuto numerose indicazioni durante l’indagine archivistica e in fase di stesura del lavoro. Ho potuto contare sul continuo appoggio e aiuto delle professoressa Paola Massa e Maria Stella Rollandi, che hanno seguito puntualmente l’evolversi della ricerca e mi hanno costantemente supportato dal punto di vista scientifico; ho avuto poi la possibilità di confrontarmi su taluni aspetti con il prof. Marco Doria e la dott.ssa Luisa Piccinno. Un ringraziamento va anche alla dott.ssa Liana Saginati e al dott. Stefano Patrone per l’aiuto prestatomi nella lettura di alcuni documenti.

Il lavoro è stato facilitato dalla disponibilità del personale preposto agli archivi e alle biblioteche che ho frequentato in questi anni.

Abbreviazioni:

- ADA = Archivio Diocesano di Albenga
ADG = Centro di studi e documentazione di Storia economica “Archivio Doria”,
Genova
ASCG = Archivio Storico del Comune di Genova
ASDG = Archivio Storico Diocesano di Genova
ASG = Archivio di Stato di Genova
ASSp = Archivio di Stato di La Spezia
ASSv = Archivio di Stato di Savona
BCA = Biblioteca Capitolare di Albenga
BCB = Biblioteca Civica Berio, Genova
BUG = Biblioteca Universitaria di Genova

Capitolo I - La Repubblica e i feudi

1. Il problema dei feudi

«Contiene lo Stato della Serenissima Repubblica di Genova, nel continente dell'Italia, oltre il Regno di Corsica, tutto quel paese che al presente chiamasi la Liguria, che è una provincia compresa tra il fiume Varo da Ponente, che la divide dalla Provenza, et il fiume Magra dall'Oriente, che la separa dalla Lunigiana e Toscana, et ha dal Settentrione l'Apennino, e dal mezzodi vien bagnata dal mare che da lei prende il nome di Ligustico. Hoggi di si chiama (havendo preso il nome dalla famosa città di Genova sua metropoli) il Genovesato, o Riviera di Genova, ripartita in Riviera di Levante, che tira dal promontorio Lunense, detto ora il Corvo, a Genova et in Riviera di Ponente, che termina da Genova al Varo, et in quella parte che si estende fra terra che è terminata da più principi d'Italia»¹.

Come è bene evidenziato in questa descrizione, che risale agli inizi del XVII secolo, il Dominio in terraferma della Repubblica di Genova interessa la fascia costiera da Capo Corvo a Monaco, divisa nelle due Riviere di Levante e Ponente e, in profondità, si estende dal litorale alla falda montuosa, con una penetrazione maggiore in corrispondenza delle valli Stura e Scrivia². L'area così delimitata, ben più ampia dell'attuale Liguria, presenta una conformazione fisica particolare: due terzi del territorio sono costituiti da montagna e il terzo restante da collina, per circa due terzi litoranea. La dorsale principale attraversa la regione in senso longitudinale; da essa si stacca una serie di rilievi, disposti trasversalmente, che delinea una successione di valli perpendicolari al mare, al cui interno scorrono corsi d'acqua, caratte-

¹ ASCG, *Manoscritti Brignole Sale*, n. 110bis.E.15, c. 360. La descrizione, non autografa, è stata attribuita a Gio. Antonio Mangini e Ippolito Landinelli. Cfr. *La conoscenza del territorio ligure fra Medioevo ed Età moderna*, a cura di M. QUAINI, Genova 1981, p. 153. A tale lavoro si rimanda anche per altre descrizioni del Genovesato.

² G. FELLONI, *Struttura e movimenti dell'economia genovese tra Due e Trecento: bilanci e prospettive di ricerca*, già pubblicato in *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra Due e Trecento. Per il VII centenario della battaglia della Meloria*, Atti del Convegno, Genova 24-27 ottobre 1984 («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXIV/2, 1984), pp. 151-167, ora in ID., *Scritti di Storia economica*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVIII/1-2 (1998), p. 967.

rizzati dall'alternanza di piene primaverili o autunnali e secche estive³. L'orografia della regione rende difficoltose le comunicazioni e contribuisce al permanere di un vistoso frazionamento del territorio e all'isolamento di alcuni insediamenti.

Uno degli elementi che colpisce maggiormente osservando una carta geografica del XVII o del XVIII secolo è la presenza di un considerevole numero di feudi, situati sia in prossimità dei confini dello Stato, sia al suo interno⁴. Alcuni fanno parte del Dominio a vario titolo, o rientrano comunque nella sfera di influenza della Repubblica; altri, invece, sono autonomi, completamente sottratti all'autorità della Superba. L'immagine che ne deriva, efficacemente delineata da Fernand Braudel, è quella di una Genova, « tanto precocemente moderna », opposta ad una « montagna "feudale" » alla quale si trova addossata⁵. Da tutto ciò scaturisce una realtà piuttosto articolata, cosicché, per valutarne la portata complessiva, è necessario rifarsi, seppur brevemente, al processo di formazione dello Stato.

³ Cfr. G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, in « Archivio Economico dell'Unificazione Italiana », s. II, IV (1961), pp. 8-10; E. GRENDI, *Introduzione alla Storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1976², pp. 15-40; *La conoscenza del territorio ligure* cit.; M. QUAINI, *Per la Storia del paesaggio agrario in Liguria. Note di geografia storica sulle strutture agrarie della Liguria medievale e moderna*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XII/2 (1972), pp. 201-360.

⁴ Presso l'Archivio di Stato di Genova è conservato un consistente fondo cartografico che è stato utilizzato per approfondimenti in questo ambito (in proposito si rimanda a C. BARLETTARO - O. GARBARINO, *La raccolta cartografica dell'Archivio di Stato di Genova*, Genova 1986). Esistono altresì importanti fonti manoscritte, presenti nelle principali biblioteche cittadine, alcune delle quali sono riprodotte anastaticamente a stampa e quindi di più facile reperibilità. In particolare si vedano: M. VINZONI, *Il Dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma*, Novara 1955 (Ms. Genova 1773); ID., *Pianta delle due Riviere della Serenissima Repubblica di Genova divise ne' commissariati di Sanità*, a cura di M. QUAINI, Genova 1983; F.M. ACCINELLI, *Atlante Ligustico o sia del Dominio della Repubblica di Genova*, Genova 1983 (Ms. Genova 1774). Sul ruolo della cartografia nella conoscenza del territorio ligure si rimanda a: *Carte e Cartografi in Liguria*, a cura di M. QUAINI, Genova 1986; *Cartografia e istituzioni in Età moderna*, Atti del Convegno Genova, Imperia, Albenga, Savona, La Spezia, 3-8 novembre 1986 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVII/1-2, 1987).

⁵ F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (sec. XV-XVIII)*, Torino 1982 [ediz. orig. 1979], III, *I tempi del mondo*, p. 142. Lo storico francese evidenzia come tale contrapposizione dia origine ad una delle molte contraddizioni che caratterizzano questo Stato di *Ancien Régime*.

L'espansione genovese inizia nel XII secolo quando la città, ottenuti importanti riconoscimenti dall'Impero, in particolare la concessione a titolo feudale della "marina" e il diritto di battere moneta⁶, grazie anche alla fortuna economica di cui dispone, si appresta a compiere quella che Jacques Heers ha definito "la conquista delle Riviere"⁷. Ciò avviene attraverso una serie di ingrandimenti territoriali concentrati nella prima metà del XII secolo e nei decenni centrali di quello successivo: è il risultato di azioni militari, ma, soprattutto, di acquisizioni, donazioni o accordi con le singole comunità⁸. Per effetto di ciò, il *Districtus* del comune cittadino alla fine del Duecento raggiunge in buona sostanza, salvo qualche acquisizione successiva di minor peso, i confini cinquecenteschi⁹. L'allargamento del Dominio interessa la

⁶ H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi nel medioevo e in particolare sulla Casa di S. Giorgio*, parte I, *Le finanze genovesi dal XII al XIV secolo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», XXXV (1905), in particolare pp. 40-43; S. PUGLIESE, *Le prime strette dell'Austria in Italia*, Milano 1932, pp. 39-41; V. PIERGIOVANNI, *I rapporti giuridici tra Genova e il Dominio*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo* cit., pp. 432-433; R. PAVONI, *Liguria medievale. Da provincia romana a Stato medievale*, Genova 1992, p. 253.

⁷ J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, p. 590.

⁸ Com'è noto la tendenza all'allargamento territoriale da parte di un comune cittadino più potente a spese di altre realtà politiche più deboli e la successiva formazione di stati a base regionale non è un fenomeno puramente genovese, ma interessa un po' tutta la penisola italiana. La produzione storiografica sull'argomento è ampia e si rinvia ad essa (e alla relativa bibliografia) per ulteriori approfondimenti. In particolare si vedano: O. CAPITANI, *Dal Comune alla Signoria*, in *Comuni e Signorie: istituzioni, società e lotte per l'egemonia*, Torino 1981 (*Storia d'Italia*, diretta da G. GALASSO, IV), pp. 137-175; G. GALASSO, *Le forme del potere: classi e gerarchie sociali*, in *Storia d'Italia*, I, *I caratteri originali*, Torino 1972, pp. 425-433; R. MANSSELLI, *Il sistema degli Stati italiani dal 1250 al 1454*, in *Comuni e Signorie* cit., pp. 179-263; G. CHITTOLINI, *La formazione dello stato regionale e le istituzioni del contado*, Torino 1979; ID., *Città, comunità e feudi negli stati dell'Italia centro-settentrionale (XIV-XVI secolo)*, Milano 1996; *L'organizzazione del territorio in Italia e in Germania: secoli XIII-XIV*, a cura di G. CHITTOLINI - D. WILLOWETT, Bologna 1994 («Annali dell'Istituto storico italo-germanico», Quaderno n. 37); *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, a cura di G. CHITTOLINI - A. MOLHO - P. SCHIERA, Bologna 1994 (*Ibidem*, Quaderno n. 39).

⁹ Cfr. V. PIERGIOVANNI, *I rapporti giuridici* cit., pp. 432-433; G. FELLONI, *Struttura e movimenti dell'economia* cit., p. 967; P. MASSA, *Tipologia industriale e modelli organizzativi: la Liguria in età moderna*, già pubblicato in *L'impresa. Industria, commercio, banca. Sec. XIII-XVIII*, Atti della «Ventiduesima Settimana di Studi» dell'Istituto internazionale di Storia Economica "F. Datini", Prato, 30 aprile-4 maggio 1990, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1991, pp. 481-502, ora in EAD., *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindu-*

Riviera di Levante¹⁰, ritenuta strategica per contrastare lo sviluppo della rivale Pisa, il retroterra cittadino¹¹, con le vie di transito per l'oltreggiogo, importanti per gli scambi commerciali, e la Riviera di Ponente¹².

Ne risulta una realtà composita, non omogenea, proprio in ragione dell'origine negoziale di molte sottomissioni. In virtù degli accordi conclusi, infatti, la Dominante concede margini di autonomia più o meno ampi in cambio di un impegno a pagare tributi, a prestare aiuto militare, a limitare la propria libertà commerciale a beneficio di Genova¹³. Da un punto di vista giuridico non esiste quindi un unico regime che regoli i rapporti fra la capitale e il suo territorio. Vi sono infatti comunità che hanno manifestato liberamente la loro fedeltà al Comune e verso le quali lo stesso appare più largo nelle concessioni di privilegi; altre, invece, che hanno accettato con maggiore difficoltà la sottomissione. Ancora vi sono le cosiddette "podesterie", alle

striale. *La Repubblica di Genova*, Genova 1995, pp. 43-69 (qui p. 43); R. PAVONI, *Liguria medievale* cit., pp. 247-256. Secondo Mario Buongiorno, invece, la prima importante fase espansiva del comune di Genova terminerebbe, però, con la metà del XIV secolo. Cfr. M. BUONGIORNO, *Qualche ipotesi sui confini interni della Liguria nel Tre-Quattrocento: le Podestarie cittadine*, in «Nuova Rivista Storica», LXXXIII (1999), p. 571.

¹⁰ G.L. BARNI, *Le classi dominanti nella Riviera orientale e l'espansione del comune di Genova*, in *La Storia dei Genovesi*, «Atti del Convegno di Studi sui ceti dirigenti nelle istituzioni della Repubblica di Genova», 2, 6-8 novembre 1981, Genova 1982, pp. 47-73; G. AIRALDI, *Genova e la Liguria nel Medioevo*, Torino 1986, pp. 69-72; R. PAVONI, *Genova e i Malaspina nei secoli XII e XIII*, in *La Storia dei Genovesi* cit., 7, 15-17 aprile 1986, Genova 1987, pp. 281-316.

¹¹ C. DESIMONI, *Sui Marchesi di Massa in Lunigiana e di Parodi nell'oltreggiogo ligure nei secoli XI e XIII*, in «Archivio Storico Italiano», s. IV, X (1882), pp. 324-349; G. ROSSO, *Le vie di comunicazione della Liguria e la loro funzione storica*, in «Atti della Società Ligustica di Scienze e Lettere», XI (1932), pp. 381-409; F. SARTORE, *Storia popolare di Gavi Ligure*, Alessandria 1933, p. 23 e sgg.; T.O. DE NEGRI, *Arquata e le vie dell'Oltreggiogo*, nell'omonimo volume a cura di T.O. DE NEGRI - C. CESCHI - N. GABRIELLI, Torino 1959, pp. 11-208; M. QUAINI, *Per la geografia storica dell'Appennino genovese: le strade e gli insediamenti*, in *Studi geografici sul Genovesato*, a cura di G. FERRO - E. LEARDI - M. QUAINI - A. VALLEGA, Genova 1970, pp. 57-97; R. PAVONI, *Signorie feudali fra Genova e Tortona nei secoli XII e XIII*, in *La Storia dei Genovesi* cit., 4, 28-30 aprile 1983, Genova 1984, pp. 47-73.

¹² N. CALVINI, *Relazioni medioevali tra Genova e la Liguria Occidentale (Secoli X-XIII)*, Bordighera 1950; ID., *Nobili feudali laici ed ecclesiastici nell'estremo ponente ligure (Sec. X-XIV)*, in *La Storia dei Genovesi* cit., 2, pp. 75-107; G. AIRALDI, *Genova e la Liguria nel Medioevo* cit., pp. 72-75.

¹³ Cfr. P. MASSA, *Introduzione a Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 9-13.

quali vengono imposte condizioni di subordinazione più gravose, tanto da poter essere considerate quasi le uniche località soggette alla capitale nel senso proprio del termine¹⁴. Queste tre fattispecie si differenziano fra di loro per quanto concerne l'autonomia normativa, giudiziaria e tributaria rispetto a Genova¹⁵.

Indubbiamente l'attività diplomatica ha prodotto numerosi accordi, spesso tra loro molto differenti, che hanno permesso di acquisire vaste estensioni territoriali; d'altro canto ciò ha originato una situazione ben lontana da un'organizzazione di tipo statale nel senso moderno del termine. La coesistenza di differenti regimi giuridici che regolano il rapporto fra Genova ed il suo Dominio, dà vita ad una realtà piuttosto variegata sotto il profilo amministrativo. L'accentramento che la capitale riesce a stabilire è quindi in generale piuttosto blando, fatta eccezione per quanto attiene alla sfera dei rapporti economici dove il livello di centralizzazione appare maggiore¹⁶. Più

¹⁴ Per un'ampia casistica di tali rapporti si veda V. PIERGIOVANNI, *I rapporti giuridici* cit.

¹⁵ Per un riepilogo delle sottomissioni a Genova dei luoghi del Dominio si veda G. ROSSI, *Gli Statuti della Liguria*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», XIV (1878), pp. 227-232. Tra i contributi che hanno affrontato il problema dell'organizzazione del Dominio genovese nel Medioevo si rimanda a: M. BUONGIORNO, *Stipendi e ricompense dei funzionari della Repubblica di Genova nel tardo medioevo*, in «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», LXVIII (1970), pp. 602-635; ID., *Organizzazione e difesa dei castelli della Repubblica di Genova nella seconda metà del XIV secolo*, in «Studi Genuensi», IX (1972), pp. 35-72; V. POLONIO, *L'amministrazione della "res publica" genovese fra Tre e Quattrocento. L'archivio "Antico Comune"*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XVII/1 (1977); L. SAGINATI, *L'organizzazione amministrativa a Genova e nel dominio nei secoli XV e XVI*, in «Bollettino dei Musei Civici Genovesi», IV (1982), pp. 75-87; V. PIERGIOVANNI, *I rapporti giuridici* cit.; V. POLONIO, *Le circoscrizioni territoriali nella Liguria medievale: modulo ecclesiastico o civile?*, in «Rivista di Studi Liguri», L (1984), pp. 177-181; R. PAVONI, *Organizzazione del territorio genovese nei secoli X-XIII*, in *Nuove fondazioni e organizzazione del territorio nel Medioevo*, Atti del Convegno, Albenga, 19-21 ottobre 1984 («Rivista Ingauna e Intemelia», n.s. XL/1-3, 1985), pp. 5-12; G. FELLONI, *La fiscalità nel dominio genovese tra Quattro e Cinquecento*, già pubblicato in «Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria», n.s. XXV (1989), pp. 91-110, ora in ID., *Scritti di Storia economica* cit., pp. 235-252; R. SAVELLI, *Scrivere lo statuto, amministrare la giustizia, organizzare il territorio*, in *Repertorio degli statuti della Liguria (secc. XII-XVIII)*, a cura di R. SAVELLI, Genova 2003 (Fonti per la Storia della Liguria, XIX), pp. 1-191. Utili anche alcune pagine di H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi nel Medioevo* cit., in particolare pp. 3-43.

¹⁶ V. POLONIO, *L'amministrazione della "res publica" genovese* cit., p. 9; G. PISTARINO, *La Liguria: regione nazione*, in ID., *La capitale del Mediterraneo: Genova nel Medioevo*, Genova 1993, p. 19.

che di una vera e propria unità statale si tratta dunque di un'aggregazione di singole entità territoriali, quasi una sorta di organizzazione federativa. Questo modello, comunque, sembra non essere troppo distante da altre realtà dell'epoca¹⁷.

Al pari di molti comuni italiani, in questa fase espansiva Genova si viene a misurare con quei nuclei di potere signorile radicati nelle aree circostanti¹⁸, i cui feudi, piuttosto numerosi, sono generalmente di ridotte dimensioni, spesso costituiti da piccoli borghi e dai territori ad essi adiacenti, ma rafforzati da un'estesa potestà giurisdizionale. Nell'intento di circoscrivere l'influenza dei signori locali, Genova tenta di vincolarli a sé attraverso la conclusione di legami di dipendenza o patti di aderenza, con i quali si procura giuramenti di fedeltà e impegni militari¹⁹. In alcuni casi ottiene la sottomissione di tali entità attraverso il ricorso al rapporto vassallatico, per cui il signore cede il territorio al Comune, che ne acquisisce l'alta sovranità, e glielo reinveste: si costituisce in questo modo una nuova dipendenza feudale²⁰.

¹⁷ V. PIERGIOVANNI, *I rapporti giuridici* cit., pp. 447-449; P. MASSA, *Introduzione a Lineamenti di organizzazione economica* cit., p. 9.

¹⁸ In Italia, come precisa Fernand Braudel, « il Medioevo aveva visto crescere una “feudalità” tutta speciale, vigorosa, ricca di proprietà allodiali, di feudi franchi ». Essa costituisce una pianta con radici molto profonde tanto che « resisté saldamente ai colpi che volevano inferirle » (cfr. F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1965 [ediz. orig. 1949], pp. 844-845). Le principali famiglie, infatti, grazie anche alle dirette investiture imperiali sui loro beni, riescono a conservare i propri possessi e la posizione sociale acquisita: G. FASOLI, *Feudo e castello*, in *Storia d'Italia*, V, *I documenti*, Torino 1973, 1, pp. 292-293. Sugli aspetti generali del feudalesimo in Italia in età medievale si rimanda a G. FASOLI, *Introduzione allo studio del feudalesimo italiano*, Bologna 1959.

¹⁹ Cfr. S. PUGLIESE, *Le prime strette* cit., pp. 86-88; G. PISTARINO, *La Liguria* cit., p. 15. Secondo Salvatore Pugliese (*Le prime strette* cit., pp. 86-87) Genova avrebbe costretto alcuni piccoli feudatari a sottoscrivere “alleanze ineguali” con l'intento di arrivare, in tempi successivi, a trasformarli da alleati in sudditi. Ciò rientrerebbe in una tendenza dei potentati maggiori all'assorbimento dei feudi di minore dimensione.

²⁰ V. PIERGIOVANNI, *I rapporti giuridici* cit., p. 442. Sul rapporto feudale, con particolare riguardo alle peculiarità giuridiche di quest'istituto si possono utilmente consultare in primo luogo le voci in alcuni importanti repertori, tra cui: C. DU CANGE, *Glossarium mediae et infimae latinitatis*, Niort 1883-87 (rist. anast. Bologna 1971-1972), alla voce *Feudum*; le voci *Feudo* nel *Digesto Italiano*, Torino 1892-1898, nel *Nuovo Digesto Italiano*, Torino 1937-40 e nel *Novissimo Digesto Italiano*, Torino 1957; A. PERTILE, *Storia del diritto italiano. Dalla caduta dell'Impero romano alla codificazione*, Torino 1892-1903², (rist. anast. Bologna 1965-1966), I, p. 191; III, p. 118 e sgg.; IV, p. 655 e sgg. Tra i principali lavori d'insieme si vedano (con la

Attraverso tale meccanismo perviene nelle mani dello Stato genovese buona parte di quelli che in Età moderna sono chiamati “feudi della Repubblica”: nel 1217, i Marchesi del Bosco, signori di Masone, vendono il feudo al comune di Genova che, in cambio, ne concede loro l’investitura²¹; undici anni più tardi la Dominante acquista il feudo di Castellaro con la villa di Pompeiana dai marchesi Clavesana che ne sono reinvestiti e, sul finire del Trecento, compra, sempre dai Clavesana, Pornassio e Rezzo, che vengono rifeudati²². Tale processo non è peculiare dell’area ligure: situazioni analoghe si verificano anche in altre realtà italiane, quali ad esempio il Marchigiano, il Bolognese o il Padovano²³.

Nel complesso l’azione genovese risulta più efficace verso Oriente, forse perché condotta con maggiore determinazione, mentre incontra numerose difficoltà e ottiene risultati definiti “mediocri” nell’entroterra e a Ponente, dove permangono vistose discontinuità²⁴. Lungo i confini dello Stato, e talvolta al suo interno, si trovano infatti numerosi feudi imperiali totalmente indipendenti da Genova e sottratti alla sua giurisdizione. Essi sono generalmente investiti dalla Corte cesarea ad esponenti di nobili fami-

relativa bibliografia): E. BRANCHI, *Storia della Lunigiana feudale*, Pistoia 1897-1898 (rist. anast. Bologna 1981), pp. 3-48; M. BLOCH, *La società feudale*, Torino 1987 [ediz. orig. 1939]; R. BOUTRUCHE, *Signoria e feudalesimo*, I, *Ordinamento curtense e clientele vassallatiche*, Bologna 1971 [ediz. orig. 1968]; II, *Signoria rurale e feudo*, Bologna 1974 [ediz. orig. 1970]; G. FASOLI, *Feudo e castello* cit., *passim*; G. TABACCO, *Il feudalesimo*, in *Storia delle idee politiche, economiche e sociali*, diretta da L. FIRPO, II/2, Torino 1983, pp. 55-105; F.L. GANSHOF, *Che cos’è il feudalesimo?*, Torino 1989, [ediz. orig. 1944]; R. DEL GRATTA, “*Feudum a fidelitate*”. *Esperienze feudali e scienza giuridica dal Medioevo all’Età moderna*, Pisa 1994.

²¹ ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A, *Relazioni diverse per l’Eccellentissima Giunta dei Confini intorno ai feudi, boschi e confini della Repubblica*, c. 118. Cfr. *I Libri Iurium della Repubblica di Genova*, I/3, a cura di D. PUNCUH, Genova 1998 (Fonti per la Storia della Liguria, X; Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Fonti, XXVII), docc. 508-509.

²² Cfr. N. CALVINI, *Nobili feudali* cit., pp. 99-100; A. MELONE, *Pornassio: problemi di storia tra Cinque e Seicento*, in *Genova, la Liguria e l’oltremare tra Medioevo ed Età moderna. Studi e ricerche d’archivio*, a cura di R. BELVEDERI, I, Genova 1974, p. 355 e ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A; *I Libri Iurium* cit., docc. 474, 480-483; *Liber iurium ecclesiae, comunitatis, statutorum Recii (1264-1531). Una comunità tra autonomia comunale e dipendenza signorile*, a cura di S. MACCHIAVELLO, Genova 2000 (Fonti per la Storia della Liguria, XIV).

²³ G. FASOLI, *Feudo e castello* cit., pp. 285-286.

²⁴ Cfr. J. HEERS, *Gènes au XV^e siècle* cit., pp. 594-596.

glie, prime fra tutte, Malaspina, Fieschi e Del Carretto, cui nel tempo se ne aggiungono altre, in particolare Doria e Spinola²⁵.

L'atteggiamento genovese nei confronti di tali territori muta nel corso del tempo. In particolare, a partire dal XVI secolo, la Superba, nell'intento di rendere più compatto il proprio Dominio, cerca di sfruttare di ogni occasione utile per ottenere l'investitura imperiale di questi.

2. *Acquisti di feudi imperiali nei secoli XVI-XVIII*

All'inizio dell'Età moderna si verifica una serie di avvenimenti esterni ed interni destinati a produrre importanti ripercussioni sulle vicende genovesi. Fra questi va anzitutto ricordato l'*asiento* concluso nell'agosto 1528 tra Andrea Doria e Carlo V, che sancisce l'ingresso della Repubblica in orbita spagnola e inaugura un periodo fortunato per la Dominante e per i suoi uomini d'affari, i quali divengono i principali finanziatori della Monarchia ispanica²⁶. Negli stessi anni Genova vive un aspro scontro interno che oppone le famiglie della vecchia nobiltà a quelle di più recente affermazione e che troverà conclusione solo con la riforma costituzionale del 1576²⁷.

²⁵ Cfr., ad esempio, la carta politica della Liguria in J. HEERS, *Gènes au XV^e siècle* cit., pp. 680-681, pur con i limiti che tale ricostruzione presenta. Sulle peculiarità dei feudi imperiali si vedano: S. PUGLIESE, *La prime strette* cit.; K.O. VON ARETIN, *L'ordinamento feudale in Italia nel XVI e XVII secolo e le sue ripercussioni sulla politica europea. Un contributo alla storia del tardo feudalesimo in Europa*, in « Annali dell'Istituto storico italo-germanico », IV (1978), pp. 51-94 (in particolare pp. 56-59).

²⁶ In proposito si vedano: R.S. LOPEZ, *Il predominio economico dei Genovesi nella Monarchia Spagnola*, già pubblicato in « Giornale Storico e Letterario della Liguria », XII/2 (1936), pp. 65-74, ora in ID., *Su e giù per la Storia di Genova*, Genova 1975 (Collana storica di Fonti e Studi diretta da G. Pistarino, 20), pp. 253-263; A. DOMINGUEZ ORTIZ, *Politica y Hacienda de Felipe IV*, Madrid 1960; G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari genovesi tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano 1971, pp. 289-300; A. TENENTI, *Las rentas de los genoveses en España a comienzos del siglo XVII*, in *Dinero y Credito (Siglos XVII al XIX)*, « Actas del Primero Coloquio Internacional de Historia Economica », 21-23 marzo 1977, ed. A. OTAZU, Madrid 1978, pp. 205-217; R. CARANDE, *Carlo V e i suoi banchieri*, Genova 1987 (traduzione dall'edizione ridotta *Carlo V y sus banqueros*, Madrid 1977); E. NERI, *Uomini d'affari e di governo tra Genova e Madrid (secoli XVI e XVII)*, Milano 1989; C. ÁLVAREZ NOGAL, *Los Banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665)*, Madrid 1997 (Banco de España - Servicio de Estudios. Estudios de Historia Económica, n. 36).

²⁷ Sulle vicende politiche di questo periodo si vedano in particolare: G. DORIA - R. SAVELLI, « *Cittadini di Governo* » a *Genova: ricchezza e potere tra Cinque e Seicento*, già pubbli-

Grazie anche ai considerevoli proventi ricavati dalla loro proficua attività creditizia, a partire dal Cinquecento, molti finanziari genovesi impiegano parte delle proprie ricchezze nell'acquisto di feudi localizzati nel basso Piemonte²⁸, nell'Italia centrale e meridionale o in Spagna²⁹. In questo modo, le necessità di alcuni potentati di reperire risorse sempre maggiori, primi fra tutti l'Impero e la Corona spagnola, trovano dunque risposta nell'ambizione di una classe di uomini d'affari desiderosi di crescere ulteriormente nella scala sociale, disposti ad effettuare cospicue elargizioni in cambio di possedimenti fondiari e titoli nobiliari³⁰.

cato in « Materiali per una Storia della cultura giuridica », X/2 (1980), pp. 277-355, ora in G. DORIA, *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova 1995, pp. 11-89; R. SAVELLI, *La Repubblica oligarchica. Legislazione, istituzioni e ceti a Genova nel Cinquecento*, Milano 1981; C. BITOSSI, *Il Governo dei Magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova 1990; A. PACINI, *I presupposti politici del "secolo dei genovesi". La riforma del 1528*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXX/1 (1990); ID., *La Genova di Andrea Doria nell'Impero di Carlo V*, Firenze 1999; ID., *La Repubblica di Genova nel secolo XVI*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2003, pp. 325-390; C. BITOSSI, *L'antico regime genovese, 1576-1797*, *Ibidem*, pp. 391-508 (con bibliografia aggiornata).

²⁸ I feudi dell'oltregiogo, non molto distanti da Genova, rappresentano inoltre una "base di emergenza" per le famiglie maggiormente coinvolte nelle lotte intestine del patriziato genovese. Cfr. G. DORIA, *Uomini e terre di un borgo collinare dal XVI al XVIII secolo*, Milano 1968, pp. 70-71.

²⁹ G. DORIA - R. SAVELLI, "Cittadini di Governo" cit., p. 56. Per un elenco dei feudi dei Genovesi nell'Italia centro-settentrionale cfr. F. GUASCO DI BISIO, *Dizionario italiano degli antichi Stati Sardi e della Lombardia*, Pinerolo 1911 (rist. anast. Bologna 1969).

³⁰ Il processo di vendita di feudi, che assume vaste proporzioni, almeno in alcune zone « sembra attenere più che alla storia della "feudalità", alla storia dei meccanismi di promozione sociale, di formalizzazione di uno status nobiliare per gente nuova: perché, tutto sommato, è il titolo la mira principale degli acquirenti, e il prezzo pagato una 'tassa sulla vanità' ». Cfr. G. CHITTOLINI, *Feudatari e comunità rurali (secoli XV-XVII)*, già pubblicato in *La rifeudalizzazione nei secoli dell'Età moderna: mito o problema storiografico?*, a cura di G. BORELLI, Atti della « Terza Giornata di Studio sugli Antichi Stati Italiani » (1984), Verona 1986 (« Studi Storici Luigi Simeoni », XXXVI), pp. 11-28 [con il titolo *Feudatari e comunità rurali nell'Italia centro-settentrionale (secoli XV-XVII)*], ora in G. CHITTOLINI, *Città, comunità e feudi* cit., pp. 227-242 (qui p. 240). Su questi temi si veda il più recente contributo dello stesso G. CHITTOLINI, *Poteri urbani e poteri feudali-signorili nelle campagne dell'Italia centro-settentrionale fra tardo medioevo e prima età moderna*, in « Società e Storia », XXI (1998), pp. 473-510 e, con riferimento all'area lombarda, cfr., da ultimo, M. SACCHI, « Alla ferrata solita della loggia dei mercanti ». *Il mercato dei feudi in Lombardia*, in « Società e storia », XXVII/1 (2004), pp. 51-95. Prendendo atto di questa "aspirazione alla nobiltà", che porta il ceto di mercanti e finanziari ad investire

Nello stesso periodo la Repubblica di San Giorgio, al pari di molti suoi nobili cittadini, manifesta il proprio interesse per i feudi imperiali, e in particolare per quelli situati lungo i suoi confini o “inviscerati” nel Dominio. Molti di essi rientrano già nella sfera di influenza genovese, in quanto posseduti da esponenti del patriziato cittadino, ma per evitare che tali territori possano essere ceduti a persone non gradite, il Governo impone ai propri sudditi l’obbligo di richiedere la preventiva autorizzazione al Senato prima di procedere alla eventuale alienazione, prevedendo pene severe per chi contravvenga a tale disposizione³¹. Si tratta comunque di una situazione precaria, dal momento che interessi privati o scarsa attenzione ai problemi dello Stato potrebbero far venir meno alla Superba l’appoggio di tali territori. Pertanto, essa cerca di acquistare il dominio utile dei feudi più rilevanti, così da poterli assicurare al proprio controllo³².

Il governo genovese non è tuttavia il solo a doversi confrontare con tale problematica; anche altri stati della penisola, quali la Repubblica di Venezia³³, lo Stato di Milano³⁴ o il Granducato di Toscana³⁵, pur con modalità

in titoli di prestigio sottraendo risorse ad attività commerciali e produttive, Fernand Braudel, a metà del Novecento, parlava di “tradimento della borghesia”. Si veda F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi cit.*, p. 837 e sgg.

³¹ ASG, *Archivio Segreto*, n. 1030, *Propositionum*, doc. 147; G. GIACCHERO, *Il Seicento e le compere di San Giorgio*, Genova 1979, pp. 104-105. La Repubblica mantiene tale disposizione nonostante il palese disappunto espresso dall’Imperatore. Cfr. S. PUGLIESE, *Le prime strette cit.*, p. 88.

³² Cfr. N. CALVINI, *La rivoluzione del 1753 a Sanremo. Parte II: gli sviluppi internazionali*, Bordighera 1953, pp. 50-51; V. VITALE, *Breviario della Storia di Genova. Lineamenti storici e orientamenti bibliografici*, Genova 1955, I, p. 278 e sgg.; T.O. DE NEGRI, *Storia di Genova*, Milano 1974, pp. 732-733; C. BITOSSI, « *La Repubblica è vecchia* ». *Patriziato e governo a Genova nel secondo Settecento*, Roma 1995, pp. 421-425.

³³ Già nel XIV secolo la Repubblica di Venezia richiede a Carlo IV il Vicariato imperiale sui feudi situati all’interno del proprio Dominio, vale a dire una delega dell’Imperatore ad esercitare alcune funzioni di sua spettanza. La più ambita sembra essere la possibilità di disporre liberamente di tali feudi nel caso in cui si verifici la devoluzione; ciò, come si comprende, ha la finalità di assicurarsi la supremazia sui baroni locali. Cfr. G. FASOLI, *Lineamenti di politica e legislazione feudale veneziana in terraferma*, in « *Rivista di Storia del Diritto italiano* », XXV (1952), pp. 61-94 (in particolare pp. 67-68). Tra gli altri contributi riguardanti l’area della Serenissima Repubblica di Venezia cfr.: G. GULLINO, *I patrizi veneziani di fronte alla proprietà feudale (secoli XVI-XVIII). Materiale per una ricerca*, in « *Quaderni Storici* », n. 43, XV/1 (1980), pp. 162-193; ID., *Un problema aperto: Venezia e il tardo feudalesimo*, in « *Studi Veneziani* », n.s., VII (1983), pp. 183-196; S. CIRIACONO, *Industria rurale e strutture feudali nella*

differenti, tentano di esercitare sui feudi inseriti nel loro dominio o posti negli immediati confini una forma di controllo, proprio per la rilevanza strategica che essi rivestono.

Alla base del forte interesse genovese per tali territori vi sono in primo luogo motivazioni di ordine politico. La Repubblica si propone anzitutto di rafforzare i propri confini e contrastare così le mire espansionistiche degli stati limitrofi, di eliminare alcune *enclaves* che interrompono la continuità del Dominio e di combattere più efficacemente il brigantaggio³⁶. Il controllo di questi feudi presenta però anche implicazioni di carattere economico tutt'altro che trascurabili³⁷. Un'attenta lettura della documentazione riguardante le trattative per l'acquisto degli stessi evidenzia infatti che tali operazioni sono sorrette da interessi che sono ad un tempo politici ed economici. Mentre da più parti, anche all'interno del governo genovese, si reputa «honorevole et utile alla Repubblica acquistar territorio et giuriditione»,

Terraferma Veneta tra Sei e Settecento, in *La rifeudalizzazione nei secoli dell'Età moderna* cit., pp. 67-89; S. ZAMPERETTI, *I piccoli principi. Signorie locali, feudi e comunità soggette nello Stato regionale veneto dall'espansione territoriale ai primi decenni del Seicento*, Venezia-Treviso 1991.

³⁴ C. MAGNI, *Il tramonto del feudo lombardo*, Milano 1937, pp. 176-183.

³⁵ Nello Stato mediceo, in virtù di accordi o di vere e proprie sottomissioni forzate, alcuni territori passano sotto l'alto dominio granducale, venendo così a perdere la loro originaria autonomia: nascono i cosiddetti "feudi misti" Cfr. E. FASANO GUARINI, *Lo Stato Mediceo di Cosimo I*, Firenze 1973 (« Archivio dell'Atlante storico italiano dell'Età moderna », Quaderno n. 1), p. 64. Un feudo misto è ad esempio il borgo lunigianese di Gropoli, per il quale i Medici ricevono l'investitura imperiale nel 1577 e che quindici anni dopo viene dagli stessi conferito al nobile genovese Giulio Sale. Cfr. M.S. ROLLANDI, *A Gropoli di Lunigiana. Potere e ricchezza di un feudatario genovese (secc. XVI-XVIII)*, Genova 1996, pp. 14-16 (anche in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVI/1). Sulla feudalità nel Granducato di Toscana si vedano inoltre: E. BRANCHI, *Storia della Lunigiana feudale* cit.; C. MAGNI, *I feudi imperiali rurali della Lunigiana nei secoli XVI-XVIII*, in *Studi di storia e diritto in onore di Enrico Besta per il XL anno del suo insegnamento*, Milano 1939, III, pp. 43-70; G. PANSINI, *Per una storia del feudalesimo nel Granducato di Toscana durante il periodo mediceo*, in « Quaderni Storici » n. 19, VII/1 (1972), pp. 131-186; I. POLVERINI FOSI, *Un programma di politica economica: le infeudazioni nel Senese durante il principato mediceo*, in « Critica Storica », XIII/4 (1976), pp. 76-88; G. CIACIAGLI, *I feudi medicei*, Pisa 1980.

³⁶ Cfr. N. CALVINI, *La rivoluzione* cit., p. 50 e sgg.; V. VITALE, *Breviario* cit., I, p. 278 e sgg.

³⁷ Sino ad oggi, la letteratura che si è occupata di tali problematiche ha lasciato in secondo piano le implicazioni economiche. Alcuni riferimenti in O. PASTINE, *Genova e Massa nella politica mediterranea del Primo Settecento*, in « Giornale Storico e Letterario della Liguria », III (1927), pp. 101-134, 197-240, pp. 3-9 dell'estratto; T.O. DE NEGRI, *Storia di Genova* cit., p. 733.

ogni qual volta se ne presenti l'opportunità, nel contempo si ribadisce che il controllo di tali aree porterebbe alla Superba « molto vantaggio e non mediocre beneficio a suoi redditi »³⁸. Un primo ritorno economico deriva dalla riscossione di quei proventi che spettano di diritto al feudatario e che vengono comunemente indicati come redditi feudali; l'attenzione verso tali introiti appare elevata, tanto che la Repubblica provvede a verificarne la natura e l'entità già durante le trattative. Il loro ammontare rappresenta infatti uno degli elementi cui si fa ricorso per tradurre in termini monetari il valore di un feudo, sottolineando così l'interesse per la rendita annua che da esso ci si attende di ricavare³⁹.

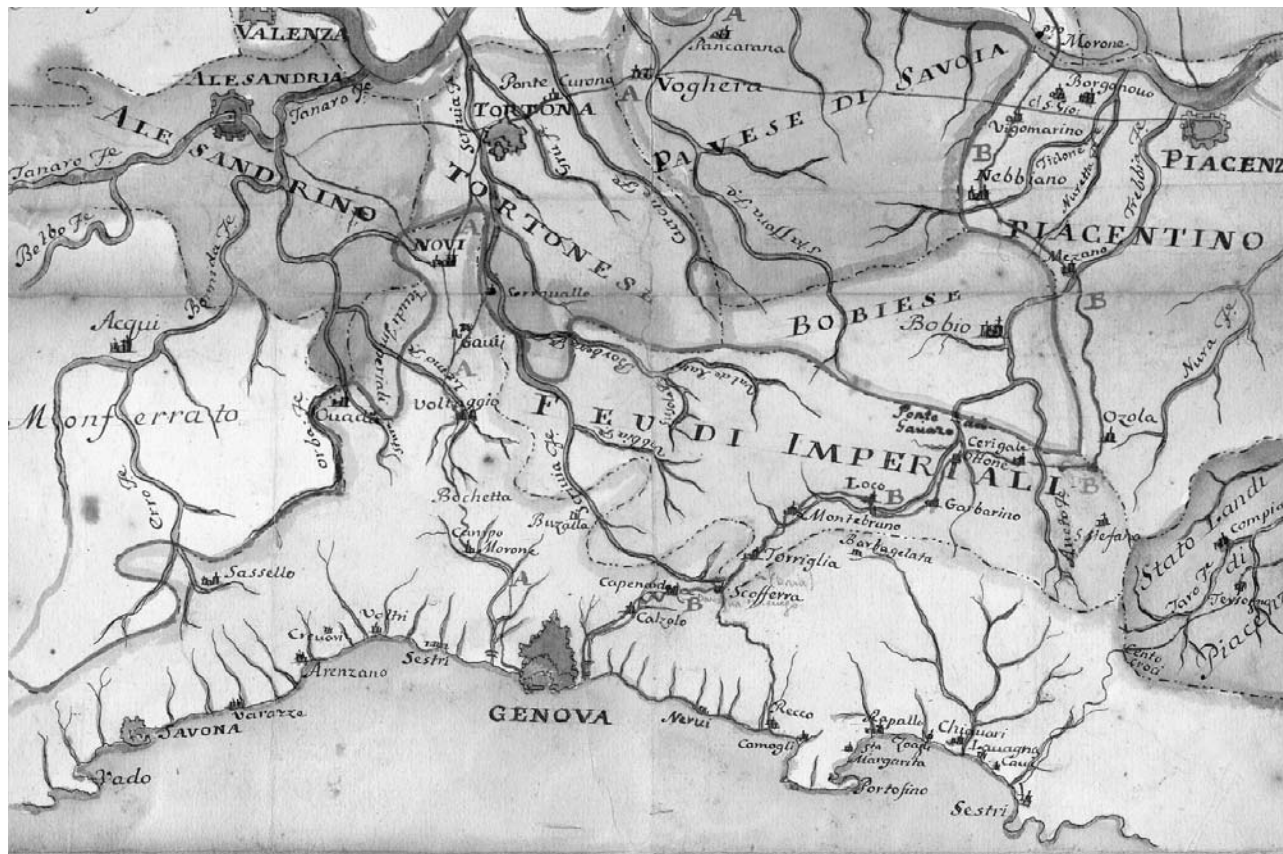
Accanto a questi vantaggi diretti e facilmente misurabili ve ne sono altri di tipo indiretto, la cui valutazione economica appare più complessa, ma non per questo sono da ritenersi meno importanti. La possibilità di esercitare una più efficace sorveglianza del Dominio permette infatti di ottenere un gettito fiscale maggiore, grazie ad una riduzione dell'evasione di gabelle e pedaggi, oltre ad un sensibile risparmio di spesa per la risoluzione delle questioni di confine⁴⁰. Inoltre, alcuni territori sono situati in posizioni chiave, che consentono di controllare importanti vie di comunicazione cui sono collegati rilevanti interessi commerciali. Molto spesso si tratta di passaggi obbligati, attraverso i quali è possibile raggiungere le zone oltre Appennino e che diventano fonti di importanti introiti daziari⁴¹.

³⁸ ASG, *Archivio Segreto*, n. 102, *Confinium 1706*, doc. 33.

³⁹ Si veda la relazione in Appendice II, doc. 2. In pratica si considera l'entità dei redditi annui stimati come la rata di una rendita perpetua e di essa si calcola il valore attuale sulla base di un tasso, generalmente nell'ordine del 3-4%. Su questo tema si vedano le considerazioni di M. SACCHI, « *Alla ferrata solita della loggia dei mercanti* » cit., pp. 63-68.

⁴⁰ ASG, *Archivio Segreto*, n. 102, *Confinium 1706*, doc. 33. I contrasti derivanti da problemi di confine fra la Repubblica e gli stati confinanti sono piuttosto frequenti. Esempio è il caso di Sassello, acquisto dalla Repubblica agli inizi del Seicento, sul quale si vedano: E. GRENDI, *La pratica dei confini: Mioglia contro Sassello, 1715-1745*, in « *Quaderni Storici* » n. 63, XXI/3 (1986), pp. 811-845; E. BASSO, *Il Monferrato e Genova nel tardo medioevo: collaborazione, conflitto, competizione in Il Monferrato: crocevia politico, economico e culturale tra Mediterraneo e Europa*, Atti del Convegno Internazionale, Ponzone 9-12 giugno 1998, a cura di G. SOLDI RONDININI, Ponzone 2000, pp. 205-218; G. REDOANO COPPEDÈ, *Il confine meridionale del Monferrato nell'età moderna, Ibidem*, pp. 341-352; B.A. RAVIOLA, *Il Monferrato gonzaghesco. Istituzioni ed élites di un micro-stato (1536-1708)*, Firenze 2003, pp. 390-396.

⁴¹ Cfr. cap. II, § 5.



Carta del Genovesato con i feudi imperiali circostanti (ASG, Fondo cartografico, Busta E - n. 164).

Emblematico a questo proposito è il caso del piccolo feudo di Carrosio, situato a settentrione della capitale, nell'Oltregiogo, ma di grande importanza perché al suo interno passa la strada principale che, attraverso il valico della Bocchetta, consente i collegamenti con Gavi, Novi e la Pianura Padana⁴². Ciò spiega ampiamente come mai la Repubblica nel 1614 decida di acquistare un sesto di tale feudo, nonostante sia valutato, in generale, « luogo di pochissima considerazione »⁴³.

Muovendo da questi presupposti, tra il XVI e il XVIII secolo Genova si avvale congiuntamente delle principali armi di cui dispone, denaro e diplomazia, e riesce così ad acquisire il dominio utile o una quota di esso di importanti feudi imperiali⁴⁴. I risultati raggiunti sono infatti il frutto di negoziati lunghi e complessi, che richiedono spesso un intenso utilizzo di canali diplomatici e un consistente impegno di risorse finanziarie⁴⁵. In primo luogo è necessario compensare adeguatamente i titolari del feudo affinché

⁴² Cfr. T.O. DE NEGRI, *Il feudo di Carrosio e il principio della «sovrànità territoriale» nel Settecento*, in *Miscellanea di geografia storica e storia della geografia nel primo centenario della nascita di Paolo Revelli*, Genova 1971, pp. 33-74 e R. BENSO, *Carrosio. Un paese, una storia*, Carrosio 2000, pp. 39-43.

⁴³ ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A, c. 89.

⁴⁴ Cfr. G. ASSERETO, *L'amministrazione del dominio di terraferma*, già pubblicato in *L'amministrazione nella storia moderna* [con il titolo *Dall'amministrazione patrizia all'amministrazione moderna: Genova*], Milano 1985, pp. 95-159, ora in ID., *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Savona 2000, p. 27. La documentazione per giungere all'individuazione di tali territori è decisamente abbondante, grazie anche alla presenza di duplicazioni, minute di pratiche e relazioni compilate in tempi successivi. Tra le fonti di maggiore utilità si vedano: ASG, *Manoscritti*, n. 218, *Descrizione di luoghi e terre appartenenti alla Serenissima Repubblica di Genova con dichiarazione degli introiti ed esiti spettanti alla medesima compilato d'ordine de' Supremi Sindicatori*; n. 224, *Notizie sugli acquisti fatti dalla Repubblica*; nn. 715-715A; n. 766, *Feudi e paesi della Liguria*; ASG, *Giunta dei Confini*, n. 62, *Affari generali II*; ASG, *Archivio Segreto, Investiture*, nn. 441-449, 453-455, 458-460 e *Propositionum*, nn. 1027-1033; M. VINZONI, *Indice delle Città, Borghi, Luoghi e Ville che compongono il Dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma*, ms. XVIII sec. in ASCG, *Manoscritti Brignole Sale*, n. 104.C.12. Non pare qui il caso di soffermarsi particolarmente sulle modalità di acquisto di ciascun feudo, che peraltro sono spesso riportate anche in monografie sulla storia dei singoli luoghi, così come indicato di volta in volta nelle note seguenti.

⁴⁵ Sull'importanza e il ruolo dei diplomatici genovesi cfr. V. VITALE, *La diplomazia genovese*, Milano 1941; ID., *Diplomatici e Consoli della Repubblica di Genova*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», LXIII (1934).

siano disposti a cedere le loro prerogative alla Repubblica, ma, perché ciò sia possibile, è essenziale ottenere l'assenso della Corte cesarea e la relativa investitura, con la quale vengano riconosciuti a tutti gli effetti i diritti acquisiti. Anche in questa seconda fase, dunque, è indispensabile poter disporre di ingenti somme di denaro, dal momento che l'Impero, trovandosi spesso in ristrettezze finanziarie, è disposto a rilasciare le rispettive concessioni dietro un adeguato compenso⁴⁶.

Gli esborsi sostenuti per assicurarsi il controllo di tali territori risultano quindi piuttosto consistenti, molto spesso ben oltre il valore economico degli stessi quale risulta sulla base dell'entità dei relativi introiti, ma l'interesse genovese è tale da far sì che, in alcuni casi, si ritenga preferibile ricorrere ad un aumento del debito pubblico pur di procurarsi le risorse necessarie⁴⁷.

Il primo acquisto in ordine di tempo è il feudo di Ponzano, situato nell'Appennino lunigianese e confinante per un lato con la Toscana; esso perviene alla Casa di San Giorgio nel 1540 tramite l'inviato Giovanni Salvago, dietro pagamento di 8.000 scudi d'oro ad Antonio Malaspina, il precedente titolare⁴⁸. Nel 1547 la Repubblica, sventata la congiura ordita da Gian Luigi Fieschi⁴⁹, ottiene in feudo i tre importanti possedimenti di Montoggio, Roccatagliata e Varese tolti alla famiglia e rafforza in questo modo la presenza genovese a Levante⁵⁰. Nel 1572 riceve la porzione di un denaro, cioè

⁴⁶ Ciò accade anche quando la Repubblica deve chiedere all'Imperatore il rinnovo delle proprie investiture. Cfr. cap. II, § 3.

⁴⁷ Il caso più eclatante è quello di Finale, il cui acquisto è ritenuto di importanza vitale per la Repubblica, tanto che, sul finire del XVI secolo, viene promulgata una legge che consente al governo genovese di assumere tutte le decisioni ritenute opportune al fine di raggiungere lo scopo, ivi compresa la possibilità di spendere qualsiasi somma di denaro si renda necessaria. Cfr. G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « *Sotto il felice e dolce dominio della Serenissima Repubblica* ». *L'acquisto del Finale da parte di Genova e la 'Distinta relazione' di Filippo Cattaneo De Marini*, Finale Ligure 2003, p. 24.

⁴⁸ G. SALVAGO, *Historie di Genova*, ms. XVI sec. in ADG, *Fondo Doria*, n. 1912/1, c. 65 r.; ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A cit., cc. 47 v.-48 r.; A. LOBERO, *Memorie storiche della banca di S. Giorgio*, Genova 1832, pp. 96-97.

⁴⁹ Sugli accadimenti politici di questo periodo si rimanda alla bibliografia indicata alla nota 27.

⁵⁰ Su Varese e Roccatagliata la Repubblica vantava antichi diritti, mentre Montoggio, il più vicino alla Dominante, è il luogo in cui si erano rifugiati i cospiratori e che la stessa espugnerà nel giugno 1547. Cfr. G. SALVAGO, *Historie* cit., cc. 141 v.-142 r.; M. VINZONI, *Il Do-*

1/240, del feudo di Savignone, quale legato testamentario lasciatole dal Magnifico Giulio Fieschi: si tratta però di una quota così irrisoria che il Governo non provvede nemmeno a prenderne possesso⁵¹.

Nel 1576 Genova non riesce a portare a termine il “negozio” di Oneglia, antico feudo dei Doria che passa ai Savoia⁵², né, qualche anno più tardi, va a buon fine quello di Santo Stefano, appartenuto ai Fieschi come Montoggio, Varese e Roccatagliata⁵³.

Altre importanti acquisizioni vengono effettuate nella prima metà del Seicento. Nel 1611 la Repubblica compra due terzi di Sassello, un territorio di primaria rilevanza strategica, poiché il suo possesso consente di controllare la strada che congiunge Savona ad Acqui, la cui importanza per Genova è cresciuta dopo il passaggio alla Spagna del Marchesato di Finale. La conclusione di tale negoziato, dunque, rientra in un disegno di più ampio respiro volto a conseguire l’acquisto di quest’ultimo feudo⁵⁴; per tale ragione l’interesse genovese è così elevato che il Fisco imperiale, cui era stata devoluta la quota in oggetto, riesce a spuntare un prezzo di 160.000 fiorini, pari a 400.000 lire, a fronte di una richiesta iniziale ben più contenuta⁵⁵.

Tre anni più tardi, dopo aver condotto a lungo trattative in segreto, per il timore che la divulgazione potesse comprometterne il buon esito, la Superba ottiene un sesto di Carrosio da Gio. Barvisio⁵⁶, e la restante terza

minio della Repubblica di Genova cit., *ad vocem*; A. SISTO, *I feudi imperiali del Tortonese (Sec. XI-XIX)*, Torino 1956, p. 53 e sgg. Per Varese si veda anche *Relatione dell’origine et successi della terra di Varese descritta dal r. p. Antonio Cesena l’anno 1558*, La Spezia 1982 (Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Cappellini, Studi e Documenti di Lunigiana, VI); per Roccatagliata cfr. inoltre F. SENA, *La podesteria di Roccatagliata e Neirone in tre documenti del XVI secolo*, Davagna 1988.

⁵¹ ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A, c. 50 v.

⁵² G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., pp. 97-99; G. MOLLE, *Oneglia nella sua Storia*, Milano 1972-1974, I, p. 231 e sgg.

⁵³ A. SISTO, *I feudi imperiali del Tortonese* cit., pp. 101-111.

⁵⁴ Cfr. V. VITALE, *Breviario* cit., I, p. 278; G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., pp. 102-103.

⁵⁵ ASG, *Manoscritti*, n. 224, cc. 88-89. K.O. VON ARETIN (*L’ordinamento feudale* cit., p. 54), indica un prezzo di partenza pari a 18.000 fiorini. A questo importo sono da aggiungere 7.000 fiorini quale compenso elargito ad alcuni funzionari intervenuti nell’operazione. Cfr. G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., p. 102.

⁵⁶ Gio. Barvisio avrebbe ricevuto la quota del feudo di Carrosio dall’imperatore Rodolfo II di cui risulta essere “consigliere segreto”. Cfr. R. BENSO, *Carrosio* cit., p. 39.

parte di Sassello da Gio. Maria Doria, rispettivamente per 24.500 e 133.000 lire di Genova⁵⁷.

L'attenzione della Serenissima si rivolge ora a Zuccarello, particolarmente ambito già sul finire del XVI secolo. L'acquisto avviene in due tempi: nel 1624 ottiene tre quarti del feudo, ma l'opposizione del Duca di Savoia, interessato anch'egli ad ottenere il controllo del marchesato, trascina la Repubblica in un conflitto, risoltosi poi favorevolmente per Genova, che nel 1632 riuscirà ad acquisirne anche il quarto restante. L'investitura di Zuccarello prevede la partecipazione per 2/3 nel feudo adiacente di Bardineto e una porzione di quello di Nasino, detta parte "Cevolina", pari a circa il 19% della superficie⁵⁸.

L'ultimo acquisto del XVII secolo risale al 1636, quando la Superba diviene "condòmina" al 50% di Campofreddo, «luogo posto nelle viscere dello Stato della Repubblica, vicino a Masone», feudo di cui Genova detiene l'alto dominio; nel gennaio di quell'anno rileva la quota di Francesco e Gio. Batta Spinola per poco più di 172.000 lire e, nel maggio successivo, ne ottiene l'investitura imperiale⁵⁹.

Tra la fine del Cinquecento e gli Anni Trenta del Seicento la Repubblica avvia un'importante opera di riorganizzazione del Dominio che prevede, tra l'altro, la revisione di alcune circoscrizioni amministrative⁶⁰, la realizza-

⁵⁷ Per Sassello si veda M. GARINO, *Storia di Sassello*, in «Atti della Società Savonese di Storia Patria», XXXVI (1964), pp. 317-378; per Carrosio R. BENSO, *Carrosio* cit., p. 41 e sgg.

⁵⁸ G. CASANOVA, *Il marchesato di Zuccarello. Storia e strutture tra Medioevo ed Età moderna*, Albenga 1989, p. 34 e sgg.

⁵⁹ L'esborso complessivo, pari a lire 172.033,50, è così determinato: 150.000 quale valore dei beni feudali, 21.141,50 di quelli allodiali, oltre a 892 lire riconosciute a titolo di miglorie. Per ottenere l'investitura si pagano alla corte cesarea 2.320 fiorini renani. Cfr. ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715, cc. 48 v.-49 r. Si veda inoltre D. LEONCINI, *Campo nei secoli. Storia del feudo imperiale di Campo Freddo*, riedizione a cura di M. CALISSANO - F.P. OLIVERI - G. PONTE, Campo Ligure 1989, p. 207 e sgg.

⁶⁰ L. CALCAGNO, *La riforma costituzionale del 1576 e la riorganizzazione del dominio genovese*, in *Studi in onore di Francesco Cataluccio*, in «Miscellanea Storica Ligure», n.s., XV (1983-84), I, pp. 115-136. Tra i principali contributi che si sono occupati dell'organizzazione amministrativa e territoriale dello Stato genovese in Età moderna si vedano: G. FORCHER, *Doge, Governatori, Procuratori, Consigli e Magistrati della Repubblica di Genova*, Genova 1968; G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali civili ed ecclesiastiche nella Repubblica di Genova alla fine del XVIII secolo*, già pubblicato in «Rivista Storica Italiana», LXXXIV (1972), pp. 1067-1101, ora in ID., *Scritti di Storia economica* cit., pp. 897-936; G. ASSERETO, *L'amministrazione*

zione di un maggiore accentramento e di un più pregnante controllo tributario e finanziario attraverso l'istituzione, nel 1623, del Magistrato delle Comunità⁶¹. Ciò avviene anche in funzione delle recenti acquisizioni che portano ad un sensibile ampliamento territoriale e alla necessità di ripensare l'organizzazione periferica dello Stato.

Qualche tempo dopo, l'attenzione del governo genovese si sposta a Levante, nell'intento di ostacolare l'espansione di Firenze: è una questione vecchia di secoli. Già nella seconda metà del Quattrocento, infatti, la Repubblica, allo scopo di rafforzarsi ulteriormente sul versante orientale, spinta dal desiderio di controllare le vie commerciali verso la Toscana e Livorno in particolare, aveva cercato di acquistare Piombino e, qualche decennio più tardi, Pietrasanta⁶². All'inizio del Seicento, poi, a causa del mancato assenso cesareo, non era riuscita ad assicurarsi il feudo di Suvero; il tentativo verrà ripetuto negli anni Sessanta del Seicento e nel secolo seguente, ma con lo stesso esito⁶³. Nel periodo 1647-1650 è la volta di Pontremoli, che

del dominio cit., pp. 9-76; G. FELLONI, *Distribuzione territoriale della ricchezza e dei carichi fiscali nella Repubblica di Genova*, già pubblicato in *Prodotto lordo e finanza pubblica, secoli XIII-XIX*, « Atti della Ottava Settimana di Studi » dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini", Prato, 3-9 maggio 1976, a cura di A. GUARDUCCI, Firenze 1988, pp. 765-803, ora in ID., *Scritti di Storia economica* cit., pp. 199-234; G. FELLONI, *La fiscalità nel dominio genovese* cit.; G. ASSERETO, *Comunità soggette e poteri centrali*, già pubblicato in *Comunità e poteri centrali negli antichi Stati italiani. Alle origini dei controlli amministrativi* [con il titolo *Amministrazione e controllo amministrativo nella Repubblica di Genova: prospettive dal centro e prospettive dalla periferia*], a cura di L. MANNORI, Napoli 1997, pp. 117-138, ora in ID., *Le metamorfosi della Repubblica* cit., pp. 77-96.

⁶¹ Cfr. G. ASSERETO, *L'amministrazione del dominio* cit.; G. BENVENUTO, *Una magistratura genovese, finanziaria e di controllo: il Magistrato delle Comunità*, in « La Berio », XX/3 (1980), pp. 18-42; E. GRENDI, *Il Cervo e la Repubblica. Il modello ligure di antico regime*, Torino 1993, *passim*.

⁶² Cfr. A. PESCE, *Un tentativo della Repubblica di Genova per acquistare lo Stato di Piombino (Dicembre 1450 - Febbraio 1451)*, in « Archivio Storico Italiano », LXXI, I/1 (1913), pp. 30-86; L. VOLPICELLA, *La questione di Pietrasanta nell'anno 1496 da documenti genovesi e lucchesi*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », LIV/1 (1926).

⁶³ T.O. DE NEGRI, *Il feudo di Suvero. "Strada Reggia" e "Gambatacca" nel Settecento. Questioni di confine tra Genovesato e Toscana*, in « Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura regionale », XIII/1-2 (1961), pp. 37-45. Altre informazioni sul feudo si ricavano da: E. BRANCHI, *Storia della Lunigiana feudale* cit., II, pp. 478-566; P. TOMAINI, *Brugnato, città abbatiale e vescovile*, Città di Castello 1957, pp. 169-173. Relativamente al mancato acquisto del 1608 cfr. ASG, *Archivio Segreto*, n. 34, *Confinium 1608*, doc. 11; per gli altri tentativi: ASG,

per Genova si traduce nell'ennesima sconfitta a beneficio del Granducato di Toscana⁶⁴.

Sul principio del XVIII secolo si riaccende l'interesse genovese per i feudi imperiali e in particolare per il Marchesato di Finale che, data la sua notevole estensione e la sua particolare posizione geografica, rappresentava una vera e propria spina nel fianco della Repubblica⁶⁵. In un anonimo memoriale dell'epoca indirizzato al governo genovese si fa presente che «la Corte Cesarea ha tanto bisogno di denaro [...] che sarebbe pronta à vendere il Dominio diretto di molti, anzi tutti i feudi imperiali vicini allo Stato della Repubblica Serenissima posseduti da Cavaglieri genovesi»⁶⁶. Tale circostanza viene ritenuta una proficua occasione per ingrandire il Dominio e, prosegue l'autore del memoriale, «quando con qualche sborso si potesse ciò ottenere, non si potrebbe far miglior giornata dalla Repubblica Serenissima», al punto che «i veri Republichisti amanti della patria, quando bisognasse, sarebbero pronti a portare i propri argenti nella cecca a disposizione di Vossignorie Serenissime»⁶⁷. In un'altra nota si ricorda che lungo i confini della Repubblica vi sono anche moltissimi feudi dipendenti dalla Camera di Milano il cui possesso apporterebbe vantaggi non trascurabili⁶⁸.

Nonostante l'ambizione mostrata e i numerosi progetti intrapresi, ne vengono condotti a termine solo due, anche se di notevole rilievo: l'acquisto del Marchesato di Finale con le relative "dipendenze" (cioè le Podesterie di Calizzano e Carcare), nel 1713, per la considerevole cifra di

Ibidem, n. 67, *Confinium 1661*; *Ibidem*, n. 71, *Confinium 1665*; *Ibidem*, n. 229, *Prattica dell'acquisto di Suvero 1720 in 1733*.

⁶⁴ M. GIULIANI, *La contesa tra Genova e Firenze per l'acquisto di Pontremoli (1647-1650)*, in « Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura regionale », X/1-2 (1958), pp. 55-65.

⁶⁵ Cfr. O. PASTINE, *Genova e Massa* cit. e N. CALVINI, *La rivoluzione* cit., p. 49 e sgg.; G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « *Sotto il felice e dolce dominio della Serenissima Repubblica* » cit., in particolare pp. 11-14. Sul Settecento genovese, oltre alla bibliografia generale già citata, si vedano: R. DI TUCCI, *La ricchezza privata e il debito pubblico di Genova nel secolo decimottavo*, in « Atti della Società Ligustica di Scienze e Lettere », n.s., XI/1 (1932), pp. 1-63; G. GIACCHERO, *Economia e società del Settecento genovese*, Genova 1973; C. BITOSI, « *La Repubblica è vecchia* » cit.

⁶⁶ ASG, *Archivio Segreto*, n. 102, *Confinium 1706*, doc. 33.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ *Ibidem*.

1.200.000 pezzi da 8 reali, pari a 6.000.000 di lire genovesi di banco⁶⁹, e di una quota del feudo di Busalla, pari a circa 22 carati, comprata nel 1728, di cui però si ottiene l'investitura dieci anni più tardi⁷⁰.

Questa è l'ultima delle acquisizioni condotte a termine dalla Repubblica che ora risulta detenere il dominio utile dei seguenti feudi:

Feudo	Anno di acquisto	Quota acquisita
Ponzano	1540	100%
Montoggio	1547	100%
Roccatagliata	1547	100%
Varese	1547	100%
Savignone	1572	1/240
Sassello	1611	2/3
	1614	1/3
Carrosio	1614	1/6
Zuccarello	1624	3/4
(con Bardineto e Nasino)	1632	1/4
Campofreddo	1636	50%
Finale (e dipendenze)	1713	100%
Busalla	1728	22/24

Si tratta però di un quadro temporaneo. Nel 1735, in seguito agli accordi di pace al termine della guerra di successione polacca, confermati poi con il trattato di Vienna del 1738, l'Imperatore cede ai Savoia l'alta sovranità su cinquantasette feudi imperiali, tra cui Bardineto, Nasino, Carrosio, di cui era condomina la Repubblica, oltre a Rezzo, Alto e Caprauna. Si crea una situazione complessa poiché Genova, invece, non considerava questi ultimi come feudi imperiali veri e propri, tanto da vantarne l'alto dominio e conce-

⁶⁹ Cfr. G. FELLONI, *Il debito consolidato della repubblica di Genova nel secolo XVIII e la sua liquidazione*, già pubblicato in *Scritti in onore di Giordano dell'Amore*, Milano 1969, ora in ID., *Scritti di Storia economica* cit., pp. 167-199 (qui p. 170). Per altre notizie sull'acquisto si rimanda a: G.A. SILLA, *Storia del Finale*, II, Savona 1965, p. 655 e sgg.; F. MANCA, *Il marchesato del Finale nella prima metà del XVIII secolo*, in *Storia di Finale*, Savona 1998, pp. 167-200; G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « Sotto il felice e dolce dominio della Serenissima Repubblica » cit.

⁷⁰ L. TACCHELLA, *Busalla e la Valle Scrivia nella storia*, Verona 1981, pp. 180-188.

derne l'investitura da secoli. Tuttavia, le numerose rimostranze proposte dai suoi ambasciatori, non avranno buon esito⁷¹.

Nel complesso si può osservare che, nonostante tali perdite, tra Cinque e Settecento la Superba è riuscita ad estendere progressivamente il proprio controllo sulla quasi totalità della regione ligure, realizzando di fatto una sorta di barriera continua che si frappone fra gli stati dell'entroterra padano e il mare; tale situazione resterà pressoché immutata sino al termine dell'antico regime.

3. *La caduta della Repubblica oligarchica e l'abolizione della feudalità: una laboriosa transizione*

Negli anni Ottanta e Novanta del XVIII secolo, sull'eco della Rivoluzione francese, emergono anche a Genova le idee innovatrici sostenute da esponenti della grande borghesia mercantile e finanziaria, ma osteggiate dal popolo, dalla piccola borghesia e da buona parte dall'aristocrazia.

Il 21 maggio del 1797 un gruppo di giacobini, capeggiati dal nobile Filippo Doria, dà vita ad un tumulto che, grazie anche all'arrendevolezza del governo, sembra destinato a rovesciare l'ordine costituito, ma, nei giorni successivi, alcuni patrizi, sostenuti dal clero, armano facchini e carbonai dello scalo genovese e contadini delle vallate circostanti per reprimere i rivoluzionari. I disordini cittadini terminano solamente con l'intervento di Napoleone, che sancisce la definitiva caduta del governo oligarchico; il successivo 6 giugno, nella convenzione di Mombello, vengono stabilite le modalità di transizione alla Repubblica democratica ligure⁷².

⁷¹ Genova, dunque, non riesce ad impedire alla Corte cesarea di esercitare i propri diritti su tali territori che, evidentemente, non hanno mai perso lo *status* originario di feudi imperiali. Cfr. T.O. DE NEGRI, *Storia di Genova* cit., pp. 736-738. Per la documentazione si veda in particolare ASG, *Archivio Segreto*, n. 212, *Prattica delle cinque terre state tolte alla Repubblica e cesse a sua Maestà il Re di Sardegna nel trattato di pace conchiuso in Vienna tra S. M. Cesarea ed il Re di Francia nel 1737*.

⁷² Sulle vicende di questo periodo e gli eventi immediatamente precedenti che hanno portato alla caduta del regime oligarchico si vedano in particolare: G. BIGONI, *La caduta della Repubblica di Genova nel 1797*, in «Giornale Ligustico», XII (1897), pp. 233-340; R. BOUDARD, *Échos et influences de la Révolution française a Gênes entre 1789 et 1797*, in «Rêvue d'Histoire économique et sociale», XLVIII (1970), pp. 55-85; M. DA PASSANO, *Il processo di costituzionalizzazione della Repubblica Ligure (1797-1799)*, in «Materiali per una Storia della Cultura Giuridica», III/1 (1973), pp. 77-260; G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., pp. 419-446; G. ASSERETO, *La Repubblica ligure. Lotte politiche e problemi finanziari (1797-1799)*, Torino 1975, pp. 11-67; C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Torino 1978

Sull'esempio di quanto accaduto in Francia all'indomani della Rivoluzione, circa un mese dopo, l'8 luglio 1797, il proclama di François Vendriès, agente delle contribuzioni e finanze d'Italia in nome e per conto del Bonaparte, dichiara abolito il regime feudale⁷³.

« Citoyens

Le sol que vous habitez est fait pour la liberté. Depuis long temps, néanmoins, la féodalité vous tient assujétis à ses lois arbitraires et oppressives. Ces lois doivent enfin cesser. Affranchis depuis plus d'un an de la domination Imperiale par les victoires de l'Armée d'Italie, environnées de peuples qui, sous sa protection, ne reconnoissent plus que le regime de l'Egalité et de la liberté, vous devez aussi participer aux mêmes avantages.

Article I

Tout regime ou système feodal est aboli dans les fiefs imperiaux. Dans cette abolition sont compris:

1° Le droit de police et d'administration de justice.

2° Le droit de chasse, de pêche, de banalité des moulins, celui de succession à défaut de descendance masculine, celui de lods et ventes, de censive, de champart, de garde, de corvée, de péage, de gabelle sur les objets de commerce »⁷⁴.

L'editto sancisce l'abolizione nei feudi imperiali di quegli elementi del sistema feudale che sono sopravvissuti lungo i secoli dell'Età moderna, e specificamente i diversi gravami ed i vincoli contrari ai principi di libertà e uguaglianza che ispirano il nuovo ordine democratico. Il primo articolo abroga tutte quelle prerogative che costituiscono l'essenza del potere signorile. Tra di esse spiccano anzitutto i diritti di polizia e di amministrazione

(*Storia d'Italia*, diretta da G. GALASSO, IX), pp. 489-505; R. SINIGAGLIA, *Fervori giacobini e lotta antioligarchica a Genova in alcune lettere dell'ambasciatore russo Lizakevič (1793-1794)*, in *Studi in onore di Francesco Cataluccio* cit., 2, pp. 479-513; A. RONCO, *Storia della Repubblica Ligure 1797-1799*, Genova 1986; G. ASSERETO, *Insorgenti e "Viva Maria"*, già pubblicato in « Studi Storici » [con il titolo *I "Viva Maria" nella Repubblica Ligure*], XXXIX (1998), pp. 449-471, ora in ID., *Le metamorfosi della Repubblica* cit., pp. 263-289; ID., *Governo e amministrazione nella Repubblica ligure*, in ID., *Le metamorfosi della Repubblica* cit., pp. 163-181; C. BITOSSI, *L'antico regime genovese* cit.; G. ASSERETO, *Dalla fine della repubblica aristocratica all'Unità d'Italia*, in *Storia di Genova* cit., pp. 509-516.

⁷³ Una copia è in BUG, Ms. C.III.4, *Collezione di scritti intorno ai beni degli ex feudatari dei Monti Liguri*, cc. 120 r.-v. Il 17 ottobre dello stesso anno, inoltre, con la firma del trattato di Campofornio gli ex feudi imperiali del Tortonese, che Genova, a più riprese, aveva tentato senza successo di assoggettare al proprio controllo, vengono annessi alla Repubblica Ligure (cfr. A. SISTO, *I feudi imperiali del Tortonese* cit., p. 175).

⁷⁴ BUG, Ms. C.III.4, cc. 120 r.-v.

della giustizia, cui fanno seguito le altre attribuzioni che il feudatario esercita in forza della sua superiorità nei confronti dei sudditi, ossia le privative, in particolare le bannalità dei mulini e le “riserve” di caccia e di pesca, oltre ai diritti di successione in caso di estinzione della linea maschile, di laudemio, vendite, ricognizione, decima, guardia, *corvée*, pedaggi e gabelle sulle merci.

Il proclama, come enunciato nelle premesse, si propone dunque di abolire le norme “arbitrarie ed oppressive” della feudalità e non di colpire indistintamente tutte le proprietà facenti capo agli ex feudatari; le prerogative soppresses sono quindi quelle che risultano espressamente dall’atto di investitura. Nel primo articolo, come si è visto, si parla infatti della bannalità dei mulini, cioè la privativa, non già « l’edificio de molini che non è regalia e che è facoltativo a chiunque di fabbricarne, diversamente si cadrebbe nell’assurdo di confiscare la proprietà di un particolare mentre si abolisce la feudalità »⁷⁵.

Come diritto di successione in seguito all’estinzione della discendenza maschile, « deve intendersi di quello che fosse inerente alla natura del feudo e reversivo al sovrano infeudante e non già di quello che fosse di patto particolare ne’ contratti d’enfiteusi, poiché ciascheduno può apporre nei contratti quelle condizioni non vietate dalle leggi che più le piacciono; e se contro la mente dell’editto si volesse estendere l’abolizione a detti contratti, sarebbe un attacco al diritto di proprietà »⁷⁶. Lo stesso deve dirsi dei diritti di laudemio, vendita e ricognizione, e cioè di quei tributi che si pagano al “principe” al mutamento della sua persona o di quella del “barone”, o in caso di vendita del feudo e non di quelli dovuti per il rinnovo delle investiture di beni enfiteutici, che non costituiscono una prerogativa feudale, ma sono un frutto dell’enfiteusi e, pertanto, di natura contrattuale⁷⁷.

Tuttavia, l’individuazione dei diritti espressamente abrogati appare spesso non agevole; i signori, dal canto loro, cercano di far dichiarare come allodiali la maggior parte dei beni posseduti, in evidente contrasto con l’interesse delle singole comunità. Alcune di queste, nel frattempo, sono insorte e si sono impossessate di ogni bene mobile e immobile degli ex feudatari, anche di quelli che appartengono loro in proprietà piena ed esclusiva. Si aprono così numerosi contenziosi tesi a definire in maniera specifica le

⁷⁵ *Ibidem*, cc. 121 r.-122 r.

⁷⁶ *Ibidem*, c. 121 r. e sgg.

⁷⁷ *Ibidem*. Altre osservazioni alle cc. 13 r.-15 r.

prerogative feudali abolite e garantire invece il pacifico godimento dei beni allodiali ai loro legittimi titolari⁷⁸. Tali operazioni richiedono particolari cautele, sia per evitare danni patrimoniali agli ex-feudatari, sia per impedire che l'abolizione delle attribuzioni signorili si traduca in realtà in un atto puramente formale, ma di fatto queste sopravvivano sotto mentite spoglie⁷⁹.

La situazione appare poi particolarmente delicata per quanto attiene i cosiddetti “fitti gentili”, cioè i canoni riscossi dal signore in virtù di contratti enfiteutici o similari⁸⁰.

« Article IV

Ne sont pas compris dans les suppressions susdites les rentes annuelles, ou rentes à locaterie perpetuelle, désignée en Italie sous le nom de *fitto perpetuo*, pourvû que la rente soit établie sur un fonds vraiment sorti de la propriété du locateur et qu'elle ne renferme en elle aucun droit ni devoir seigneuriaux »⁸¹.

Nell'articolo quarto si afferma dunque che non sono abolite le rendite annuali o rendite a locazione perpetua, purché siano imposte effettivamente su di un fondo facente parte del patrimonio del locatore e che il canone non mascheri alcun diritto né dovere di tipo signorile⁸². Equivoci a tal proposito nascono in particolare dal fatto che, spesso, tali terreni vengono indicati nel linguaggio comune come “feudali” o “camerali” (in quei territori investiti alla Repubblica) e che, per acquistarne il possesso, in virtù di norme consuetudinarie è necessario essere sudditi del signore cui appartengono. Ne deriva che i forestieri possono eventualmente diventare enfiteuti solo se ac-

⁷⁸ Cfr. M. DA PASSANO, *Il processo di costituzionalizzazione* cit., pp. 134-135; G. ASSERETO, *La Repubblica ligure* cit., pp. 83-84.

⁷⁹ Non pare qui il caso di soffermarsi sulle modalità con le quali ciò avviene. Per indicazioni di carattere generale si rimanda a: *Feudo*, in *Digesto italiano* cit., § 21 e sgg.; C. MAGNI, *Il tramonto del feudo lombardo* cit., p. 337 e sgg. Per ulteriori riferimenti anche al di fuori del contesto italiano cfr. *L'abolition de la féodalité dans le monde occidental*, Actes du Colloques Internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique, Toulouse 12-16 novembre 1968, Paris 1971; A. SOBOUL, *Contadini, feudalità e rivoluzione francese*, in « Quaderni Storici », n. 19, VII/1 (1972), pp. 27-56; ID., *La società francese nella seconda metà del Settecento*, Napoli 1973; R. AGO, *La feudalità in età moderna*, Roma-Bari, 1998², pp. VII-IX.

⁸⁰ BUG, Ms. C.III.4., cc. 14 r.-v. Sull'applicazione di tali forme contrattuali in ambito ligure si veda più avanti, capp. III-V.

⁸¹ BUG, Ms. C.III.4., c. 120 v.

⁸² *Ibidem*, c. 14 r.-v.

cezzano di compiere atto di vassallaggio e prestare giuramento di fedeltà. Ciò, tuttavia, secondo l'opinione che sembra essere prevalente, non fa nascere alcun dovere di tipo signorile in capo al conduttore del fondo. L'appellativo in questione, dunque, non si riferisce alla natura giuridica dei beni, ma ai soggetti che sono proprietari degli stessi (il feudatario o la Camera)⁸³.

Le interpretazioni, tuttavia, non paiono univoche. In un cartulario dei beni enfiteutici di Ovada e Sassello, iniziato nel 1767, si trova un'aggiunta sul frontespizio, datata 1801, nella quale si precisa che « non si sono continuati li due libri dopo li 22 maggio 1797 perché [è stata] messa in uso la democrazia, che ha dato luogo di pagare le tasse territoriali in ogni cantone del territorio ligure, sia sopra beni soggetti in prima a fitto gentile, sia non soggetti »⁸⁴.

Non sono ancora del tutto note le modalità ed i processi, spesso protrattisi a lungo, con i quali si è arrivati alla disgregazione del sistema feudale nel Genovesato. Dopo la caduta della Repubblica aristocratica, in particolare, i beni feudali e allodiali situati nei territori ad essa investiti concorrono almeno in parte a formare il demanio del nuovo Stato o quello delle Municipalità⁸⁵.

Più complesse appaiono invece le vicende legate agli ex feudi imperiali che erano stati concessi a singoli o famiglie. I signori, infatti, spesso fortemente penalizzati, protestano vivamente per i soprusi subiti e sostengono che, dato lo spirito del proclama di François Vendriès, « non si può riguardare che come un vero spoglio l'occupazione e godimento di essi fatto dalle municipalità e commissarii in ottobre 1797 ... »; pertanto « se ne deve fare il rilascio colla diffusione de danni »⁸⁶. Ma non è tutto. Per la perdita dei diritti feudali acquistati a titolo oneroso essi pretendono di dover ricevere anche una « legale e giusta compensazione »⁸⁷.

Tali rivendicazioni, portate avanti tenacemente da alcuni nobili, non andranno però a buon fine. I contenziosi proseguiranno anche dopo l'annessione al Piemonte a seguito del Congresso di Vienna, ma le richieste

⁸³ *Ibidem*, c. 14 v.

⁸⁴ ASG, *Magistrato delle Comunità*, n. 874.

⁸⁵ Interessanti indicazioni a tal proposito si ritrovano nella contabilità pubblica a partire dal 1797; cfr. in particolare ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 2211, 2212, 2213. Tali processi, tuttavia, sono ancora quasi interamente da ricostruire.

⁸⁶ BUG, Ms. C.III.4., c. 15 r.

⁸⁷ *Ibidem*.

avanzate non troveranno accoglimento. Gli “antichi” feudatari, nell’impossibilità di ottenere alcuna forma di indennizzo, si vedono dunque costretti a ricorrere ai tribunali civili per ottenere almeno il riconoscimento dei loro beni allodiali⁸⁸.

4. *Feudi imperiali e feudi della Repubblica: un quadro d’insieme*

Come si è visto, nel 1728, dopo l’ultimo acquisto compiuto, la Repubblica di Genova risulta investita dei feudi imperiali di Finale, con le relative “pertinenze” (il cosiddetto “Stato delle Langhe”), Montoggio, Ponzano, Roccatagliata, Sassello, Varese e Zuccarello, nella loro totalità, oltre a parti di Busalla, Campofreddo, Carrosio e Savignone, pari rispettivamente a 22/24, 1/2, 1/6 e 1/240⁸⁹. L’investitura di Zuccarello comprende inoltre una quota di due territori ad esso adiacenti, vale a dire Bardineto e Nasino.

La partecipazione a Savignone, ricordata ancora in un memoriale settecentesco, come puntualizzato in un altro documento appare puramente nominale, senza alcun valore politico ed economico, giacché si precisa che il governo genovese non risulta averne mai preso possesso né percepito alcun reddito⁹⁰.

Inoltre la Repubblica detiene l’alta sovranità su alcuni feudi: Alto e Caprauna, Casanova e Maremo, Castellaro e Pompeiana, Cosio, Lingueglietta, Masone, Mendatica, Montegrosso, Pornassio, Rezzo, Vellego. Normalmente, come si è visto, tali possedimenti sono entrati a far parte del dominio genovese in epoca precedente rispetto ai feudi imperiali, in particolare tra il XIII e il XV secolo⁹¹.

⁸⁸ Cfr. A. SISTO, *I feudi imperiali del Tortonese* cit., pp. 177-179; C. MAGNI, *I feudi imperiali rurali della Lunigiana* cit., p. 67 e sgg.

⁸⁹ Come si è precisato in precedenza la Repubblica acquista una parte di Busalla nel 1728, ma ne ottiene ufficialmente l’investitura solo dieci anni più tardi. Tuttavia, di fatto, Genova inizia ad esercitare il proprio controllo sul feudo ben prima di ottenere il riconoscimento imperiale dei propri diritti e, pertanto, si è indicato il 1728 come data di effettivo ingresso di tale territorio nella sfera di influenza genovese (cfr. L. TACCHELLA, *Busalla e la Valle Scrivia* cit., pp. 187-188). In questo senso anche G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali* cit., p. 907.

⁹⁰ ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A, c. 50 v.

⁹¹ La data prescelta per la costruzione del quadro di riferimento è il 1728, anno in cui la Repubblica ha acquisito di fatto il controllo su tutti i feudi imperiali e non ha ancora perduto il possesso di Alto e Caprauna, Bardineto, Nasino, Carrosio e Rezzo.

Dall'esame della ricostruzione cartografica effettuata si può osservare che i territori in oggetto risultano distribuiti un po' in tutta la regione ligure, più concentrati nel Ponente dove permane una maggiore frammentazione. Essi sono in massima parte localizzati lungo l'arco alpino-appenninico o comunque nell'entroterra; fanno eccezione Lingueglietta e Finale che raggiungono il litorale. I feudi della Repubblica sono ubicati esclusivamente ad occidente, tranne Masone che è più vicino alla capitale, mentre i feudi imperiali sono distribuiti con maggiore regolarità lungo l'intero Dominio⁹².

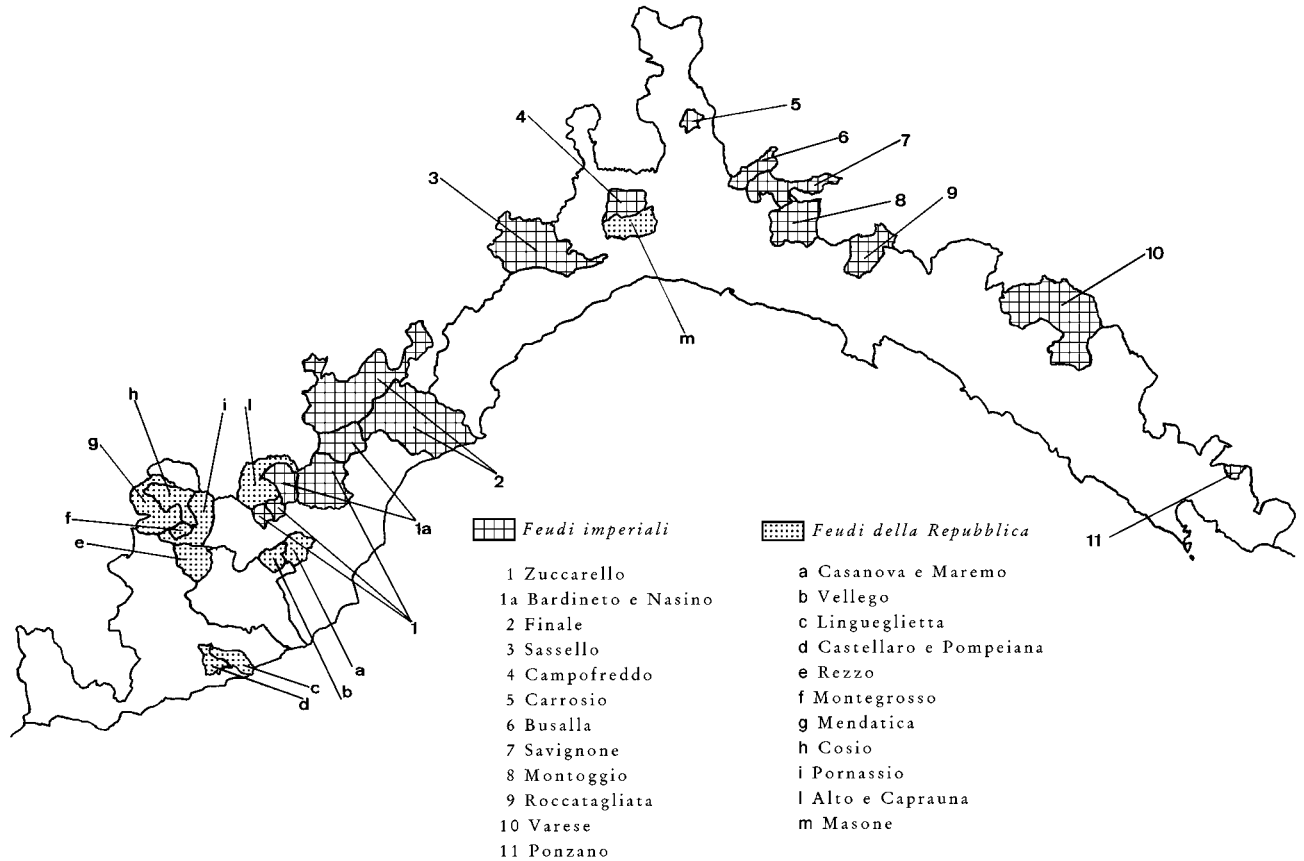
Le aree segnate sulla carta indicano le giurisdizioni soggette ai singoli feudi, costituite da uno o più insediamenti abitativi e da una porzione più o meno ampia di territorio circostante. Ciascuna circoscrizione corrisponde generalmente ad un insieme di parrocchie: ciò significa che i confini delle prime ricalcano in pratica il perimetro delle seconde⁹³. Tale assetto rimane immutato anche dopo l'acquisto genovese dei feudi, rivelando quindi una tendenza del governo della Superba a far coincidere i confini amministrativi con quelli ecclesiastici⁹⁴.

⁹² Si è fatto in massima parte riferimento alla carta amministrativa della Liguria del 1777 realizzata da G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali* cit., pp. 910-911; a M. VINZONI, *Il Dominio* cit. e a CORPO REALE DI STATO MAGGIORE, *Gran Carta degli Stati Sardi in Terraferma divisa in fogli 91 alla scala di 1/50000*, Torino anni diversi. Non è stato possibile individuare, se non approssimativamente, il confine nord occidentale di Alto e Caprauna e quello meridionale di Ponzano, che, qualche tempo prima, è stato unito con Santo Stefano e Bolano. Cfr. M. VINZONI, *Indice delle città, borghi e luoghi che compongono lo Stato della Serenissima Repubblica di Genova in terraferma*, ms. XVIII sec. in BCB, m.r. VIII.2.25.

⁹³ G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali* cit., p. 906. Una comunità "amministrativa" è dunque un aggregato di comunità "insediative", a ciascuna delle quali corrisponde una parrocchia. Cfr. E. GRENDI, *Il Cervo* cit., p. 8. Per l'individuazione delle circoscrizioni religiose si è fatto riferimento anche a G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori*, cit.; M. VINZONI, *Il Dominio* cit. e a fonti manoscritte, tra cui il lavoro dello stesso Vinzoni: *Indice delle città* cit. (cfr. le versioni in ASCG, *Ms. Brignole-Sale*, n. 104.C.12 e in BCB, m.r. VIII.2.25). Si sono utilizzati anche ASG, *Manoscritti*, n. 218, e *Sacro e vago Giardinello e succinto riepilogo delle Raggioni delle Chiese, e Diocesi d'Albenga, in tre Tomi diviso, cominciato da Pier Francesco Costa Vescovo d'Albenga dell'anno 1624*, ms. XVII secolo in BCA. Su quest'ultima fonte si veda: R. PORCHEDDU, *Il "Sacro e Vago Giardinello"*, in «Liguria», VI, 1993, n. 6, pp. 11-15.

⁹⁴ G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali* cit., p. 906. Cfr. anche V. POLONIO, *Le circoscrizioni territoriali nella Liguria medievale* cit. All'interno di questo quadro vanno rimarcate alcune limitate eccezioni: la parrocchia di S. Maria Assunta di Pompeiana, infatti, è divisa tra il feudo di Castellaro e la podesteria di Taggia; quella di S. Maria Assunta di Tiglieto dipende in parte da Sassello e, per il resto, dal capitanato di Ovada.

Feudi imperiali genovesi e feudi della Repubblica di Genova (1728)



Solitamente i territori di minore estensione, come Montegrosso, Ponzano, Carrosio, sono costituiti da un'unica parrocchia, mentre quelli più ampi, composti da diversi insediamenti, ne comprendono un maggior numero: a Varese se ne contano undici e ben ventinove nel Finalese. Anche in questo caso le eccezioni non mancano. Alcuni feudi, come Casanova, Vellego e Lingueglietta, a fronte di una superficie piuttosto contenuta sono composti da più borghi, ciascuno con la propria parrocchia; altri, invece, pur avendo un'estensione decisamente maggiore risultano formati da un solo nucleo principale, come Cosio, Pornassio e Mendatica.

Diverso ancora è il caso di Montoggio il cui insediamento si presenta piuttosto articolato: è composto da quattro "quartieri" (Taverna, Brememola, Costa e Casale, Carpi e Molino), ulteriormente divisi in "ville", costituite da un numero di fuochi che può variare da uno ad alcune decine⁹⁵.

Da un punto di vista complessivo si può osservare che alla data assunta come riferimento, cioè il 1728, i feudi della Repubblica coprono una superficie di 25.779 ettari, pari a circa il 5,8% del Dominio di terraferma⁹⁶ e quelli imperiali ad essa investiti si estendono per 78.451 ettari, corrispondenti al 17,7%⁹⁷. I primi sono generalmente di minori dimensioni, poiché la loro ampiezza varia dai 528 ettari di Montegrosso, il più piccolo in assoluto, ai 4.397 di Mendatica, con una media di 2.343 ettari. L'estensione dei secondi va dai 666 ettari di Ponzano ai 27.303 del Marchesato di Finale e delle sue pertinenze, in media circa 7.845 ettari⁹⁸.

È possibile inoltre disporre di qualche indicazione sull'entità della popolazione presente nei feudi in esame in Età moderna⁹⁹. A tal fine si sono

⁹⁵ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2535, *Pratiche diverse 1665-78*, 20 aprile 1671.

⁹⁶ Senza considerare cioè l'isola di Corsica.

⁹⁷ Tale calcolo è stato effettuato considerando la superficie complessiva di 432.627 ettari nel 1777 indicata dal Felloni (G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali* cit., p. 902), cui si sono aggiunti i territori ceduti ai Savoia nel 1735.

⁹⁸ Cfr. tabelle 1 e 2.

⁹⁹ La storia demografica della Liguria in Età moderna è ancora in buona parte da scrivere. Nonostante il problema sia stato sollevato da alcuni decenni (cfr. M.P. ROTA, *La popolazione e le sedi in Liguria nell'opera del Giustiniani*, in D. GALASSI - M.P. ROTA - A. SCRIVANO, *Popolazione e insediamento in Liguria secondo la testimonianza di Agostino Giustiniani*, Firenze 1979, pp. 51-52), non esiste ad oggi un lavoro d'insieme per il periodo precedente il XIX secolo. Un primo esame complessivo è stato tentato da E. GRENDI, *Introduzione alla Storia* cit., pp. 41-67, e da

ricercate e messe in relazione fonti demografiche di diversa natura¹⁰⁰; si tratta di dati che, quand'anche non possano essere considerati statistica-

M.P. ROTA, *Indagini sulla popolazione in Liguria nell'Età moderna*, in *Rapporti Genova - Mediterraneo - Atlantico nell'Età moderna*, Atti del « II Congresso Internazionale di studi storici », a cura di R. BELVEDERI, Genova 1985, pp. 179-192. Tali lavori non possono certamente essere considerati esaustivi. Per il periodo seguente si veda G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico* cit. È stata dedicata attenzione alla storia della popolazione di Genova (si vedano in proposito G. FELLONI, *Per la storia della popolazione di Genova nei secoli XVI e XVII*, già pubblicato in « Archivio Storico Italiano », CX, 1952, pp. 236-254, ora in ID., *Scritti di Storia economica* cit., pp. 1177-1197; M. CANEPARI, *Ricerche sullo sviluppo demografico delle circoscrizioni religiose di Genova dal XVI al XIX secolo*, in « Annali di Ricerche e Studi di Geografia », XV, 1959, pp. 25-48; G. FELLONI, *Popolazione e case a Genova 1531-35*, già pubblicato in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., IV, 1964, pp. 303-323, ora in ID., *Scritti di Storia economica* cit., pp. 1199-1215), così come a quella di alcune aree specifiche. Le ricerche condotte su scala più ampia, invece, prendono in considerazione solamente periodi limitati. Si vedano ad esempio: G. GORRINI, *La popolazione dello Stato Ligure nel 1531 sotto l'aspetto statistico e sociale*, in « Atti del Congresso Internazionale per gli Studi sulla popolazione », Roma, 7-10 settembre 1931, Roma 1933, I, pp. 521-575 e, sulla stessa fonte, il più recente G.P. GASPARINI, *Territorio, popolazione e agricoltura della Liguria nella cartata del 1531*, in « Rivista di Storia dell'Agricoltura », XXXVII/2 (1997), pp. 69-107; C. COSTANTINI, *Comunità e territorio in Liguria: l'inchiesta dell'Istituto Nazionale (1799)*, in *Territorio e società nella Liguria moderna. Studi di storia del territorio*, a cura di D. MORENO - M. QUAINI (« Miscellanea Storica Ligure », n.s., V, 1973), pp. 291-363; D. GALASSI - M.P. ROTA - A. SCRIVANO, *Popolazione e insediamento* cit.; G. FELLONI, *Distribuzione territoriale della ricchezza* cit. Tale carenza è probabilmente dovuta in buona parte alla difficoltà di reperire, interpretare e porre a confronto dati di natura ed epoche differenti, spesso piuttosto abbondanti per alcune, ma carenti o addirittura mancanti per altre.

¹⁰⁰ Una base di partenza è costituita da due censimenti generali del Dominio, compiuti rispettivamente nel 1607 e nel 1777, che comprendono la totalità (o quasi) delle zone che a tali date sono sottoposte al governo genovese (cfr., per il 1607, ASG, *Senato, Sala Bartolomeo Senarega*, n. 1076 e, per il 1777, *Archivio Segreto*, n. 1428). Vi sono poi le rilevazioni sulla popolazione dei singoli comuni compiute durante la Repubblica democratica ligure, in particolare nel 1798, 1799 e 1803 (si vedano ASG, *Senato, Sala Bartolomeo Senarega*, n. 1092, per il 1798; ASG, *Repubblica Ligure*, nn. 209 e 610, per il 1799. I dati del 1803 sono ora raccolti in Appendice a C. COSTANTINI, *Comunità e territorio* cit., assieme a quelli in ASG, *Repubblica Ligure*, n. 610). Per integrare, seppure parzialmente, tali informazioni si è fatto ricorso ad un censimento fiscale effettuato nel 1637, ai fini della riscossione della Gabella della Macina (ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 819, *Macina 1637-39*; alcuni dati si trovano anche nelle successive filze della stessa serie, in particolare i nn. 821 e 822), nel quale sono indicati gli abitanti, o talvolta i fuochi, di molte circoscrizioni e borghi liguri. In tal caso, per determinare l'entità della popolazione si è moltiplicato il numero dei fuochi per 5. Per l'area ligure tale valore è stato proposto da G. FELLONI, *Popolazione e case* cit., p. 1209 e ripreso da E. GRENDI, *Introduzione alla Storia* cit., p. 58.

Nel tentativo di arricchire ulteriormente il quadro d'insieme ci si è poi serviti di fonti di natura ecclesiastica e in particolare di *Status animarum* e relazioni compilate in occasione delle

mente perfetti¹⁰¹, costituiscono comunque un indice di grandezza significativo in grado di fornire informazioni utili sul numero degli abitanti dei territori in esame (cfr. le tabelle 3 e 4)¹⁰².

Si può subito osservare che le rilevazioni sono concentrate nella prima metà del Seicento e nella seconda del Settecento; se ciò non permette una ricostruzione puntuale della dinamica demografica dei singoli luoghi, consente però di individuare alcune tendenze di fondo¹⁰³.

Nell'arco si circa due secoli la popolazione di alcuni feudi cresce, talvolta, in maniera piuttosto vistosa. A Campofreddo, Sassello e Lingueglietta, ad esempio, tra la prima metà del XVII secolo e gli inizi dell'Ottocento il numero degli abitanti è più che raddoppiato, mentre a Masone è pratica-

Visite Pastorali, nelle quali sono spesso contenute anche informazioni sulla popolazione delle singole parrocchie. Bisogna tuttavia precisare che questo materiale, indipendentemente dalla datazione, è spesso frutto di rilevazioni compiute su di un arco di tempo che può variare da uno o due anni ad alcuni decenni e che, almeno in qualche caso, i valori indicati lasciano supporre approssimazioni. Si veda in particolare il *Sacro e vago Giardinello* cit., che raccoglie le relazioni della visita pastorale compiuta tra il 1624 e il 1653 da Mons. Costa, Vescovo di Albenga. Per le fonti relative alla diocesi genovese cfr. V. POLONIO, *Le più antiche visite pastorali della diocesi di Genova (1597-1654). Presentazione di una fonte*, in *Serta Antiqua et Mediaevalia*, n.s., I, Roma 1997, pp. 423-464.

¹⁰¹ Sono numerosi i contributi che hanno affrontato le problematiche relative allo studio di fonti demografiche quali quelle qui esaminate; per un primo inquadramento si può pertanto fare riferimento ad alcuni manuali ed opere a carattere generale e alla relativa bibliografia. Oltre a quanto già citato in precedenza si rinvia in particolare a: COMITATO ITALIANO PER LO STUDIO DELLA DEMOGRAFIA STORICA, *Le fonti della Demografia storica in Italia*, «Atti del Seminario di Demografia storica 1971-1972», Roma s.d.; ID., *Problemi di utilizzazione delle fonti di Demografia storica*, «Atti del Seminario di Demografia storica 1972-73», Roma 1977; ID., *Demografia storica e condizioni economico sociali*, «Atti del Seminario di Demografia storica 1974», Roma 1976; *Demografia storica*, a cura di E. SORI, Bologna 1975; A.E. IMHOF, *Introduzione alla demografia storica*, Bologna 1981 [ediz. orig. 1977]; *Le visite pastorali*, a cura di U. MAZZONE - A. TURCHINI, Bologna 1985 («Annali dell'Istituto storico italo-germanico», Quaderno n. 18); *La «conta delle anime»*. *Popolazione e registri parrocchiali: questioni di metodo ed esperienze*, a cura di G. COPPOLA - C. GRANDI, Bologna 1989 (*Ibidem*, Quaderno n. 27); A. PASI, *Contare gli uomini. Fonti metodi temi di Storia demografica*, Milano 1992; L. DEL PANTA - R. RETTAROLI, *Introduzione alla demografia storica*, Roma-Bari 1994.

¹⁰² Nel computo si sono considerate le circoscrizioni di cui alle tabelle 1 e 2, il che ha comportato alcuni necessari adattamenti dei dati disponibili per renderli rispondenti alle circoscrizioni in oggetto. Gli interventi effettuati sono stati indicati in nota alle tabelle.

¹⁰³ Risulta comunque difficile, se si eccettua qualche caso particolare, disporre di dati più abbondanti, anche quando si riesca ad accedere agli archivi parrocchiali.

mente triplicato. Altrove, invece, come a Zuccarello, Vellego o Pornassio, si registra un andamento opposto. Tale contrazione è particolarmente accentuata a Mendatica dove, dalle 1.065 anime del 1607 si passa alle 615 del 1803: ne risulta un calo superiore al 42%¹⁰⁴.

L'unico caso in cui la popolazione appare più stabile è Cosio: qui, nonostante un probabile decremento a metà Seicento, il numero degli abitanti rimane pressoché invariato¹⁰⁵.

Quest'analisi non porta, come potrebbe sembrare in apparenza, a risultati contraddittori. La crescita della popolazione, pur con alternanze dovute a epidemie o carestie, in linea di massima caratterizza tutta l'area ligure¹⁰⁶. La diminuzione degli abitanti che interessa alcune località non deriva dunque da un saldo naturale negativo, ma è attribuibile in buona parte a fenomeni migratori. Soprattutto nel Settecento, infatti, gruppi di persone, talora anche piuttosto consistenti, abbandonano le zone più povere dell'entroterra alla ricerca di condizioni di vita migliori¹⁰⁷.

È possibile infine mettere in relazione entità del popolamento e superficie dei singoli territori. Tra quelli più intensamente abitati spiccano Castellaro, Ponzano e, dopo il vistoso incremento demografico, Lingueglietta. Le circoscrizioni di maggiore ampiezza, come Varese e Sassello, presentano talvolta una minore concentrazione umana, mentre per il marchesato di Finale i valori sono ben più elevati. I feudi meno estesi, al contrario, si dimostrano spesso più popolati, basti guardare a Ponzano, Montegrosso o Carrosio. Tra i valori più bassi spicca, ancora una volta, Mendatica che, come si è visto, conosce un forte calo demografico dovuto ad una considerevole emigrazione.

¹⁰⁴ Il decremento segna quasi tutto l'arco di tempo considerato, salvo una leggera inversione di tendenza tra il 1635 ed il 1722 che ritarda lo spopolamento del paese. Per i dati analitici si rinvia a: ASG, *Manoscritti*, n. 218; Senato, *Sala Bartolomeo Senarega*, n. 1092; *Repubblica Ligure*, n. 610; ADA, *Archivio Parrocchiale di Mendatica*, regg. 1, 3, 31; C. COSTANTINI, *Comunità e territorio* cit., p. 359.

¹⁰⁵ Nel già citato *Sacro e vago Giardinello* è riportata una popolazione pari a 650 anime; tuttavia, da un'altra fonte, sempre di natura ecclesiastica, si ricava che, nel 1644 la parrocchia conta 171 fuochi che, in ragione di 5 persone per fuoco, corrispondono a circa 855 anime. Cfr. ADA, *Archivio Parrocchiale di Cosio*, reg. 1. Notizie sul feudo in R.G. GASTALDI, *Cosio in Valle Arroscia*, Genova 1983-1987.

¹⁰⁶ Cfr. E. GRENDI, *Introduzione alla Storia* cit., p. 50 e sgg.

¹⁰⁷ Cfr. L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'Età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano 1966, p. 215 e sgg.; E. GRENDI, *Introduzione alla Storia* cit., p. 50.

Tabella 1. *Feudi della Repubblica di Genova (1728)*

Feudo	Parrocchie comprese nella giurisdizione	Superficie (in ha)
Alto e Caprauna ¹⁰⁸	S. Michele Arcangelo di Alto S. Antonino Martire di Caprauna	2.473
Casanova e Maremo ¹⁰⁹	S. Antonino Martire di Casanova S. Giovanni Battista di Bassanico S. Matteo di Bosco SS. Pietro e Paolo di Marmoreo	1.631
Castellaro e Pompeiana	S. Pietro in Vincoli di Castellaro parte di S. Maria Assunta di Pompeiana ¹¹⁰	1.049
Cosio	S. Pietro Apostolo di Cosio	3.051
Lingueglietta ¹¹¹	Natività di Maria Vergine di Lingueglietta S. Bernardo Abate di Boscomaro S. Giovanni Battista di Costarainera parte di S. Maria Maddalena di San Lorenzo ¹¹² SS. Cosma e Damiano di Torre Paponi	1.469
Masone	S. Maria Assunta di Masone	2.938
Mendatica	SS. Nazario e Celso di Mendatica	4.397
Montegrosso	S. Biagio Vescovo e Martire di Montegrosso	528
Pornassio	S. Dalmazzo Vescovo e Martire di Pornassio	3.783
Rezzo ⁹⁵	S. Giorgio di Rezzo	2.825
Vellego	S. Giuliano di Vellego S. Luca Evangelista di Degna	1.635

¹⁰⁸ Passato al Re di Sardegna nel 1735.

¹⁰⁹ Non si dispone di una rappresentazione cartografica che riporti i confini precisi tra i due feudi, che sotto il profilo amministrativo sono riuniti nella Castellania di Casanova. Originariamente sono considerate ville di Casanova, oltre allo stesso capoluogo, Bosco e parte di Marmoreo. La restante parte, unitamente a Bassanico, fa invece parte di Maremo: Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 242.

¹¹⁰ Corrispondente alla frazione di Pompeiana Superiore. Pompeiana Inferiore dipende dalla Podesteria di Taggia.

¹¹¹ Chiamata anche Lengueglia, da non confondersi con Laigueglia, borgo marinaro della Podesteria di Andora.

¹¹² La porzione restante è soggetta al Vicariato di Porto Maurizio.

Feudo	Parrocchie comprese nella giurisdizione	Superficie (in ha)
	S. Bernardo Abate di Ginestra S. Giovanni Battista di Montecalvo parte di SS. Pietro e Paolo di Testico ¹¹³ S. Lorenzo Martire di Ubaghetta	
	SUPERFICIE COMPLESSIVA	25.779

Fonte: G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali* cit.; G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori* cit.; M. VINZONI, *Il Dominio* cit.; ID., *Indice delle città* cit.; ASG, *Manoscritti*, n. 218; *Sacro e vago Giardinello* cit., II-III. L'estensione è stata desunta dal citato saggio del Felloni o è stata misurata sulle carte dello Stato Maggiore Sardo (CORPO REALE DI STATO MAGGIORE, *Gran Carta* cit.).

Tabella 2. *Feudi imperiali investiti in tutto o in parte alla Repubblica di Genova (1728)*

Feudo	Parrocchie comprese nella giurisdizione	Superficie (in ha)
Busalla	S. Giorgio Martire di Busalla S. Giorgio Martire di Sarissola S. Martino di Semino	2.027
Campofreddo ¹¹⁴	Natività di Maria Vergine di Campofreddo	2.460
Carrosio ¹¹⁵	S. Maria Assunta di Carrosio	767
Finale (e dipendenze)	S. Biagio di Finalborgo S. Sebastiano di Bardino Nuovo S. Giovanni Battista di Bardino Vecchio S. Nicolò Vescovo di Calice S. Cipriano di Calvisio S. Martino Vescovo di Carbuta S. Lorenzo di Feglino S. Giovanni Battista di Finalmarina S. Maria Assunta di Finalpia S. Bartolomeo Apostolo di Gorra	27.303

¹¹³ Corrispondente alla frazione di Poggio Bottaro. La restante parte è fuori dal territorio della Repubblica.

¹¹⁴ Oggi Campoligure.

¹¹⁵ Passato al Re di Sardegna nel 1735.

Feudo	Parrocchie comprese nella giurisdizione	Superficie (in ha)
	S. Antonio Abate di Magliolo SS. Salvatore di Magnone S. Dalmazio di Monticelli S. Giovanni Battista di Olle S. Lorenzo Martire di Orco S. Eusebio di Perti SS. Sepolcro di Portio S. Pietro Apostolo di Rialto S. Giacomo Apostolo di Tovo S. Lorenzo di Varigotti S. Lorenzo di Vene S. Gennaro di Verzi	
(Pod. Calizzano)	SS. Maria e Lorenzo di Calizzano SS. Pietro e Paolo di Vetria S. Donato vescovo e martire di Massimino	
(Pod. Carcare)	S. Giovanni Battista di Carcare S. Giorgio di Bormida S. Maria di Osiglia S. Marco di Pallare	
Montoggio	S. Giovanni Battista di Montoggio	5.012
Ponzano ¹¹⁶	S. Michele Arcangelo di Ponzano	666
Roccatagliata	S. Lorenzo di Roccatagliata S. Maurizio Martire di Neirone S. Rocco di Ognio S. Marco di Urri S. Bartolomeo di Campodesasco S. Ambrogio di Cornia parte di S. Maria Maddalena di Lumarzo ¹¹⁷	4.543
Sassello	S. Giovanni Battista di Sassello ¹¹⁸ SS. Trinità di Sassello S. Pietro Apostolo di Olba parte di S. Maria Assunta di Tiglieto ¹¹⁹	11.713

¹¹⁶ In mancanza di altri elementi l'estensione è stata stimata ripartendo la superficie complessiva del comune sardo di Santo Stefano (1.285 ha), nel cui territorio si trova appunto Ponzano, in base alla popolazione delle due parrocchie nel 1803, pari rispettivamente a 831 abitanti per Santo Stefano e 894 per Ponzano.

¹¹⁷ La restante parte dipende dal Governatorato di Bisagno.

¹¹⁸ È il solo dei borghi qui considerati nel quale vi sono due parrocchie.

Feudo	Parrocchie comprese nella giurisdizione	Superficie (in ha)
Varese	S. Giovanni Battista di Varese S. Pietro Apostolo di Buto S. Lorenzo di Caranza S. Pietro Apostolo di Comuneglia S. Vincenzo Martire di Costola S. Martino di Montale S. Michele Arcangelo di Porciorasco S. Andrea Apostolo di Salino S. Lorenzo di Torricella (Scurtabò) S. Pietro di Vara S. Anna di Valletti	13.723
Zuccarello ¹²⁰	S. Bartolomeo Apostolo di Zuccarello S. Reparata Vergine e Martire di Aquila S. Maria Assunta di Castelbianco S. Maria Assunta di Castelvecchio S. Caterina Vergine e Martire di Erli S. Colombano di Gavenola N. S. della Neve di Vercesio S. Giovanni Battista di Bardineto ¹²¹ parte di S. Giovanni Battista di Nasino ¹²²	10.237
	SUPERFICIE COMPLESSIVA	78.451

Fonte: G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali* cit.; G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori* cit.; M. VINZONI, *Il Dominio* cit.; ID., *Indice delle città* cit.; ASG, *Manoscritti*, n. 218; *Sacro e vago Giardinello* cit., II-III. L'estensione è stata desunta dal citato saggio del Felloni o è stata misurata sulle carte dello Stato Maggiore Sardo (CORPO REALE DI STATO MAGGIORE, *Gran Carta* cit.)

Sono stati considerati tutti i feudi imperiali investiti alla Repubblica, ad eccezione di Savignone, che, come si è detto, data l'esiguità della quota detenuta, di fatto non può essere considerato feudo controllato dallo Stato genovese.

¹¹⁹ La restante parte di Tiglieto dipende dal Capitanato di Ovada.

¹²⁰ La superficie del Marchesato di Zuccarello senza considerare Bardineto e Nasino è pari a 7.111 ettari.

¹²¹ Passato al Re di Sardegna nel 1735. In precedenza la parrocchia di Bardineto era intitolata a S. Nicolò.

¹²² Passato al Re di Sardegna nel 1735. La superficie della quota di Nasino spettante alla Repubblica è stata stimata in 437 ettari, pari a circa 1/5 del totale.

Tabella 3. *Popolazione dei feudi della Repubblica (1607-1803)*

Feudo	1607 ¹	1635-45 ²	1735-45	1777 ³	1798-99 ⁴	1803 ⁵
Alto e Caprauna		510	850 ⁶			
Casanova e Maremo	1.335 ⁷	1.423		1.116	1.120	1.104
Castellaro e Pompeiana	1.500 ⁸	1.808 ¹⁰		1.708		1.668 ¹⁰
Cosio	850	855 ¹¹		870	798	831
Lingueglietta	788	945 ¹²		1.560 ¹⁴		1.918 ¹⁴
Masone	500 ⁸				1.666	1.400
Mendatica	1.065 ⁷	800 ¹³	752 ¹⁷	662	633	615
Montegrosso	400 ⁹	227		539 ¹⁵		534
Pornassio	1.500 ⁷	1.200		932	933	916
Rezzo		780 ¹⁶	1.067 ⁶			
Vellego	1.330 ⁷	1.245 ¹⁸		1.072 ¹⁸		1.091 ¹⁸

(1) ASG, *Manoscritti*, n. 218.

(2) BCA, *Sacro e vago Giardinello* cit., II-III.

(3) ASG, *Archivio Segreto*, n. 1428.

(4) ASG, *Senato, Sala Bartolomeo Senarega*, n. 1092 e *Repubblica Ligure*, n. 209.

(5) C. COSTANTINI, *Comunità e territorio* cit., pp. 346-361.

(6) ASG, *Archivio Segreto*, n. 212.

(7) Dato ottenuto moltiplicando per 5 il numero dei fuochi.

(8) G. FELLONI, *Distribuzione territoriale della ricchezza* cit., pp. 231-232.

(9) Il dato è ottenuto moltiplicando per 5 il numero dei fuochi. Tuttavia, una rilevazione del 1612 indica la presenza di 95 fuochi corrispondenti a circa 440 anime. Cfr. ADA, *Archivio parrocchiale di Montegrosso*, reg. 1.

(10) La popolazione di Pompeiana superiore è stimata sulla base del dato del 1777 che assegna a tale frazione circa il 78% di quella dell'intera parrocchia.

(11) Nel 1644 sono censiti 171 fuochi (cfr. ADA, *Archivio parrocchiale di Cosio*, reg. 1). Nel *Sacro e vago Giardinello* è indicata una la popolazione di 650 unità.

(12) La popolazione di Costarainera è stata stimata in 48 fuochi e quella di S. Lorenzo in 5.

(13) I dati desunti dai registri parrocchiali indicano una popolazione di 826 anime nel 1635 e di 845 nel 1642. Cfr. ADA, *Archivio parrocchiale di Mendatica*, reg. 1.

(14) Esclusa la popolazione residente nella parte di S. Lorenzo facente capo a Lingueglietta.

(15) Per alcuni dati sugli anni Cinquanta e Sessanta del Settecento Cfr. ADA, *Archivio parrocchiale di Montegrosso*, reg. 2.

(16) ADA, *Archivio parrocchiale di Rezzo*, reg. 3 (il dato è riferito al 1638). Il *Sacro e vago Giardinello* indica per quegli anni una popolazione di 700 unità.

(17) Il dato si riferisce al 1749. Nel 1741 la parrocchia conta 759 anime e 737 nel 1747. Cfr. ADA, *Archivio Parrocchiale di Mendatica*, regg. 2, 31.

(18) Esclusi gli abitanti di Poggio Bottaro, frazione della Parrocchia di Testico.

Tabella 4. *Popolazione dei feudi imperiali investiti alla Repubblica di Genova (1607-1803)*

Feudo	1607 ¹	1635-45 ²	1735-45 ³	1777 ⁴	1798-99 ⁵	1803 ⁶
Busalla		1.050 ⁷				1.589
Campofreddo		1.000 ⁸			2.259	2.039
Carrosio	400 ⁹	396	800			
Finale				19.732		19.468
Montoggio	1.442	1.541				2.600
Ponzano	780	748				894
Roccatagliata	2.154	2.190 ¹⁰	3156 ¹⁰		3.243 ¹⁰	3.637 ¹⁰
Sassello		2.057		4.217		4.800 ¹¹
Varese	4.254	4.505 ¹²		5.193		5.982
Zuccarello ¹³		4.255		2.902	3.109	3.085

(1) ASG, *Senato, Sala Bartolomeo Senarega*, n. 1076 e ASCG, *Manoscritti*, n. 364, cc. 424-425.

(2) ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 819 e ASDG, *Visite Pastorali*, nn. 6, 7, 8, 10, 11, 12 e *Censimenti*, nn. 129, 130.

(3) ASDG, *Visite Pastorali*, n. 34 e *Censimenti*, nn. 133, 134; ASG, *Archivio Segreto*, n. 212.

(4) ASG, *Archivio Segreto*, n. 1428.

(5) ASG, *Senato, Sala Bartolomeo Senarega*, n. 1092 e *Repubblica Ligure*, n. 209.

(6) C. COSTANTINI, *Comunità e territorio* cit., pp. 346-361.

(7) Cfr. L. TACCHELLA, *Busalla e la Valle Scrivia* cit., pp. 246, 270, 276.

(8) In ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A, cc. 48 v.-49 r. è indicata per il 1636 una popolazione di 1.000 e più persone.

(9) ASG, *Manoscritti*, n. 566.

(10) In mancanza di qualsiasi elemento, la popolazione della parrocchia di S. Maria Maddalena di Lumarzo è stata considerata per intero.

(11) La popolazione di Tiglieto è stata stimata effettuando un riparto degli abitanti complessivi in relazione all'estensione delle due frazioni.

(12) In ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 821 sono indicati 901 fuochi.

(13) I dati non comprendono Bardineto e Nasino. Sul finire del XVI secolo, nel primo vivevano circa 160 fuochi e quasi 180 nel secondo (cfr. ASG, *Archivio Segreto*, n. 53, *Confinium*). Non si dispone, ad oggi, di elementi che consentano di quantificare il numero degli abitanti residenti nella porzione di Nasino soggetta alla Repubblica.

Tabella 5. *Densità di popolazione nei feudi della Repubblica (1607-1803)*

Feudo	Superficie (kmq)	Densità (abit./kmq)					
		1607	1635-45	1735-45	1777	1798-99	1803
Alto e Caprauna	24,73		20,6	34,4			
Casanova e Maremo	16,31	81,9	87,3		68,4	68,7	67,7
Castellaro e Pompeiana	10,49	143,0	172,4		162,8		159,0
Cosio	30,51	27,9	28,0		28,5	26,2	27,2
Lingueglietta	14,69	53,6	64,3		106,2		130,6
Masone	29,38	17,0				56,7	47,7
Mendatica	43,97	24,2	18,2	17,1	15,1	14,4	14,0
Montegrosso	5,28	75,8	43,0		102,1		101,1
Pornassio	37,83	39,7	31,7		24,6	24,7	24,2
Rezzo	28,25		27,6	37,8			
Vellego	16,35	81,4	76,2		65,6		66,7

Tabella 6. *Densità di popolazione nei feudi imperiali (1607-1803)*

Feudo	Superficie (kmq)	Densità (abit./kmq)					
		1607	1635-45	1735-45	1777	1798-99	1803
Busalla	20,27		51,8				78,4
Campofreddo	24,60		40,7			91,8	82,9
Carrosio	7,67	52,2	51,6	104,3			
Finale	273,03				72,3		71,3
Montoggio	50,12	28,8	30,8				51,9
Ponzano	6,66	117,1	112,3				134,2
Roccatagliata	45,43	47,4	48,2	69,5		71,4	80,1
Sassello	117,13		17,6		36,0		41,0
Varese	137,23	31,0	32,8		37,8		43,6
Zuccarello *	71,11		59,8		40,8	43,7	43,4

(*) Poiché i dati demografici non comprendono Bardineto e Nasino, si è fatto riferimento alla superficie del Marchesato senza considerare tali territori.

Capitolo II - La gestione economica dei feudi genovesi

1. Feudi e organizzazione territoriale

Come si è già accennato, l'acquisizione dei feudi va collocata all'interno del processo di formazione e consolidamento dello Stato genovese, che prende avvio verso la metà del XII secolo e termina negli anni Venti del Settecento. In una prima fase, che può considerarsi conclusa nel Trecento, il Comune, attraverso accordi stretti con alcuni signori locali riesce ad ottenere l'alto dominio sui loro territori, impegnandosi, in cambio, a ritornarglieli in feudo. Attraverso questi negoziati vengono eliminate alcune fastidiose *enclaves* che, soprattutto a Ponente, interrompevano la continuità dello Stato.

L'espansione riprende nuovamente vigore nel Cinquecento. A partire da questo periodo, infatti, il governo avvia un'opera di consolidamento e di organizzazione territoriale e diviene sempre più consapevole di quanto la propria sovranità sia spesso incerta, frammentata e limitata dai privilegi concessi alle città federate e convenzionate e, ancor più, dall'esistenza di realtà feudali indipendenti, che lasciano la Dominante alla testa di un piccolo Stato, poco compatto e privo di un vero retroterra.

L'interesse genovese si rivolge precipuamente ai feudi imperiali incorporati nel proprio territorio o situati lungo i suoi confini. Approfittando delle crescenti necessità finanziarie dell'Impero, disponibile a concedere investiture "venali", cioè dietro pagamento di una cospicua somma di denaro, e grazie anche ad un'accorta azione diplomatica, Genova riesce a portare a termine importanti acquisizioni. Il caso del Marchesato di Finale è senza dubbio quello più eclatante; esso tuttavia non costituisce un fatto isolato, ma rappresenta il coronamento di un indirizzo politico perseguito nell'arco di quasi due secoli. In particolare, tra il 1540 e il 1728 l'estensione territoriale della Repubblica passa progressivamente da 3.581 a 4.326 chilometri quadrati¹ e tali ingrandimenti contribuiscono anche a spiegare in parte la

¹ Le variazioni sono state determinate sulla base delle indicazioni fornite da G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali* cit., p. 907. La superficie fa riferimento al Dominio di terraferma, cioè senza considerare la Corsica. Nel computo si sono considerati sia i territori propri, sia

crescita demografica del Dominio, che nel 1559 conta circa 230.000 anime e 400.000 nel 1790².

Guardando questi accadimenti in un'ottica d'insieme si può dunque affermare che le acquisizioni effettuate costituiscono una risposta data, in momenti diversi e con differenti modalità, alla necessità di consolidare il Dominio di terraferma³.

La coesistenza all'interno dello Stato genovese di feudi imperiali e feudi della Repubblica crea, però, condizioni molto eterogenee sotto il profilo economico e giuridico. Nei primi la posizione della Superba e le prerogative di cui gode sono in pratica molto vicine a quella di un comune vassallo della Corte viennese, negli altri, invece, essa agisce quale padrone supremo. Il quadro normativo sin qui delineato vede dunque lo Stato muoversi da posizioni antitetiche rispetto ad un rapporto feudale. Ciò trova piena conferma nella documentazione dell'epoca, nella quale sono comunemente indicati come "attivi" i feudi la cui alta sovranità spetta al governo genovese e "passivi" quelli per i quali lo stesso ne riceve l'investitura per il solo dominio utile⁴. Inoltre, nel corso del tempo è accaduto che lo *status* di alcuni di essi, come Campofreddo e Carrosio, dei quali Genova era padrona suprema, abbia subito una « mutazione »; essi, cioè, sono passati sotto la proprietà eminente dell'Imperatore, « non si sa per quale dimenticanza del *ius* assoluto della Repubblica », cosicché la stessa, per poterli assoggettare al proprio controllo, si vede costretta ad acquistarne una quota dalla Corte viennese⁵.

quelli sui quali la Repubblica esercita a vario titolo una forma di controllo. Non si sono invece computati i feudi ceduti al Re di Sardegna nel 1738.

² G. FELLONI, *Stato genovese, finanza pubblica e ricchezza privata: un profilo storico*, già pubblicato in *Fra spazio e tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa*, a cura di I. ZILLI, I, *Dal Medioevo al Seicento*, Napoli 1995, pp. 381-404, ora in G. FELLONI, *Scritti di Storia economica* cit., pp. 275-295 (qui pp. 280-281).

³ Si veda cap. I, § 2. Naturalmente l'azione dello Stato genovese è volta ad assicurarsi il controllo dei territori ritenuti strategici indipendentemente dal loro *status* di feudo, con il ricorso ad azioni negoziali e diplomatiche o, in minore misura, all'uso della forza. Cfr., ad es., V. PIERGIOVANNI, *I rapporti giuridici* cit., p. 433 e sgg.

⁴ Molti riferimenti si trovano nelle relazioni già più volte citate, in particolare, ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A. Si è già ricordato che la Repubblica vantava antichi diritti anche su Roccatagliata e Varese (cfr. cap. I, § 2).

⁵ ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A, cc. 49 v.-50. Per Carrosio si veda anche l'analisi di R. BENSO, *Carrosio* cit., pp. 35-43.

La differente posizione giuridica della Repubblica rispetto a tali territori porta alla costruzione di due modelli gestionali sensibilmente diversi, rispetto ai quali l'amministrazione centrale gioca un correlato differente ruolo.

2. I feudi della Repubblica e le investiture

La gestione dei feudi della Repubblica avviene attraverso l'investitura degli stessi ad una o più persone che, sovente, sono i discendenti degli antichi feudatari che si erano sottomessi al *Commune Ianuae*⁶. Per essere immesso a tutti gli effetti nel possesso del feudo, il nuovo signore deve ottenere l'approvazione dal Serenissimo Senato, la magistratura dello Stato cui è affidata la gestione di questi rapporti⁷. Tali concessioni, secondo l'opinione di Francesco Maria II di Clavesana, signore di Rezzo tra Sei e Settecento, sono accordate ai feudatari « in ampia forma a favore della loro autorità e giurisdizione, non inferiore a quella che viene esercitata da' precinti ne' loro dominii »⁸.

Sono di norma escluse dalla successione le figlie femmine e, salvo diversa previsione, è consentita la disposizione a favore di un singolo erede⁹. Le eccezioni, tuttavia, non mancano. Nel 1548 Giacomo Maria Spinola, feudatario di Castellaro, richiede al Senato genovese l'investitura

⁶ Per seguire la successione delle investiture si può fare riferimento a: ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A, c. 125 e sgg.; ASG, *Archivio Segreto*, n. 458, *Nota de feudi attivi della Repubblica*; ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 240 e sgg. Altre indicazioni in ASG, *Archivio Segreto*, nn. 67, *Confinium 1661* e 69, *Confinium 1663*.

⁷ Sul funzionamento di questa magistratura si vedano: V. PIERGIOVANNI, *Il Senato della Repubblica di Genova nella 'Riforma' di Andrea Doria*, in « Annali della Facoltà di Giurisprudenza di Genova », IV (1965), pp. 230-275; G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori* cit., pp. 67-73.

⁸ Cfr. D. PUNCUH, *Istruzioni di Francesco Maria II di Clavesana per il buon governo del feudo di Rezzo e dell'azienda familiare*, in *Studi e documenti di Storia Ligure in onore di Don Luigi Alfonso per il suo 85° genetliaco* (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVI/2, 1996), pp. 503-535 (qui p. 510).

⁹ Per un approfondimento delle tematiche legate alla successione si rimanda alla voce *Feudo* nel *Digesto Italiano* cit. (specialmente i § 7, 8 e 9 della parte II) e a M. BLOCH, *La società feudale* cit., pp. 219-240; F.L. GANSHOF, *Che cos'è il feudalesimo?* cit., p. 147 e sgg.; G. PAPAGNO, *I feudalesimi: la ricchezza e il potere politico*, in *Storia d'Italia, Annali*, 1, *Dal feudalesimo al capitalismo*, Torino 1978, p. 120 e sgg.; R. AGO, *La feudalità* cit., p. 23 e sgg.; R. DEL GRATTA, « *Feudum a fidelitate* » cit., in particolare il cap. 2. Sui problemi di applicazione della normativa, tra consuetudine e legislazione, cfr. le voci *Feudo* nelle differenti edizioni del *Digesto italiano* e, inoltre, G. AMBROSINI, *Diritto e Società*, in *Storia d'Italia*, I, *I caratteri originali*, Torino 1972, in particolare pp. 326-333.

« cum omnibus suis iuribus, iurisdictionibus et pertinentiis cum mero et mixto imperio ac gladii potestate in feudum francum, liberum, antiquum, avitum et paternum pro se et suis heredibus masculis et ipsis deficientibus feminis et pariter de gratia speciali ac de plenitudine potestatis concedere, quod tam inter vivos, quam in ultima voluntate, possit ipse Iacobus Maria de dicto feudo disporre in uno vel pluribus ex eius filiis, ut ipse elegerit ... »¹⁰.

I magnifici Governatori concedono allo Spinola l'investitura accordando allo stesso tutte le prerogative richieste, quindi la possibilità di nominare più coeredi del feudo e di trasmetterlo alle figlie in caso di estinzione della linea maschile.

Alcuni territori risultano infeudati ad un unico signore: è il caso degli Spinola, feudatari di Masone, cui subentrano poi i Centurione¹¹; ad Alto e Caprauna governa la famiglia Cepollina di Albenga¹², mentre Rezzo è investito ai Clavesana, nobili di antica origine aleramica¹³. Castellaro, anch'esso posseduto originariamente dai Clavesana¹⁴, passa successivamente agli Spinola e, dopo un intricato contenzioso ereditario, ai Gentile¹⁵.

¹⁰ *Ristretto di Fatto ricavato dalle Investiture autentiche del Castellaro e pubbliche Scritture per la differenza vertente della porzione nel feudo del Castellaro già possesa dal Magnifico Giacomo Maria Spinola al presente devoluta al Magnifico Luca Spinola suo fratello, per le ragioni e naturalezza di esso Feudo*, Genova s. d., p. 2 (il corsivo è nostro).

¹¹ ASG, *Antica Finanza*, n. 977, *Masone 1713-1719*, doc. intitolato «Notizie necessarie». Sulle peculiarità del governo del feudo instaurato dai singoli signori si veda T. PIRLO, *Un clamoroso episodio di capitalismo feudale*, Genova 1995.

¹² Su questa famiglia cfr. J. COSTA RESTAGNO, *Per la storia delle famiglie medievali di Albenga: i Cepolla*, in *La Storia dei Genovesi* cit., 12, 11-14 giugno 1991, Genova 1984, pp. 467-496.

¹³ Cfr. A. GIACOBBE, *La Valle di Rezzo*, II, *Panoramica storica e presenze artistiche*, Imperia 1993, p. 23 e sgg.; *Gli Archivi Pallavicini di Genova*, II, *Archivi aggregati. Inventario*, a cura di M. BOLOGNA, Genova-Roma 1995 («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s. XXXV/2; Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Strumenti, CXXVIII), pp. 44-66; D. PUNCUH, *Istruzioni di Francesco Maria II di Clavesana* cit. e, da ultimo, *Liber iurium ecclesiae, communitatis, statutorum Recii* cit. Nel 1744, essendosi estinta la discendenza maschile dei Clavesana, la titolarità del feudo, dopo un non facile contenzioso, passa a Maria Giovanna Grimaldi e, successivamente, al figlio Paolo Gerolamo IV Pallavicini. Tali accadimenti, tuttavia, si verificano dopo la cessione dell'alto dominio del feudo ai Savoia, in seguito ai preliminari della pace di Vienna del 1735-36 (cfr. cap. I, § 2). In proposito si veda *Gli Archivi Pallavicini di Genova*, II cit., pp. 64-66.

¹⁴ Per i feudi investiti a questa famiglia e, più in generale, per la situazione nel ponente ligure si vedano anche N. CALVINI, *Relazioni medioevali* cit., *passim* e ID., *Nobili feudali laici ed ecclesiastici nell'estremo ponente ligure* cit.

¹⁵ N. CALVINI, *Castellaro. Storia di un antico borgo feudale*, Imperia 1992, p. 44 e sgg.

Si tratta di casi nel complesso circoscritti, poiché la maggior parte dei feudi è concessa a più persone, solitamente appartenenti ad una stessa famiglia, che si dividono il dominio utile. Ciò trae origine da un diritto contenuto nelle investiture originarie che permette di non limitare la successione del feudo al figlio primogenito, ma consente la trasmissione del titolo ed il godimento dei frutti a tutti i fratelli, o, talvolta, ad una rosa più ampia di consanguinei. Per effetto di questa pratica, il dominio diretto non spetta dunque ad un'unica persona, ma ad una pluralità di individui: ne deriva pertanto una situazione di “condominio feudale”¹⁶.

I “consorti” possono essere più o meno numerosi e risultano detentori di quote di peso diverso, a seconda delle situazioni. Accade spesso che, onde consentire la partecipazione di tutti gli aventi diritto, si arrivi a frammentare il dominio in porzioni di entità sempre più contenuta. Con il passare del tempo, inoltre, per effetto di vicende successive piuttosto complicate, la titolarità delle singole quote ha subito sorti differenti, che, non di rado, hanno prodotto situazioni alquanto complesse. Tra i condomini compare spesso anche la Repubblica, che, in virtù di acquisizioni, successioni, devoluzioni o confische, partecipa anche al dominio diretto in concorso con gli altri consignori¹⁷.

Altre interessanti informazioni sulla controversia si ricavano da fonti coeve manoscritte e a stampa, tra cui si vedano quelle raccolte in ADG, *Fondo Doria*, n. 405.

¹⁶ L'effetto della “coinvestitura” non è quello di frazionare un territorio più o meno ampio in suffeudi di minori dimensioni, ma di originare una comunione pro indiviso fra i soggetti che la ricevono. La porzione detenuta da ciascuno rappresenta una parte dell'intero feudo, in pratica la sua quota di partecipazione ai redditi e alla giurisdizione, ma non si arriva ad identificare fisicamente i singoli beni o le specifiche entrate spettanti ad ogni consignore. Ciascuno di essi è legato al concedente da un autonomo rapporto di vassallaggio, e non esiste fra di loro un diritto di reciproca successione in caso di estinzione della linea maschile. Si veda A. PERTILE, *Storia del diritto italiano* cit., IV, pp. 661-662. La coinvestitura è un istituto piuttosto antico, che trae origine dal diritto longobardo, ed ha come scopo quello di ammettere tutti i discendenti al possesso del feudo, in contrapposizione al cosiddetto “feudo indiviso”, di diritto franco, che consente la trasmissione al solo primogenito. Tale meccanismo, che in Liguria conosce una certa diffusione, è applicato anche in altre aree, in particolare nel Milanese. Qui è assicurata la successione dei coeredi almeno fino agli inizi del Seicento, quando, con le riforme spagnole, viene impedita la continuazione di tale pratica, introducendosi l'obbligo della primogenitura e il divieto da quel momento in poi della divisibilità del feudo, pur nel rispetto delle concessioni precedenti. Cfr. C. MAGNI, *Il tramonto del feudo lombardo* cit., pp. 136-140.

¹⁷ A Casanova, per citare uno dei casi più semplici, agli inizi del Seicento, sono feudatari i seguenti “consorti” nelle rispettive porzioni:

Si pone dunque il problema di ricercare modalità idonee ad assicurare a ciascun condomino il godimento delle proprie prerogative, cioè garantirgli il governo politico ed economico del feudo in proporzione alla sua quota di partecipazione. Ad un primo esame, il criterio più logico parrebbe quello di ripartire proporzionalmente i redditi fra i partecipanti¹⁸. Tuttavia, se ciò sembra possibile per quanto attiene alle entrate feudali, anche se rimane il problema di chi debba occuparsi della riscossione delle stesse, per altri diritti, invece, come l'amministrazione della giustizia, la suddivisione delle competenze appare più problematica. Pertanto, in situazioni di questo tipo si procede di norma alla compilazione di una sorta di calendario mediante il quale si assicura la gestione "turnaria" dell'intero territorio fra i consorti, proporzionalmente al numero dei carati posseduti¹⁹. Pur con qualche variante, dovuta a peculiarità proprie di ciascun territorio, questo modello è applicato nella quasi totalità dei feudi coinvestiti in cui la Repubblica partecipa al dominio utile²⁰.

Marc'Antonio, Alfonso e Gio. Antonio Lengueglia	carati	12
Gio. Tomaso Lengueglia	carati	8
Repubblica di Genova	carati	3
Ettore, Filiberto e Francesco Maria Lengueglia	carati	1
Totale	carati	24

(Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 263).

¹⁸ Esattamente come avviene per i soci di una compagnia di commercio che si ripartiscono i profitti in base alla quota di partecipazione di ciascuno, cioè in proporzione al capitale investito.

¹⁹ Nel caso specifico di Casanova la rotazione è prevista nell'arco di quattro anni, considerando cioè che ciascun feudatario governi in ragione di due mesi per ogni carato posseduto. Nel Milanese, invece, la giurisdizione è esercitata comunemente a turno di biennio in biennio cominciando dal figlio primogenito; nel caso di altri consanguinei la turnazione ha inizio seguendo un criterio di anzianità, o, altrimenti, a sorte. Cfr. C. MAGNI, *Il tramonto del feudo lombardo* cit., p. 136.

²⁰ Una situazione del tutto analoga si riscontra nello stesso periodo a Vellego, dove la Repubblica partecipa al dominio utile, assieme a Cesare e Cipriano del Carretto, Ettore e Filiberto Lengueglia e procede al governo dell'intero territorio per un anno ogni cinque. Sensibilmente diversa, invece, la turnazione prevista a Cosio, Mendatica e Montegrosso, dove gli abitanti sono divisi fra le due "Case" che da secoli si spartiscono il dominio diretto: la Casa Garlanda, con quattro condomini, e quella di Maremo, con altrettanti partecipanti. A ciascuna di esse sono assegnati complessivamente dodici carati, cioè tre per ogni signore, ognuno dei quali governa i propri sudditi un anno ogni quattro. Qui la Repubblica possiede due distinte quote, in quanto è subentrata ad Antonio Lengueglia, di Casa Garlanda, acquisendo tre carati, e a Cesare del Carretto, della Casa di Maremo, ricevendone altri tre (ASG, *Manoscritti*,

Meritano poi un esame più attento le modalità previste per il “governo” della castellania di Pornassio, che si discostano sensibilmente rispetto a quanto sino ad ora delineato. Agli inizi del Seicento i consignori di tale feudo risultano essere i seguenti:

Gio. Bartolomeo Scarella	carati	8
Repubblica di Genova	carati	7
Duca di Savoia	carati	4
Ottavio Scarella	carati	3
Eredi di Lazzaro Spinola	carati	2
Totale	carati	24

In questo caso la Repubblica possiede direttamente sette carati, di cui 1 ½ acquistato da Onorato Scarella e 5 ½ da Gio. Antonio Scarella, morto qualche anno prima senza eredi. La situazione si presenta delicata e complessa per Genova, soprattutto a causa della partecipazione del duca di Savoia, che ha origine da un antico possesso dei conti di Tenda²¹, acquistato nel 1575 da Emanuele Filiberto²². Tale operazione, però, è avvenuta senza il consenso della Repubblica, signora suprema del luogo, cosicché si apre un lungo contenzioso. È questo uno dei tanti casi in cui si palesa la frizione fra il governo genovese, teso a preservare la propria integrità territoriale, e quello sabauda, che punta a sfruttare l’opportunità per incunearsi nel dominio della Superba e aprirsi la strada per un accesso diretto al mare²³. Ovviamente Genova non

n. 218, cc. 255-270). In tutti questi casi lo Stato genovese risulta essere padrone e, allo stesso tempo, possiede direttamente quote minoritarie pervenutegli in seguito ad acquisti, successioni o donazioni. Esiste tuttavia una circostanza in cui la Repubblica ha acquisito una partecipazione più cospicua: ciò accade a Lingueglietta, dove la Superba possiede una quota pari a circa 21 carati, comprata agli inizi del Seicento da Antonio Lenguiglia. A tale data gli altri consignori sono Ettore, Gio. Tomaso, Gio. Giacomo, Alfonso, Francesco, Bonifacio e Giacomo Maria Lenguiglia. L’operazione è senza dubbio sostenuta da un preciso disegno: assicurarsi il controllo diretto del feudo, scongiurando così intromissioni non gradite. Cfr. N. CALVINI, *Il feudo di Lingueglietta e i suoi statuti comunali (1434)*, Imperia 1986, p. 44 e sgg.

²¹ Si veda M.L. SALA, *Nuove ricerche sul Ponente ligure e Carlo Emanuele I*, in *Genova, la Liguria e l’oltremare* cit., I, pp. 267-293 (qui pp. 272-273).

²² A. MELONE, *Pornassio* cit., p. 355.

²³ Esistono numerose controversie in materia di confini fra i due Stati; per avere un’idea di quanto siano frequenti tali contrasti basta guardare la consistenza del fondo *Giunta dei Confini* dell’Archivio di Stato di Genova o della serie *Confinium* del fondo *Archivio Segreto*. Per un quadro d’insieme risultano interessanti le relazioni contenute in alcuni volumi mano-

è disposta a simili concessioni²⁴, anzi, dal momento che proprio in questi anni, come si è visto, avvia un'azione volta a compattare il proprio territorio, resiste tenacemente a tale intromissione. Dal canto suo, il Duca non solo è pronto a difendere strenuamente la posizione conquistata, ma pretende persino l'alta sovranità sulla quota del feudo detenuta; al termine della controversia, tuttavia, dovrà accontentarsi del semplice dominio diretto²⁵.

Le modalità con le quali viene gestito il governo di Pornassio appaiono più complesse rispetto a quanto riscontrato altrove, forse a causa dei ripetuti frazionamenti intervenuti nel dominio utile. Le quote di partecipazione dei consignorini sono infatti frutto di successive divisioni e ricomposizioni, per cui la stessa Repubblica detiene il controllo di sette carati complessivi, ma, come si è visto, ottenuti per vie diverse e in tempi diversi. In questo caso, inoltre, probabilmente in virtù di accordi conclusi in passato, si provvede anche alla ripartizione dei sudditi fra i condomini, ma permangono alcune sovrapposizioni; in conseguenza di ciò esistono sudditi "puri", che dipendono cioè da un solo signore, e sudditi "misti", sui quali esercitano i propri diritti due o più "consorti" contemporaneamente²⁶. Ciascuno di essi riscuote i redditi per intero dai propri sudditi puri e pro quota da quelli misti. Tale operazione rende necessaria la compilazione periodica di appositi elenchi dai quali sia possibile a ciascun signore l'individuazione dei propri "dipendenti"²⁷. La Repubblica di Genova, in particolare, partecipa in due carati misti, uno per 3/4 e l'altro per 1/5.

Questo sistema consente dunque la ripartizione delle rendite feudali, ma non aiuta ad attenuare i contrasti che sorgono tra i condomini in relazione alla gestione di altri diritti nei riguardi dei sudditi misti, come le confische e le

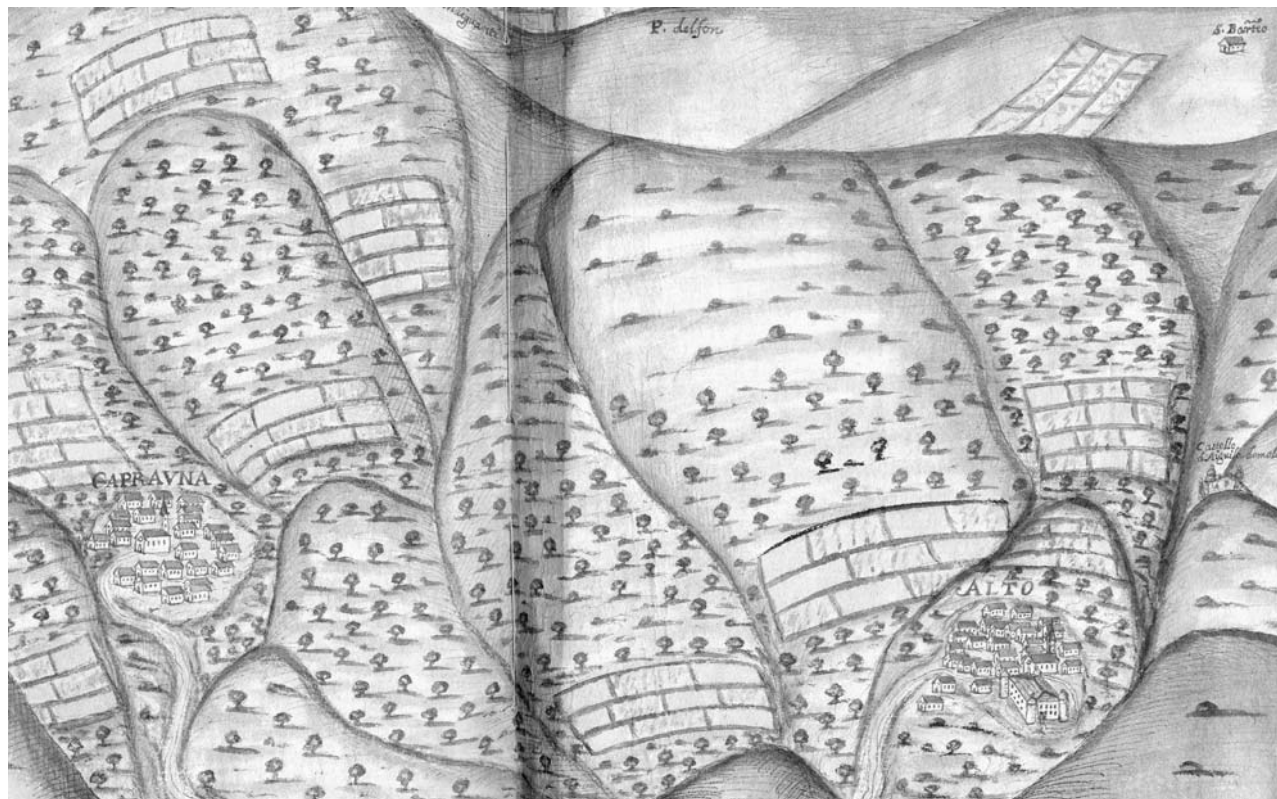
scritti del Sei-Settecento, in particolare: ASG, *Manoscritti*, nn. 39, 243, 254, 712, 715, 715A, 718, 721; M. VINZONI, *Indice delle città* cit. Su queste problematiche si vedano le considerazioni di E. GRENDI, *La pratica dei confini* cit.

²⁴ Come si è visto nel precedente capitolo (§ 2) nel caso del feudo di Zuccarello si arriva addirittura ad uno scontro armato.

²⁵ A. MELONE, *Pornassio* cit., pp. 355-361; M.L. SALA, *Nuove ricerche* cit., p. 273 e sgg.

²⁶ La porzione spettante agli Spinola è tuttavia priva di sudditi. Tale insolita circostanza trova spiegazione nel fatto che, secondo un documento dell'epoca, il marchese Scarella, precedente titolare di quei due carati, molti anni prima ne avrebbe condotto gli abitanti in Francia, nei pressi dell'attuale Saint Tropez, dove si sarebbero stabiliti (cfr. A. MELONE, *Pornassio* cit., p. 345).

²⁷ Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, cc. 244-247 e in A. MELONE, *Pornassio* cit., pp. 365-371.



Delineatione de territori d'Alto e Caprauna (ASG, Manoscritti, n. 39, Feudorum orae occidentalis cum eorum finibus, tav. XIV).

condanne, soggette in qualche misura al libero arbitrio del signore, o l'amministrazione della giustizia, fonte di ripetuti disaccordi fra i "consorti"²⁸.

La presenza di una pluralità di feudatari è dunque il frutto di concessioni ottenute in epoche precedenti che, con il passare dei secoli e per effetto di ulteriori divisioni, hanno prodotto situazioni progressivamente più intricate. Il caso di Pornassio, in cui il Duca di Savoia, che certo non può essere considerato un consignore gradito alla Repubblica, riesce ad acquisire una quota del feudo, ne è forse l'esempio più evidente. In una relazione sulle compartecipazioni dello Stato genovese al dominio utile di tali territori, si precisa che a Lingueglietta, Cosio, Mendatica, Montegrosso, Maremo e Vellego, si concede investitura «per quelle porzioni feudali che sono rimaste a terze persone, non consolidate nel dominio della Repubblica»²⁹. Pur non essendo esplicitamente indicato nel documento, l'obiettivo dello Stato sembra dunque essere quello di «consolidare», cioè di riunire in capo a se' proprietà eminente e dominio utile, al fine di realizzare un più stringente controllo su tali territori. Ciò spiega almeno in parte le ragioni per le quali non solo il governo genovese non proceda a reinvestire le quote pervenute-gli a vario titolo, ma provveda anche all'acquisto di alcune porzioni qualora se ne presenti l'opportunità.

L'approccio adottato si rivela pertanto del tutto opposto rispetto a quello di altre realtà dell'Italia centro-settentrionale, come lo Stato di Milano, la Repubblica di Venezia, il Granducato di Toscana, che, in Età moderna, mossi per lo più da esigenze finanziarie, procedono ad effettuare nuove infeudazioni a titolo oneroso³⁰.

Nel caso ligure, invece, la Repubblica si adopera per erodere queste aree di potere signorile, ma, in molti casi, non le rimane che accettare lo *status quo*, poiché, in forza delle antiche convenzioni, non può privare dei loro diritti gli eredi di quei feudatari che avevano accettato di sottomettersi al Comune genovese. Ancora una volta avviene che se, da un lato, tali ac-

²⁸ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 250.

²⁹ ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A, c. 132.

³⁰ Cfr. G. CHITOLINI, *Infeudazioni e politica territoriale nel ducato visconteo-sforzesco*, già pubblicato in «Quaderni Storici» n. 19, VII/1 (1972), pp. 51-130, ora in *La formazione dello Stato regionale* cit., p. 51; C. MAGNI, *Il tramonto del feudo lombardo* cit.; S. ZAMPERETTI, *I piccoli principi* cit.; G. PANSINI, *Per una storia del feudalesimo nel Granducato di Toscana* cit., pp. 132-133.

cordi hanno favorito la formazione di uno Stato territoriale, sia pure con tutti i limiti che si sono evidenziati, dall'altro, nel momento in cui il governo procede alla riorganizzazione della struttura amministrativa, consentono alle singole comunità e ad alcuni signori locali di opporre una forte resistenza al fine di salvaguardare la propria autonomia³¹. Questo fenomeno, come è stato scritto, evidenzia ancora una volta che la matrice d'origine dello Stato genovese è il risultato di « un compromesso pragmatico tra volontà di potenza e tenace individualismo »³².

3. *I feudi imperiali e la riscossione dei redditi camerati*

Ben diverso rispetto a quello fino ad ora descritto è l'approccio della Repubblica nella gestione dei feudi imperiali ad essa investiti, che, per alcuni aspetti, si inquadra nel più ampio contesto dei rapporti fra questa e la Corte cesarea³³. Il governo genovese è di norma tenuto a richiedere la conferma delle sue concessioni e dei suoi privilegi ad ogni nuovo imperatore e tali operazioni vengono effettuate attraverso i propri diplomatici residenti a Vienna, spesso supportati da un ministro plenipotenziario appositamente inviato per la conduzione delle trattative³⁴. Per assicurarsi il buon esito di tali pratiche, la Superba è disposta ad accordare prestiti ai sovrani d'Asburgo, ad elargire sovvenzioni a fondo perduto³⁵ e a sostenere spese per oliare gli ingranaggi della macchina burocratica imperiale. Nel 1624, infatti, per ottenere l'investitura dei tre quarti del feudo di Zuccarello ed il rinnovo di quella

³¹ Cfr. cap. I, § 1.

³² G. FELLONI, *La fiscalità nel dominio genovese* cit., p. 250.

³³ Su questa problematica si vedano soprattutto: K.O. VON ARETIN, *L'ordinamento feudale* cit., pp. 57-58; S. PUGLIESE, *Le prime strette* cit., p. 39 e sgg.; R. CIASCA, *Affermazioni di sovranità della Repubblica di Genova nel secolo XVII*, in « Giornale Storico e Letterario della Liguria », XIV (1938), pp. 81-91; 161-181; V. VITALE, *Breviario* cit., I, p. 249 e sgg.; II pp. 121-123; R. CIASCA, *La Repubblica di Genova "Testa coronata"*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milano 1962, IV, pp. 287-319; A. PACINI, *La Genova di Andrea Doria* cit., *passim*; G.L. PODESTÀ, *Genova e l'Impero. Alcune riflessioni sui rapporti tra la Repubblica di Genova e gli Asburgo d'Austria tra Cinque e Seicento*, in *Omaggio ad Aldo De Maddalena. Per gli ottant'anni di un maestro amico*, a cura di M. CATTINI - M.A. ROMANI (« Cheiron », n. 34, XVII/2, 2000), pp. 147-154; F. EDELMAYER, *Genova e l'Impero nel Cinquecento*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLI/2 (2001), pp. 123-134.

³⁴ Per le investiture cfr. ASG, *Archivio Segreto, Investiture*, nn. 441-449, 453-455, 458-460.

³⁵ G.L. PODESTÀ, *Genova e l'Impero* cit., *passim*.

di Ponzano, la Repubblica deve sborsare quasi diecimila talleri. Tuttavia, ciò che colpisce dall'esame della nota inviata a Genova, è che solo 511 su 9.992 talleri spesi in totale, cioè poco più del 5%, rappresentano il costo effettivo della pratica; i restanti 9.481 sono destinati a pagare mance al Consiglio Au-lico (2.000 talleri) e al suo Presidente (500 talleri), al principe Eclemergh (2.000 talleri) e ad altri funzionari che, evidentemente, possono assicurare la pronta conclusione del negoziato³⁶.

Nell'intento di realizzare la maggiore uniformità amministrativa possibile, i feudi imperiali vengono considerati alla stregua delle altre circoscrizioni periferiche dello Stato; questi provvede a delegare determinate mansioni ad un giudice locale che, al termine del mandato, è soggetto a verifica da parte di un'apposita magistratura³⁷. I funzionari preposti alle singole circoscrizioni assumono appellativi talvolta differenti fra loro: *Podestà* a Campofreddo, Carrosio, Montoggio, Ponzano³⁸, Roccatagliata, Sassello e Varese; *Commissario* a Busalla e Zuccarello e *Governatore* a Finale³⁹.

Il diverso nome con il quale sono designati i singoli rappresentanti del governo centrale sta ad indicare, in linea di principio, la maggiore o minore importanza della singola circoscrizione e l'entità delle attribuzioni, dei poteri e delle competenze affidati alla sua autorità⁴⁰.

In particolare Commissariati e Governatorati sono annoverati tra i cosiddetti "Uffici maggiori", rientrano cioè fra quelle cariche pubbliche che possono essere ricoperte solo da appartenenti al patriziato genovese, scelti, mediante estrazione a sorte, tra i componenti del Minor Consiglio. Fa eccezione, a questo proposito, il caso di Busalla in cui è ammessa la nomina di un funzio-

³⁶ ASG, *Archivio Segreto*, n. 366, *Buste Paesi, Zuccarello*, « Nota delli talleri 10.000 per le mance ».

³⁷ G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori* cit., pp. 131-132; R. FERRANTE, *La difesa della legalità. I Sindicatori della Repubblica di Genova*, Torino 1995, pp. 152-158.

³⁸ Il feudo di Ponzano, che nel Seicento costituisce una Podesteria autonoma (cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 170 r.) è stato unito in unica circoscrizione amministrativa assieme a Santo Stefano e Bolano, probabilmente agli inizi del Settecento (si veda M. VINZONI, *Indice delle città* cit., c. 80).

³⁹ Con le annesse le Podesterie di Calizzano e Carcare.

⁴⁰ Per più puntuali riferimenti in proposito si rimanda in particolare a: M. VINZONI, *Indice delle città* cit.; ID., *Il Dominio* cit.; G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali* cit.; G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori* cit., p. 165 e sgg.

nario non nobile⁴¹. Solamente Campofreddo e Carrosio, dei quali la Repubblica possiede una quota non superiore al 50% del dominio utile mantengono la parola “feudo” nella loro denominazione ufficiale; ciò può essere interpretato come un segno tangibile dell’azione dello Stato volta a considerare tali territori in maniera del tutto analoga al resto del Dominio.

I funzionari periferici sono investiti in primo luogo delle attribuzioni previste anche nelle altre circoscrizioni, come l’amministrazione della giustizia civile e criminale o la riscossione di imposte statali. Nell’adempiere ai compiti loro affidati devono attenersi a specifiche istruzioni di carattere generale, appositamente predisposte dal Senato, cui progressivamente si aggiungono indicazioni *ad hoc* riguardanti la singola circoscrizione, frutto dell’esperienza maturata nel corso del tempo⁴².

⁴¹ Cfr. *Ibidem*, p. 162; G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali* cit., p. 903.

⁴² L’insieme delle mansioni di loro competenza è minutamente descritto in un manuale dell’epoca, destinato alla formazione del “Perfetto Giusdicente”, nel quale, come è precisato nel frontespizio, « si trattano le regole et ammaestramenti à chi, nell’ufficio di Governatore, Capitano, Commissario, Podestà o Vicario, amministra Ragione o Giustizia ». L’opera ha un carattere prettamente divulgativo, ma assume un peculiare rilievo in quanto rappresenta l’unica monografia dell’epoca, al momento conosciuta, che affronti compiutamente tale tematica. Nel redigere questo compendio di norme e comportamenti l’autore, Tommaso Oderico, mette a frutto la propria esperienza di funzionario pubblico, che ha ricoperto importanti incarichi di governo in diverse circoscrizioni del Dominio, con l’obiettivo di fornire indicazioni utili agli amministratori periferici. In pratica egli compila una sorta di commento alle istruzioni senatorie, nell’intento di renderle più facilmente comprensibili ai singoli funzionari, esprime autorevoli opinioni e dispensa interessanti consigli sul comportamento che maggiormente si confà al giusdicente, considerando sia gli aspetti legati alla sua veste ufficiale di pubblico funzionario, sia quelli più prettamente attinenti alla sfera privata. Cfr. *Il Perfetto Giusdicente. Dialoghi morali di Tomaso Oderico gentil’huomo genovese. Dove si trattano le regole et ammaestramenti à chi nell’ufficio di Governatore, Capitano, Commissario, Podestà, ò Vicario amministra Ragione o Giustizia*, Genova 1730². Su questo manuale si veda O. CARTAREGIA, *Il perfetto giusdicente: Tomaso Oderico*, in « Miscellanea Storica Ligure », XII/2 (1980), pp. 7-58. Altri utili consigli per i giusdicenti locali si ritrovano in A. SPINOLA, *Scritti scelti*, a cura di C. BITOSI, Genova 1981, pp. 273-286. Sullo Spinola si veda C. BITOSI, *Andrea Spinola. L’elaborazione di un “manuale” per la classe dirigente*, in *Dibattito politico e problemi di governo a Genova nella prima metà del Seicento*, Genova 1975 (« Miscellanea Storica Ligure », n.s., VII/2), pp. 115-175. Sono di particolare interesse pure alcune “istruzioni” che riguardano la gestione di feudi e patrimoni privati, in particolare si veda: D. PUNCUH, *Istruzioni di Francesco Maria II di Clavesana* cit.; [G.F. SPINOLA], *Istruzione familiare di Francesco Lanospigio nobile genovese a Nicolò suo figliuolo*, Roma 1670, pp. 75-81. Tra i documenti manoscritti si segnala l’*Istruzione alli commissari di Val di Scrivia per la scossa di Busalla e Borgo*, emanata nella seconda metà del Seicento da Napoleone Spinola per la gestione delle sue spettanze in quei feudi (ADG, *Fondo Salvago Raggi*, n. 251, doc. 98).

Altre fonti, tuttavia, consentono un esame delle peculiarità amministrative proprie di tali circoscrizioni, come ad esempio la riscossione delle entrate feudali, per le quali vengono impartite opportune disposizioni dal governo centrale. Tali documenti possono essere di carattere generale, e rappresentano quasi una sorta di contratto fra la Camera⁴³ – la magistratura cui spetta la gestione economica dei feudi e dei beni demaniali – e il funzionario incaricato, oppure possono riguardare determinati aspetti gestionali che risultano essere più problematici. Queste istruzioni rispecchiano a grandi linee quelle impartite per la riscossione di entrate fiscali o di altri diritti nel Dominio⁴⁴.

Di norma il locale rappresentante di governo non è però incaricato di esigere tutti i redditi; alcuni possono essere appaltati a privati che, dietro corresponsione di un canone pattuito, assumono l'onere di gestire, a proprio rischio, taluni cespiti, come pedaggi e focatico, oppure determinati impianti, quali mulini, ferriere o frantoi. L'affitto a terzi, o più raramente alle comunità, di buona parte degli introiti, o della loro totalità⁴⁵, rappresenta infatti la forma gestionale preferita dal governo genovese⁴⁶.

È necessario, però, fare alcune precisazioni per quanto riguarda i feudi di Busalla, Carrosio e Campofreddo, nei quali la Repubblica non detiene la totalità del dominio utile. In essi si procede al riparto delle entrate in base alle quote di partecipazione, pari rispettivamente a ventidue carati per il primo⁴⁷, ad un sesto e alla metà negli altri due o, in alternativa, all'applicazione di una turnazione come quella già vista per altre realtà⁴⁸.

⁴³ G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori* cit., p. 76 e sgg.

⁴⁴ Cfr. G. ASSERETO, *L'amministrazione del Dominio* cit., p. 45.

⁴⁵ È il caso ad esempio di Varese e Zuccarello.

⁴⁶ Una considerevole raccolta di contratti di appalto si trova in ASG, *Antica Finanza*, n. 147, *Libro dei Contratti 1751-1782*; *Antica Finanza*, n. 12, *Libro dei Contratti 1782-1795* e nella serie *Affitti* del fondo *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1246-1265. Tali contratti verranno esaminati nei successivi capitoli.

⁴⁷ In particolare, ogni lira di reddito del feudo di Busalla, cioè 240 denari, secondo un documento del 1737, viene ripartita nel modo seguente (cfr. ASG, *Antica Finanza*, n. 351):

Repubblica di Genova	220.8/12 .3/12
Conti Fieschi	14.0 .9/12
Paolo Batta Rivarola	1.8/12
Reverendo Giorgio Spinola	1
Eredi del q. Barone Lazzaro Spinola	1.3/12
Marchese Botta Adorno	1.4/12
Totale	240

La posizione del giurisdicente è vicina a quella di un esattore o di un apaltatore; egli, infatti, è responsabile delle entrate camerale affidategli e si accolla in prima persona il rischio di non riuscire a riscuotere l'importo dovuto, che viene accuratamente preventivato e posto a suo debito, a copertura del quale è tenuto a prestare alla Camera idonea garanzia reale e personale⁴⁹. Nei documenti dell'epoca tale forma di obbligazione è indicata dalla clausola « scosso o non scosso ». Le istruzioni riportano poi il salario del funzionario, e quello di eventuali pubblici ufficiali alle sue dipendenze, nonché l'entità delle spese ordinarie che può portare in deduzione dal proprio debito, dietro presentazione di accurato rendiconto⁵⁰.

Non di rado, però, il funzionario periferico si trova ad operare in situazioni particolarmente complesse che riflettono in buona parte le difficoltà che il governo genovese deve affrontare nella gestione quotidiana dei feudi imperiali di cui è investito, soprattutto per quanto riguarda l'esazione degli introiti di sua spettanza. In tali evenienze gli ordini rivolti al giurisdicente locale contengono indicazioni più dettagliate al fine di guidare il suo operato secondo quanto deliberato dall'autorità centrale. Si tratta spesso di problematiche piuttosto articolate che coinvolgono un complesso intreccio di fattori, per le quali si rende dunque necessario prevedere una strategia *ad hoc*.

Le questioni più frequenti si inquadrano nella più ampia tematica del rapporto fra potere statale e comunità locali⁵¹, quali l'indebitamento delle

⁴⁸ A Campofreddo, ad esempio, sul finire del XVII secolo, il Serenissimo Senato e il Magnifico Domenico Spinola q. Cristoforo, condomini al 50%, al fine che « tutto camini con miglior ordine di quello sia seguito per il passato », si accordano per una gestione turnaria, proprio come « si pratica in molti altri feudi della Serenissima Repubblica ne'quali vi sono più partecipi... ». In particolare si conviene che « debba esercitarsi et amministrarsi il governo e la giurisdizione tutta per intero alternativamente da ognuno de Signori Condomini, per il corso d'anni quattro, da cominciare il primo del mese di maggio dell'anno corrente 1696 e da finire all'ultimo di aprile dell'anno 1700, cioè il primo anno dal Serenissimo Senato o suoi Deputati, il secondo dal Magnifico Spinola, Condomino, et indi gradatamente col medesimo ordine... » (cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2733, *Campofreddo. Pratiche pubbliche 1691-1710*).

⁴⁹ Depositando cioè una congrua somma a titolo di cauzione e indicando alcune persone quali garanti per l'obbligazione contratta.

⁵⁰ Cfr. Appendice II, doc. 3.

⁵¹ Su questa tematica si rimanda a: G. TOCCI, *Le terre traverse. Poteri e territori nei ducati di Parma e Piacenza tra Sei e Settecento*, Bologna 1985; *Persistenze feudali e autonomie comunitative in Stati padani fra Cinque e Settecento*, a cura di G. TOCCI, Bologna 1988; *Le comunità negli stati italiani d'antico regime*, a cura di G. TOCCI, Bologna 1989; ID., *Le comunità in età*

comunità stesse⁵², o la riscossione dei cosiddetti “fitti gentili”, cioè i canoni corrisposti dagli enfiteuti ai quali sono stati investiti terreni, boschi o immobili di spettanza camerale⁵³.

In queste circostanze vengono adottati specifici provvedimenti a carattere straordinario volti a porre rimedio alla situazione che si è determinata, in genere accompagnati da alcune norme che dovrebbero evitare il ripetersi dell'evento⁵⁴. Molto spesso si tratta di disposizioni emanate in momenti di parti-

moderna. Problemi storiografici e prospettive di ricerca, Roma 1997 e alla ricca bibliografia in essi riportata.

⁵² Quello dell'indebitamento delle Comunità del Dominio è uno dei problemi che il governo genovese si trova ad affrontare più spesso. Agli inizi del Seicento viene redatto un censimento della situazione in cui versano le singole Università (cfr. ASG, *Magistrato delle Comunità*, n. 835, 1611 in 1614. *Comunità Liguri. Introito e Spese. Comunaglie*; molte indicazioni anche nel più volte citato manoscritto 218) e qualche anno dopo si assiste alla già ricordata istituzione del “Magistrato sopra gli Affari delle Comunità”, con il compito di controllare l'indebitamento delle realtà locali e di ordinare la gestione economica delle stesse, in particolar modo le risorse e i beni di uso comune. Cfr. G. ASSERETO, *L'amministrazione del dominio* cit.; G. BENVENUTO, *Una magistratura genovese* cit.; E. GRENDI, *Stato e comunità nel Seicento genovese*, in *Studi in memoria di Giovanni Tarello*, Milano 1990, I, pp. 243-282; ID., *Il Cervo e la Repubblica* cit.; O. RAGGIO, *Norme e pratiche. Gli statuti campestri come fonti per la storia locale*, in «Quaderni Storici» n. 88, XXX/1 (1995), pp. 155-194; R. SAVELLI, *Geografia statutaria e politiche fiscali*, in *Studi in onore di Victor Ukmar*, Padova 1997, II, pp. 1099-1116 (soprattutto pp. 1105-1106); ID., *Scrivere lo statuto* cit., in particolare pp. 174-191.

⁵³ Si veda il successivo cap. V.

⁵⁴ A Campofreddo, nel 1704, l'Università risulta indebitata di oltre 11.660 lire, « senza che apparisca la causa da cui è proceduto tal debito ... ». Nonostante i libri contabili siano così disordinati « che mettono compassione », l'inviato della Repubblica, il magnifico Visconte Maria Di Negro, ha potuto rilevare che lo stato delle cose è dovuto a spese superflue effettuate dagli agenti a loro « capriccio, senza l'assenso e permissione de Condomini ». Ciò, come si osserva nella citata relazione, produce scompiglio e confusione, « pregiudiciali al ben di quel popolo ». In tale situazione, il governo genovese provvede ad emanare disposizioni specifiche per estinguere il debito accumulato e per evitare che tale situazione possa ripetersi. In particolare viene fissato il limite massimo annuo delle spese della Comunità in lire 2.238,80 e viene affidato al Podestà l'incarico di tenere tre distinti registri nei quali dovrà accuratamente annotare:

- nomi delle persone e loro beni stabili per poter sopra quelli imporre carichi secondo i distagli;
- nota giornaliera degli introiti e delle spese della Comunità;
- deliberazioni e mandati degli Agenti del Feudo.

(La documentazione relativa si trova in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2734, *Campofreddo. Pratiche pubbliche 1711-1761*).

Una situazione analoga si riscontra solo tre anni più tardi a Varese, allorché, in occasione della redazione di un nuovo regolamento economico della Comunità, si ricorda che « la

colare gravità, cioè quando la situazione è ormai sfuggita al controllo dell'amministrazione genovese e il contrasto esistente tra stato e sudditi è di proporzioni tali da minare le basi del potere economico e politico della Repubblica in questi territori, rendendo pressoché impossibile l'esazione dei redditi.

I proventi raccolti a livello periferico, mediante appalto a privati cittadini o affidati alla responsabilità del giurisdicente locale, vengono poi versati alla Camera che provvede a gestirli all'interno del proprio bilancio. Per completare il quadro fin qui delineato, pur sempre in termini generali, è quindi opportuno esaminare la contabilità e i meccanismi di gestione finanziaria di questa magistratura.

4. *Bilancio camerale e redditi feudali*

A livello centrale, la riscossione dei redditi feudali spetta alla Camera, investita della competenza amministrativa per gli affari generali dello Stato, che si traduce nel « curare l'introiti pubblici, rivederne i conti insieme colle spese di tutti i magistrati »⁵⁵. In particolare la Camera stessa si fa carico di gestire le rendite statali, i beni demaniali e di riscuotere tributi e proventi. Per effetto di questa delega, prevista già dalla costituzione del 1528 e confermata dalle *Leges Novae* nel 1576⁵⁶, la magistratura diviene l'erario della Repubblica sostituendo, in questi incarichi, l'antica *Massaria Communis*⁵⁷,

mala amministrazione e pessima cura avuta da chi per l'addietro è sempre stato al governo della medesima e suoi Consolati, ha dato motivo di pregiudici notabili e principalmente a poveri, quali pareva venissero fuor di misura ogn'anno aggravati... ». Si rende così necessario adottare opportuni provvedimenti al fine di porre, una volta per tutte, « freno e regola a tanti disordini », affinché « la giustizia venghi ad essere distributiva e li poveri non venghino gravati più di quello si deve... »: *Statutorum Varisii ejusque Consulatum a Serenissimo Senatu Serenissimae Reipublicae Genuensis Nuperrime Comprobatur Liber*, Genova 1765, pp. 55-56. Gli accorgimenti adottati in tale contesto ricalcano quelli già visti per Campofreddo.

⁵⁵ ASG, *Manoscritti*, n. 675, *Magistrati coi quali si governa al presente e si è governata la Serenissima Repubblica di Genova*, c. 59.

⁵⁶ Per un esame di tale normativa si vedano: R. SAVELLI, *La repubblica oligarchica* cit.; A. PETRACCHI, *Norma 'costituzionale' e prassi politica nella Serenissima Repubblica di Genova*, Milano 1989.

⁵⁷ G. FELLONI, *Distribuzione territoriale della ricchezza* cit., p. 225. Alla gestione delle entrate e, soprattutto, delle spese della *Massaria Communis* (e non all'intero apparato statale genovese come potrebbe sembrare dal titolo) è dedicato il lavoro di M. BUONGIORNO, *Il bilancio di uno Stato medievale. Genova 1340-1529*, Genova 1973 (Collana storica di Fonti e Studi diretta da G. Pistarino, 16).

anche se le sue attribuzioni risultano, di fatto, meno ampie di quanto ci si potrebbe aspettare⁵⁸. Con il passare del tempo, infatti, molte entrate pubbliche sono state progressivamente cedute alla Casa di San Giorgio per far fronte agli impegni connessi al debito pubblico e al suo aumento⁵⁹; altre sono invece destinate al finanziamento di specifici organi dello Stato e comprese quindi nelle rispettive contabilità, che sono distinte da quella camerale.

Alla base di tale separazione vi è il criterio di responsabilità di spesa che fa capo ai singoli uffici pubblici. Secondo la prassi in uso all'epoca, infatti, ogni magistratura provvede a coprire le spese ordinarie, necessarie al proprio funzionamento, utilizzando quegli introiti derivanti da tributi, redditi demaniali o altro, che a tale scopo le sono stati assegnati. Le spese straordinarie, per le quali è necessaria una specifica autorizzazione dell'autorità competente, devono essere finanziate mediante il ricorso a nuove imposi-

⁵⁸ Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 675, cc. 57-61; G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori* cit., p. 76; RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO, *Istituzioni e magistrature finanziarie della Repubblica di Genova dalle origini al 1797*, Roma 1952, p. 128.

⁵⁹ Sul Banco di San Giorgio e sul suo ruolo all'interno del sistema finanziario dello Stato genovese si vedano in particolare: A. LOBERO, *Memorie storiche* cit.; C. CUNEO, *Memorie sopra l'antico Debito Pubblico, mutui, compere e Banca di San Giorgio in Genova*, Genova 1842; H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi* cit. (soprattutto la parte II); E. MARENGO - C. MANFRONI - G. PESSAGNO, *Il Banco di San Giorgio*, Genova 1911; R. DI TUCCI, *La ricchezza privata* cit.; D. GIOFFRÉ, *Il debito pubblico genovese. Inventario delle compere anteriori a San Giorgio o non consolidate nel banco (secc. XIV-XIX)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., VI (1966), con la bibliografia a p. 15 e G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., pp. 127-157 e *passim*; V. PIERGIOVANNI, *Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento*, in «Materiali per una Storia della Cultura giuridica», XIII/1 (1983), pp. 3-46; R. SAVELLI, *Tra Machiavelli e S. Giorgio. Cultura giuspolitica e dibattito istituzionale a Genova nel Cinque-Seicento*, in *Finanze e ragion di Stato in Italia e in Germania nella prima età moderna*, a cura di A. DE MADDALENA e H. KELLENBENZ, Bologna 1984 («Annali dell'Istituto storico italo germanico», Quaderno n. 14), pp. 249-321 (soprattutto p. 301 e sgg.). Tali opere non giungono ancora, però, a delineare un quadro complessivo del Banco e delle sue attività. È attualmente in fase di avanzata realizzazione l'opera di riordino dell'imponente documentazione prodotta in quattro secoli di attività dal Banco di San Giorgio e conservata presso l'Archivio di Stato di Genova; ciò permetterà di colmare almeno in parte le lacune lasciate dalla letteratura disponibile. In proposito si vedano: G. FELLONI, *L'archivio della Casa di San Giorgio di Genova (1407-1805) ed il suo ordinamento*, già pubblicato in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXIV/1 (1984), pp. 352-361, ora in ID., *Scritti di Storia economica* cit., pp. 451-459; ID., *Il Banco di San Giorgio ed il suo archivio: una memoria a più valenze*, *Ibidem*, pp. 461-468.

zioni fiscali, all'aumento di tributi preesistenti, o all'indebitamento⁶⁰. Ciò, tuttavia, se da un lato consente un agevole controllo dei costi e dei fabbisogni dei singoli apparati della Repubblica, dall'altro non permette di avere una immediata percezione d'insieme e rischia inoltre di aumentare eccessivamente i centri di potere, a scapito dell'autorità del governo centrale⁶¹.

Un altro elemento che caratterizza la contabilità pubblica è la suddivisione in esercizi amministrativi, di regola coincidenti con l'anno solare; ciò deriva probabilmente dalla durata delle cariche e dall'esigenza di poter verificare l'operato dei funzionari al termine del loro mandato⁶². Ogni anno, dunque, ciascuna magistratura provvede alla compilazione di una sorta di rendiconto, spesso un bilancio di verifica dei registri contabili o poco più⁶³, che è soggetto al controllo della Camera⁶⁴. Tuttavia, pur provvedendo occasionalmente alla compilazione di relazioni d'insieme, che raccolgano cioè i bilanci di tutti, o quasi, gli apparati pubblici⁶⁵, non si arriva mai alla loro aggregazione in un unico conto, cosicché manca, di fatto, un bilancio generale della Repubblica, come quelli che caratterizzano gli stati contemporanei⁶⁶.

Il sistema di scritturazione adottato è quello della rilevazione in partita doppia, che risulta in uso a Genova nell'amministrazione della *res publica* almeno dalla prima metà del XIV secolo, come testimoniano i registri del Comune giunti fino a noi⁶⁷. Già in tale periodo sono previste specifiche

⁶⁰ H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi* cit., p. 96; G. FELLONI, *Stato genovese, finanza pubblica e ricchezza privata* cit., pp. 281-283.

⁶¹ G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., pp. 266, 270.

⁶² V. POLONIO, *L'amministrazione della "res publica" genovese* cit., p. 77 e sgg.; G. FELLONI, *Profilo di Storia economica dal medioevo all'età contemporanea*, Torino 1997², pp. 127-128.

⁶³ Cfr. ad esempio alcuni bilanci di verifica della Camera in ASG, *Antica Finanza*, nn. 439 e 1450.

⁶⁴ Per alcuni esempi di bilanci di singole magistrature si vedano: ASG, *Antica finanza*, nn. 958, 1344 e *Camera del Governo, Finanze*, n. 977; G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., pp. 265-282.

⁶⁵ Cfr., ad. es., ASG, *Antica finanza*, n. 958, fasc. 1, 2, 3 e 4; G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., p. 265 e sgg.

⁶⁶ G. FELLONI, *Il ceto dirigente a Genova nel sec. XVII: governanti o uomini d'affari?*, in *Scritti di Storia economica* cit., pp. 1323-1340 (qui pp. 1328-1329). Una prima aggregazione contabile viene effettuata durante la Repubblica ligure. Cfr. G. ASSERETO, *La Repubblica ligure* cit., pp. 14-16, 208 e sgg.

⁶⁷ Il più antico libro mastro disponibile risale al 1340; dal suo esame si può osservare che

norme contabili che disciplinano la compensazione fra partite di segno opposto e le modalità di tenuta dei registri, quali il divieto di lasciare linee in bianco, l'obbligo di motivare a margine gli eventuali errori commessi e di effettuare le cancellazioni in modo che la parte errata risulti comunque leggibile⁶⁸. Nel corso del tempo, i sistemi vengono progressivamente affinati e si introduce l'uso del "doppio numero" a fianco di ciascuna registrazione cronologica indicata nel manuale, al fine di rendere più agevolmente rintracciabili i rispettivi conti nel cartulario⁶⁹. Successivamente, il metodo della partita doppia, già diffuso nella contabilità dei banchieri, in ambito privato si estende gradualmente anche alle aziende domestico-patrimoniali dei nobili genovesi⁷⁰. Sul versante pubblico, inoltre, nel corso del Seicento, alle descrizioni in latino e agli importi in numeri romani si sostituiscono l'italiano e le cifre arabe⁷¹ e, sempre nel XVII secolo, viene introdotta la distinzione fra partite di competenza e residui, anche se tale meccanismo dovrà ancora essere perfezionato⁷².

La gestione finanziaria della Camera è documentata da una serie ininterrotta di registri annuali, mastri e giornali, che iniziano nel 1528 e terminano con la caduta della Repubblica oligarchica⁷³. In ciascuno di essi sono

il metodo della partita doppia è applicato con tale rigore da far supporre che sia già in uso da tempo (G. FELLONI, *Profilo di Storia economica* cit., p. 128). I registri in oggetto sono conservati nel fondo *Antico Comune* dell'Archivio di Stato di Genova. In proposito si veda V. POLONIO, *L'amministrazione della "res publica" genovese* cit.

⁶⁸ H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi* cit., pp. 104-105; E. MARENGO - C. MANFRONI - G. PESSAGNO, *Il Banco di San Giorgio* cit., p. 199; RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO, *Istituzioni e magistrature* cit., pp. 94-95.

⁶⁹ RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO, *Istituzioni e magistrature* cit., p. 95.

⁷⁰ Cfr. E. MARENGO - C. MANFRONI - G. PESSAGNO, *Il Banco di San Giorgio* cit., pp. 197-200. Sulle peculiarità dei registri contabili delle aziende domestico-patrimoniali genovesi si rimanda a G. FELLONI, *Gli investimenti* cit., p. 3 e sgg.

⁷¹ Benché introdotti in Italia sul principio del XIII secolo, i numeri arabi stentano a soppiantare quelli romani, anche a causa dell'incertezza della forma e dei conseguenti divieti in vigore su alcune piazze finanziarie. Cfr. G. FELLONI, *Profilo di Storia economica* cit., p. 128.

⁷² *Ibidem*; G. FELLONI, *Il ceto dirigente* cit., p. 1329. L'esame dei cartulari della Repubblica relativi al XVIII registra un progressivo affinamento in questo senso.

⁷³ Sono conservati nel fondo *Camera del Governo, Finanze* dell'Archivio di Stato di Genova. Per ogni anno sono disponibili il manuale ed il cartulario con la relativa rubrica alfabetica. Nel Settecento, molti libri mastri sono corredati di un altro fascicolo contenente il relativo bilancio di verifica. In realtà la serie archivistica contiene anche alcuni registri della Repubblica Ligure.

rilevate le entrate riscosse e le spese pagate durante l'esercizio, seguendo cioè un criterio di cassa. Per poter formare un bilancio di competenza di ciascun periodo amministrativo viene acceso ogni anno un conto riepilogativo denominato « Repubblica introito et essito », che rappresenta una sorta di bilancio destinato ad accogliere, appunto, tutte le entrate e le uscite che si riferiscono ad un particolare esercizio⁷⁴. In presenza di residui il saldo di tale conto viene riportato nei cartulari degli anni successivi fino a quando, terminata la riscossione delle entrate e pagate tutte le spese, non sia possibile « tirarne il resto » e girarlo in un altro conto denominato « Repubblica introito et essito di vecchio ». Ciò è stato verificato effettuando varie campionature e prendendo poi in esame una serie continua di registri contabili nella seconda metà del XVII secolo, in particolare nei dieci anni compresi tra il 1665 e il 1674⁷⁵. Nel 1665, ad esempio, risulta ancora aperto il conto "introito-esito" di diversi anni precedenti a partire dal 1660. Nello stesso 1665 viene acceso quello di competenza dell'esercizio seguente, in quanto sono già stati riscossi alcuni proventi spettanti al 1666. Tale conto verrà movimentato negli anni successivi fino al 1671; nel 1673, non essendo intervenuti altri fatti amministrativi, il suo saldo viene girato al già citato « Repubblica introito et essito di vecchio »⁷⁶.

Come si è detto, la Camera stabilisce periodicamente le modalità di riscossione dei redditi dei singoli feudi, provvede ad affidarne la responsabilità agli amministratori locali o, più spesso, ad appaltarli in tutto o in parte a privati. Gli importi versati al cassiere camerale vengono registrati in conti analitici, uno per ciascun territorio, denominati, ad inizio Seicento « Redditi e spese di ... » e, successivamente, semplicemente « Redditi di ... »; vengono conside-

⁷⁴ Bilanci annuali della Camera si ritrovano, ad esempio, in ASG, *Antica Finanza*, n. 165 (peraltro ricco di osservazioni, commenti, dati fiscali e relativi al debito pubblico) e 958. Tra le opere a stampa si vedano: A. GAVAZZO, *Il bilancio della Repubblica di Genova nel 1541*, in « Giornale Ligustico di Archeologia, Storia e Belle Arti », VII-VIII (1881), pp. 374-375; A. LAGUSTENA, *Un bilancio della Repubblica di Genova dell'anno 1600*, in « Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino, Supplemento Genovese », I (1914), pp. 17-36. Nonostante le ambiziose promesse del titolo, i due contributi si limitano a trascrivere (aggiungendo nel secondo caso qualche commento) il solo bilancio camerale. Altri esempi in G. GIACCHERO, *Economia e società* cit., p. 265 e sgg.

⁷⁵ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 2079-2088. La scelta non è casuale. Si è cercato di prendere in considerazione un gruppo di registri compilati seguendo logiche tendenzialmente omogenee per quanto attiene alla gestione delle voci di competenza di ciascun esercizio.

⁷⁶ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 2079-2088.

rati debitori camerali per tali introiti i locali rappresentanti di governo o, se la riscossione delle entrate è stata ceduta a privati, gli affittuari delle medesime. I proventi sono solitamente decurtati delle spese previste per la loro riscossione, così come di spese ordinarie, di norma già previste e, talvolta, anche straordinarie, purché autorizzate⁷⁷. Quando tutte le entrate sono state registrate dai cassieri camerali e tutte le spese sono state pagate, il saldo del mastrino viene « passato in Repubblica », ossia girato al conto riepilogativo dell'esercizio di riferimento, e ciò anche a distanza di alcuni anni, come testimoniano i dati riportati nella tabella seguente per il già considerato anno 1666⁷⁸.

Tabella 1. *Redditi di feudi di competenza del 1666 (in lire genovesi)*

Feudo	Reddito lordo	Spese	Reddito netto	Anno *
Campofreddo	600		600	1671
Carrosio	796	10	786	1666
Lingueglietta	227		227	1667
Montoggio	4.679	404	4.275	1668
Roccatagliata	1.532	155	1.377	1666
Sassello	5.521	1.712	3.809	1668
Varese	5.866	927	4.939	1668
Zuccarello	6.600	1.509	5.091	1666
Totale	25.821	4.717	21.104	

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 2080-2085.

(*) Per "Anno" si intende quello in cui il conto intestato al feudo ha subito l'ultimo movimento contabile ed il rispettivo saldo è stato quindi imputato al bilancio di competenza del 1666.

Una valutazione dei redditi feudali di competenza di ciascun esercizio non è dunque agevole, nonostante che, negli anni seguenti, si registri un ulteriore miglioramento nelle tecniche contabili e una graduale riduzione della sfasatura temporale tra anno di competenza e anno di effettiva riscossione. Tuttavia, ancora per tutto il Settecento, lo spoglio dei libri contabili consente di determinare, per ciascun anno, i redditi spettanti a quel particolare esercizio e riscossi durante il medesimo, senza poter affermare con

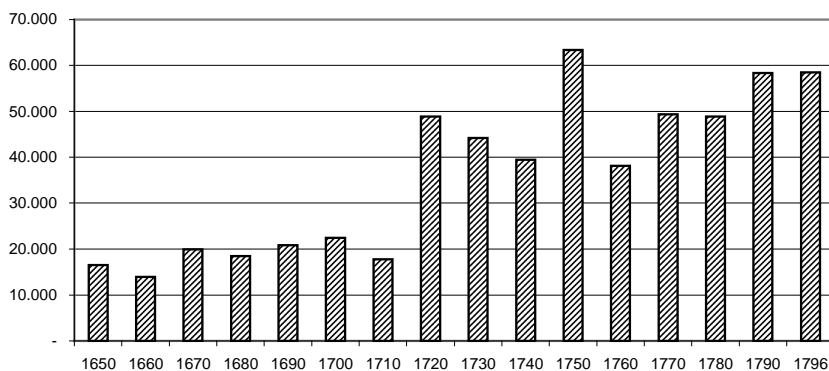
⁷⁷ In altri casi le spese straordinarie sono contabilizzate a parte.

⁷⁸ Dall'analisi dei registri contabili emerge che vengono registrati, con criteri sostanzialmente analoghi, anche redditi relativi ad altri territori o possedimenti della Repubblica che, però, non sono legati ad essa da vincoli di tipo feudale.

rigore se la somma indicata comprenda tutti gli introiti di effettiva competenza di quel periodo amministrativo e se siano state portate in detrazione tutte le spese ad esso riferite.

Tenendo conto di tali particolarità, si è potuto ricostruire l'andamento dei redditi dei feudi in esame nel periodo di tempo compreso fra il 1650 e il 1796. Dopo tale data, con la caduta della Repubblica aristocratica e la nascita della Repubblica Ligure, viene smantellato il sistema feudale e cambia in maniera significativa l'impianto contabile così da non consentire un confronto⁷⁹. Si sono effettuate campionature decennali sulle serie dei cartulari e manuali della Camera, al fine di evidenziare l'andamento del fenomeno nella sua globalità; i dati rilevati sono stati riportati nel successivo grafico 1, che rileva l'entità complessiva, e tabella 2, che prende in esame le singole componenti.

Grafico 1. *Andamento degli introiti feudali netti registrati nei libri contabili della Camera nel periodo 1650-1796 (in lire genovesi)*



Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 2065, 2074, 2084, 2094, 2104, 2114, 2124, 2134, 2144, 2154, 2164, 2174, 2184, 2194, 2204, 2210.

Bisogna anzitutto precisare che si tratta quasi sempre di redditi netti, vale a dire decurtati delle spese effettuate; l'oscillazione può risentire dunque dell'ammontare più o meno elevato dei costi sostenuti nell'anno. A partire dal 1720, per effetto delle nuove acquisizioni compiute nel corso del Settecento,

⁷⁹ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 2211-2212. Cfr. anche G. ASSERETO, *La Repubblica ligure cit., passim*.

Tabella 2. *Introiti feudali netti registrati nei libri contabili della Camera nel periodo 1650-1796 (in lire genovesi)*¹

Feudo	1650	1660 ²	1670 ²	1680	1690	1700	1710	1720	1730 ³	1740	1750	1760	1770	1780	1790	1796
Busalla ⁴	—	—	—	—	—	—	—	—	3.000	3.000	3.000	3.000	7.479	3.298	3.188	4.083
Campofreddo	2.451	2.500	2.900	1.262	3.097	2.700	2.090	3.240	940	940	1.740	1.500	1.590	1.590	1.590	1.390
Carrosio ⁵	437	500	500	754	500	475	355	600	530	—	—	—	—	—	—	—
Casanova ⁶									47							
Finale ⁷	—	—	—	—	—	—	—	30.725	24.597	22.586	47.500	20.256	21.220	21.577	31.014	30.254
Lingueglietta	293	86	301	321	326	397	365	218	218	355	545	355	456	456	456	212
Montoggio	2.762	4.297	4.000	4.389	3.417	3.685	2.831	3.467	1.950	2.000	2.091	1.031	2.560	2.463	2.145	1.698
Pornassio	57		207													
Roccatagliata	900	595	930	944	944	944	944	944	1.000	1.102	1.889	944	1.102	1.102	1.102	1.102
Sassello	1.880	2.500	3.308	45	2.132	2.766	1.645	1.395	3.362	1.276	833	2.622	4.361	4.425	4.420	5.267
Varese	3.166	3.000	2.845	5.811	5.389	5.893	5.716	4.160	4.500	4.836	789	1.962	4.247	6.280	6.891	6.891
Zuccarello	4.529	470	4.968	4.921	5.073	5.580	3.790	4.118	4.000	3.380	5.000	6.400	6.321	7.701	7.480	7.582
Totale	16.475	13.948	19.959	18.447	20.878	22.440	17.736	48.867	44.144	39.475	63.387	38.070	49.336	48.892	58.286	58.479

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 2065, 2074, 2084, 2094, 2104, 2114, 2124, 2134, 2144, 2154, 2164, 2174, 2184, 2194, 2204, 2210.

- (1) Gli importi indicati in corsivo sono frutto di stime sulla base delle indicazioni rilevate negli anni immediatamente precedenti e seguenti a quello considerato.
- (2) Anni in cui si rileva un ritardo nella rilevazione individuazione dei redditi spettanti all'esercizio amministrativo maggiore rispetto agli altri.
- (3) Anno in cui non si è ancora provveduto al riepilogo di tutti i redditi indicati nel conto economico di competenza.
- (4) Acquisito nel 1728.
- (5) Ceduto ai Savoia dopo i preliminari della pace di Vienna del 1735-36.
- (6) Assieme a Maremo e Vellego.
- (7) Acquisito nel 1713.

vale a dire Finale nel 1713 e Busalla nel 1728, le somme percepite tendono ad aumentare, pur con alcune cadute. Per valutare l'importanza di tali introiti all'interno del bilancio camerale, bisogna considerare che, mediamente, il totale annuo delle entrate ordinarie è pari a circa 1.000.000 di lire genovesi.

Guardando invece in dettaglio le singole componenti si può anzitutto osservare che non compaiono tutti i territori considerati; in particolare, tra i feudi imperiali manca Ponzano, mentre, tra i feudi della Repubblica emergono solamente Casanova, Lingueglietta e Pornassio. Purtroppo non si dispone, ad oggi, di elementi che consentano di spiegare l'assenza di Ponzano⁸⁰; per quanto attiene alle altre lacune evidenziate, è possibile individuare alcune motivazioni. Anzitutto è prevedibile l'assenza di quei territori nei quali la Repubblica non possiede anche una partecipazione al dominio diretto degli stessi, come Alto e Caprauna, Castellaro, Masone o Rezzo; i loro redditi spettano infatti ai rispettivi signori cui sono investiti. Per gli altri feudi, invece, in primo luogo è necessario considerare che essi vengono gestiti a periodi alterni dai condomini e che la partecipazione dello Stato genovese è spesso scarsamente rilevante; inoltre, i pochi documenti relativi alla loro amministrazione testimoniano sovente l'esiguità dei proventi, non di rado inferiori alle spese, oppure il disordine nella gestione economica degli stessi che, ovviamente, si riverbera sui rispettivi redditi e talvolta, di fatto, li annulla⁸¹.

L'interruzione delle serie contabili può invece dipendere dal periodo di possesso dei singoli feudi (si vedano le note in calce alla tabella 2), oppure da motivazioni di natura prettamente tecnico-contabile cui si è fatto riferimento in precedenza.

Esaminando poi i singoli dati colpisce anzitutto l'importanza delle entrate del Marchesato del Finale, che oscillano tra le 20.256 lire del 1760 e le 47.500 di dieci anni prima: è decisamente il più redditizio dei feudi in esame. Concorrono a formare tali importi due voci principali: l'affitto dei dazi e pedaggi e quello dell'"Impresa generale del Finale"⁸², che coprono normal-

⁸⁰ A questo proposito si sono esaminate relazioni a carattere generale e documenti specifici (ASG, *Manoscritti e libri rari*, nn. 218, 224, 715-715A; *Archivio Segreto*, nn. 356, *Buste Paesi, Ponzano*, e 446, *Investiture, Ponzano; Magistrato Comunità*, n. 358, *Bollano e Ponzano*), ma senza alcun esito.

⁸¹ Illuminante a questo proposito ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 240 e sgg.

⁸² Tale denominazione comprende in sostanza la quasi totalità dei redditi ad esclusione dei dazi e pedaggi, di introiti con carattere occasionale o straordinario. Una descrizione minu-

mente il 93-98% del totale. L'unica eccezione è costituita dal valore rilevato nel 1750 che comprende 26.650 lire ricavate dal taglio e dalla vendita del legname di alcuni boschi⁸³. Tali somme risultano ancor più rilevanti all'interno di un contesto generale in cui vi sono altri casi nei quali il reddito annualmente percepito non raggiunge le 100 lire.

Un altro elemento degno di nota è il ripetersi di taluni importi all'interno della serie di un particolare territorio, indice di un appalto degli introiti, per somme pressoché costanti anche a distanza di anni, come accade ad esempio a Lingueglietta o a Roccatagliata. La tendenza ad affittare i redditi a somme predeterminate, anche per periodi piuttosto brevi, risulta evidente dall'esame dei bilanci delle riscossioni per alcuni anni consecutivi. Grazie ai riepiloghi degli introiti camerali contenuti in uno specifico libro giornale⁸⁴, si sono riportati, nella successiva tabella 3, i redditi di alcuni feudi per il periodo 1651-1656.

Tabella 3. *Redditi di feudi riscossi dalla Camera della Repubblica nel periodo 1651-1656 (in lire genovesi) **

Feudo	1651	1652	1653	1654	1655	1656
Campofreddo	2.408	2.408	2.824	1.653	1.653	1.653
Carrosio	438	438	388	388	388	n.d.
Lingueglietta	280	280	122	95	96	116
Montoggio	1.679	1.679	1.639	1.605	1.605	1.605
Sassello	2.744	2.779	2.347	2.500	2.500	2.420
Varese	3.938	3.938	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Zuccarello	6.524	6.524	6.500	6.500	4.679	4.679

Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 523.

* Gli importi sono arrotondati all'unità.

ziosa dei redditi del marchesato si trova nella relazione di Filippo Cattaneo De Marini (cfr. le copie in ASG, *Archivio Segreto*, nn. 257 e 285; ASCG, *Manoscritti Brignole Sale*, n. 107.A.5). Essa è ora edita in appendice a G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « *Sotto il felice e dolce dominio della Serenissima Repubblica* » cit.

⁸³ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 2124, 2134, 2144, 2154, 2164, 2174, 2184, 2194, 2204, 2210.

⁸⁴ Cfr. ASG, *Antica Finanza*, n. 523. Il registro prende in considerazione la gestione camerale per il periodo 1650-1667 (pur con qualche lacuna) e risulta differente rispetto ai bilanci ed ai riepiloghi contabili evidenziati nelle note precedenti. Non si sono ad oggi rinvenuti altri registri con le medesime caratteristiche.

Ciò consente di osservare che a Zuccarello, nel periodo 1651-1656, il canone di affitto viene determinato ogni biennio, mentre a Campofreddo, Carrosio e Montoggio rimane costante per almeno un triennio.

In generale, l'entità delle variazioni che intervengono negli importi rilevati per un medesimo feudo dipende, oltre che dall'ammontare delle spese portate in diminuzione, anche dall'impossibilità di predeterminare alcuni proventi, quali multe, confische e condanne. Più ragguardevole sembra però essere l'incidenza di pedaggi e contribuzioni in natura (se non affittate a terzi), siano esse in somma fissa, in quanto il loro realizzo dipende dal prezzo di vendita delle derrate che è soggetto ad oscillazioni, oppure proporzionate ai raccolti, a causa della loro variabilità.

Un altro fattore responsabile dell'oscillazione dei redditi è la progressiva diminuzione del potere d'acquisto della moneta genovese. Da alcune analisi compiute sulle quotazioni della lira in rapporto allo scudo coronato d'argento⁸⁵ e sulle variazioni dei prezzi di alcuni generi alimentari di largo consumo⁸⁶, si è verificato che, nel corso del XVII e del XVIII secolo, i prezzi aumentano ad un tasso medio annuo compreso tra lo 0,5% e lo 0,98%⁸⁷.

⁸⁵ L'intrinseco di tale moneta rimane inalterato nel corso del tempo ed è pari a 36,79419 grammi di metallo fino. Per tale ragione lo scudo coronato d'argento risulta un idoneo termine di paragone tanto che è utilizzato già all'epoca come misura del valore della lira nel corso del tempo e le quotazioni di mercato vengono edite in alcune pubblicazioni, quali, ad esempio: G.S. VICETO, *Formularium Instrumentorum, Testamentorum, Procurarum, Actorum, et aliorum pro adolescentibus Notariorum profitentibus*, Genova 1743², p. 336 (alle pp. 334-335 vi sono le quotazioni della lira in rapporto allo scudo d'oro delle cinque stampe). Un altro saggio, invece (F.M. ACCINELLI, *Compendio delle storie di Genova*, II, *Dall'anno MDCC al MDCCCL*, Lipsia 1750, pp. 357-362), utilizza in maniera indiretta lo scudo coronato d'argento riportando l'aggio registrato della lira corrente sulla lira di banco da 7.12 per scudo. Sulle caratteristiche delle monete effettive in uso a Genova e sul loro rapporto con l'unità di conto si rinvia a G. FELLONI, *Profilo economico delle monete genovesi dal 1139 al 1814*, in G. PESCE - G. FELLONI, *Le monete genovesi. Storia, arte ed economia nella moneta di Genova dal 1139 al 1814*, Genova 1975, pp. 191-358.

⁸⁶ Si tratta di grano tenero, olio d'oliva, carne di bue e di vitello.

⁸⁷ La quotazione legale dello scudo coronato d'argento passa da £ 4.8 nel 1593 a £ 9.16 dopo il 1792, mentre i prezzi dei singoli beni presi in considerazione conoscono variazioni differenti, a causa di molteplici fattori che interessano tanto il lato della domanda quanto quello dell'offerta. Quello del grano tenero, ad esempio, passa da una media di 16,872 lire per mina (circa 91 kg.) nel periodo 1600-1604 a 33,035 lire nel quinquennio 1788-1792. Nello stesso periodo, il prezzo della carne di bue, nonostante alcune misure volte a mascherarne il rialzo, passa da 0,095 lire per libbra (poco meno di 318 grammi) a 0,269 lire. Poiché, come spesso accade in Età moderna, non si dispone di un paniere di beni e servizi sufficientemente

Pur non essendo possibile quantificare l'incidenza di tali variazioni sui redditi feudali, è comunque ragionevole ipotizzare che la tendenza al rialzo si riverberi sugli stessi, dal momento che essi derivano in parte dalla vendita sul mercato di derrate agricole, percepite a titolo di fitti in natura, decime o pedaggi. Anche i canoni di affitto temporaneo dei cespiti possono risentire del deprezzamento dell'unità di conto nel momento in cui viene rinegoziato il contratto di gestione degli stessi.

Tra le ulteriori cause responsabili delle differenze evidenziate va considerata anche lo stato delle strutture produttive presenti nei singoli territori; l'efficienza di mulini, frantoi, ferriere o, viceversa, il loro parziale o totale deterioramento, è uno dei principali fattori che concorre a determinare l'entità del canone preteso dalla Camera per affittarle o, se si preferisce, l'ammontare delle offerte presentate da privati per ottenerli in gestione⁸⁸.

Per comprendere le logiche gestionali adottate dalla Repubblica e come queste si riverberino sui risultati economici conseguiti è pertanto necessario effettuare un esame dettagliato dei proventi che concorrono a formare le singole voci, della loro rilevanza e di come vengono amministrati i singoli cespiti all'interno delle diverse realtà considerate.

5. *La composizione dei redditi*

I dati ricavati dai registri della Camera riportano spesso un'unica voce riassuntiva che testimonia l'entità dei redditi percepiti in ciascun feudo sotto il profilo quantitativo, ma non fornisce molte indicazioni dal punto di vista qualitativo, cioè per l'individuazione delle entrate che concorrono in maggiore o minore misura alla formazione degli stessi.

L'elemento che risulta essere comune pressoché a tutte le realtà in esame è l'importanza primaria dei proventi ottenuti dalla gestione di impianti agricoli e manifatturieri, in primo luogo mulini da grano, capillarmente diffusi sul territorio in quanto destinati ad assolvere una funzione

ampio (si tratta peraltro di una nozione statistica che appare per certi versi incompatibile con le fonti dell'epoca), non risulta possibile giungere alla determinazione di un unico tasso che rappresenti significativamente l'aumento del livello generale dei prezzi. Per le serie dei prezzi cfr. G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., pp. 686-688 e ID., *Economia e società* cit., pp. 458-460.

⁸⁸ Alcune indicazioni in ASG, *Manoscritti*, n. 218. Altri esempi in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2732 e sgg. Su queste problematiche si vedano le considerazioni nei successivi capitoli III e IV.

fondamentale per la sopravvivenza della popolazione e, in presenza di colture olivicole, frantoi da olio. Tali strutture sono normalmente condotte in regime di monopolio e si rivelano ancora più redditizie grazie anche al fatto che i sudditi sono normalmente obbligati ad utilizzare in via esclusiva gli impianti situati all'interno del feudo⁸⁹.

Tra le attività industriali di maggiore interesse vi sono ferriere e maglietti per la metallurgia del ferro, attorno ai quali ruota spesso l'economia dei borghi in cui sono inseriti⁹⁰. Assumono poi una certa importanza i proventi derivanti dalla gestione di poderi ad uso agricolo e di aree boschive, anche se tali beni non sono presenti dovunque⁹¹. Date le caratteristiche del territorio ligure, però, la loro rilevanza è più contenuta rispetto ad altre aree nelle quali l'essenza del modello economico feudale si basa appunto sulle rendite ricavate dalle vaste tenute a disposizione dei signori⁹².

Quello che caratterizza i feudi genovesi è dunque un modello di "economia integrata", in cui sono le attività cosiddette "collaterali", cioè legate alla trasformazioni di prodotti agricoli o alla produzione di manufatti, che hanno un'importanza predominante nella produzione dei redditi, mentre l'agricoltura svolge un ruolo residuale⁹³.

Non si dispone di ulteriori indicazioni che consentano di valutare l'effettiva incidenza di altre voci di entrata, la cui rilevanza appare comunque minoritaria; esse costituiscono un insieme piuttosto eterogeneo e variegato da luogo a luogo. Tra gli elementi più diffusi vi è in particolare il diritto di amministrare la giustizia, che porta nelle casse del signore i proventi di confische e pene pecuniarie; la sua entità risulta in generale di difficile apprezzamento, a causa dell'aleatorietà dei fattori che generano tali entrate⁹⁴.

⁸⁹ Cfr. cap. III e cap. IV, § 1.

⁹⁰ Cfr. cap. IV, § 2.

⁹¹ Cfr. cap. V.

⁹² Cfr. in particolare le considerazioni sul caso polacco in W. KULA, *Teoria economica del sistema feudale. Proposta di un modello*, Torino 1970 [ediz. orig. 1962]. Per ulteriori riferimenti si rinvia a R. AGO, *La feudalità* cit., pp. 71-96 e alla relativa bibliografia.

⁹³ G. COPPOLA, *La montagna alpina. Vocazioni originarie e trasformazioni funzionali*, in *Storia dell'agricoltura italiana in Età contemporanea*, a cura di P. BEVILACQUA, Venezia 1989-1991, I, *Spazi e paesaggi*, p. 497.

⁹⁴ Tra privilegi concessi ad un feudatario, quello di amministrare la giustizia occupa indubbiamente un posto di rilievo. Esso può riguardare solo il primo grado di giudizio o esten-

Un'altra importante componente, sia per diffusione, sia per gettito, è costituita dai pedaggi, comunque denominati. Si è già avuto modo di sottolineare più volte la posizione di confine e la rilevanza strategica dei feudi in esame, in particolare Pornassio, Zuccarello, Sassello, Finale, Campofreddo, Carrosio, Roccatagliata e Varese nei cui territori passano importanti vie di transito con l'entroterra. Tale posizione si riverbera sugli introiti daziari, anch'essi non facilmente quantificabili perché strettamente collegati al variare del volume delle merci in transito.

Le tariffe sono differenti da luogo a luogo e, non di rado, prevedono esenzioni per particolari soggetti o per carichi di modico valore. Spesso, inoltre, sono diversificate in funzione dei beni trasportati e il dettaglio delle voci previste è anche indice della varietà di mercanzie che attraversano le zone dell'entroterra ligure. Ciò testimonia, ancora una volta, che non si tratta di microcosmi chiusi in un sistema economico di tipo autarchico, ma di realtà abbastanza vivaci sotto il profilo degli scambi commerciali e culturali. A Sassello «vi è mercato ogni giorno di grano, riso, vino et altre vettovaglie»⁹⁵, mentre nel feudo di Roccatagliata si tiene invece un mercato settimanale, il martedì, nella villa di Neirone, sede del Podestà, oltre a tre fiere l'anno di tre giorni ciascuna, con inizio rispettivamente 15 maggio, 15 agosto e 13 dicembre (fiera di s. Lucia). In tali circostanze, per favorire la partecipazione dei forestieri non si procede alla riscossione di pedaggi e gabelle e viene altresì disposta la sospensione delle esecuzioni forzate nei loro confronti⁹⁶. Varese, poi, «è terra assai mercadantesca, per lo commercio di mercadanti lombardi, quali vengono di là da giogo e portano grano e lino, e poi se ne ritornano con olio et altri frutti»⁹⁷. Per tale motivo il feudo co-

dersi anche agli altri; può essere concesso nelle sole cause civili, o anche in quelle criminali. Comunemente si distinguono tre gradi di giurisdizione: bassa, media e alta. Si è di fronte alla bassa giurisdizione quando il vassallo è competente a giudicare nelle sole cause civili, mentre si parla di media giurisdizione se la sua potestà si estende anche a quelle criminali, purché non comportino «pena maggiore d'una certa somma di denaro o fustigazione ma senza infamia», o non implicino «spargimento di sangue o altra pena corporale» (A. PERTILE, *Storia del diritto italiano* cit., I, p. 256). Se anche tali restrizioni vengono meno il feudatario è investito dell'alta giurisdizione. (*Ibidem*, pp. 256-258; R. AGO, *La feudalità* cit., p. 10 e sgg. Sui differenti gradi di giurisdizione si veda anche C. DU CANGE, *Glossarium* cit., alle voci *imperium*, *justitia*, *sanguis*).

⁹⁵ Cfr. Appendice II, doc. 1.

⁹⁶ ASG, *Archivio Segreto*, n. 353, *Buste Paesi, Montoggio e Roccatagliata, Statuta Montobii et Roccatagliatae*.

⁹⁷ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 129 r.

stituisce un'importante porta daziaria, « essendo quel luogo per lo sito, e per la concorrenza de' vicini molto frequentato, e solito à farsi mercati per doe volte la settimana »⁹⁸. Dall'esame della minuziosa tariffa si evince l'ampia varietà di beni che transitano nella giurisdizione di Varese e disponibili sul suo mercato, tra cui tessuti, alimenti, e manufatti di vario tipo⁹⁹.

Tabella 4. *Pedaggi previsti per il transito nei feudi di Campofreddo, Carrosio, Pornassio e Sassello*

Campofreddo ¹	6 denari per soma
	3 denari per soma per gli asini (metà se carichi di grano e vino)
	Seta: 1 soldo per rubbo
	Gli uomini carichi, pagano 2 denari all'andata e 2 al ritorno (eccetto se trasportano beni propri);
	Le bestie "grosse" (buoi, vacche, etc.) 8 denari ciascuna;
Carrosio ²	Le bestie "minute" (pecore, capre, etc.) 2 denari ciascuna.
	5 denari per ogni soma di mulo
	3 denari per ogni soma d'asino
Pornassio	2 denari per ogni uomo carico.
	4 denari per bestia grossa non carica
	1 soldo per bestia grossa carica
Sassello	12 denari ogni 6 bestie minute
	5 denari per ogni cavallo e mulo
	3 denari per ogni asino

Fonte: ASG, *Manoscritti*, nn. 218, cc. 247 v. 280 v. e 566, c. 209 e sgg.; *Camera del Governo, Finanze*, n. 2535, *Pratiche diverse 1665-78*.

(1) Sono franchi gli uomini nativi di Cogoleto, Varazze, Celle. Albisola, Sassello, Stella, Ovada, Rossiglione, Silvano, Campo, con le terre che sono al di qua del Bormida. Pagano metà: Carpeneto, Montaldo, Morsasco, Orsera, Carmorino, Tersobio, Molare, Cassinelle, Melasso, Ponzone.

(2) Sono franchi gli uomini di Gavi.

Gli altri proventi di cui si è ritrovata indicazione sono costituiti da contribuzioni che i sudditi devono pagare a vario titolo, talvolta in denaro, altrimenti in natura. Si tratta di decime, focatico, albergaria, diritti di legnatico, di pascolo, gabelle sulle vettovaglie etc.

⁹⁸ *Ibidem*, cc. 134 v.-135 v.

⁹⁹ *Ibidem*.

A Zuccarello, gli abitanti pagano ogni anno le decime in ragione del 5% – il cosiddetto «ventino» – su cereali, legumi e vino; tre quarti di esse spettano al signore e il restante quarto ai rettori delle rispettive parrocchie¹⁰⁰. I sudditi sono poi gravati da un contributo di uno staio di biada (circa 35 litri) per ogni fuoco e la comunità è tenuta a donare al feudatario, in occasione del Carnevale, 18 galline, 24 dozzine d'uova e 2 rubbi (poco meno di 16 Kg) di formaggio¹⁰¹. Situazione non dissimile in altri feudi del Ponente, come Alto e Caprauna, Cosio, Maremo, Vellego, Mendatica, Pornassio e Rezzo¹⁰².

Forme di contribuzioni analoghe, eccezion fatta per le decime, che paiono una peculiarità della Riviera occidentale, e probabilmente il focatico, si riscontrano un po' in tutti gli altri territori in esame. Anche per queste entrate, così come si vedrà meglio in seguito per gli impianti agricoli e manifatturieri, la modalità gestionale cui la Repubblica fa ordinariamente ricorso è quella di affidarli a terzi, per periodi più o meno lunghi, in contropartita di un canone fisso. Spesso esse vengono cedute in un unico appalto con altri redditi del feudo, probabilmente per invogliare i conduttori ad assumere in gestione tutti i cespiti, evitando così l'onere di addossarne l'amministrazione al giurisdicente locale.

In taluni casi, infine, si è rinvenuta traccia di prestazioni di tipo personale, cioè giornate di lavoro gratuito che i sudditi devono mettere a disposizione del signore, generalmente per manutenzione di strade ed edifici o per la coltivazione di campi¹⁰³. Ciò accade in particolare a Bardineto e Nasino,

¹⁰⁰ Si tratta in generale di concessioni effettuate dal Vescovo di Albenga ad alcuni signori locali in epoche remote, e spesso fonte di controversie in tempi successivi tra feudatari e rettori. Tale delicata materia è stata oggetto anche di pronunciamenti di alcuni Concili ecumenici; in particolare il I ed il II Lateranense (1123 e 1139) vietano a sovrani e vescovi di concedere nuove decime a laici ed il III (1179) proibisce la trasmissione ai laici delle decime comunque acquistate, cercando di impedirne il cosiddetto "commercio". Per qualche indicazione in termini generali su questo tema cfr. la voce *Decime*, nel *Digesto italiano*.

¹⁰¹ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 220 e sgg.; *Antica Finanza*, n. 1488, *Miscellanea finanze*, fasc. 8, 9, 10, 11.

¹⁰² Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 240 e sgg.; *Archivio Segreto*, n. 212.

¹⁰³ L'ampio potere di intervento dei signori locali nella vita dei sudditi ha fatto sì che ne derivasse una grande varietà di imposizioni e gravami e che si perpetrassero molteplici abusi a loro danno. Interessanti riferimenti al riguardo si trovano in D. WINSPEARE, *Storia degli abusi feudali*, Napoli 1883 (rist. anast. Bologna 1967). L'autore concentra la sua analisi sulla situazione del Regno di Napoli, ma descrive situazioni che, con buona probabilità, non si discostano molto da quelle di altre aree.

due territori annessi al Marchesato di Zuccarello, nei quali gli uomini devono effettuare una “rosia”, cioè una giornata di lavoro l'anno¹⁰⁴. In altri casi, come a Maremo, a tali obblighi sono stati sostituiti contributi in denaro, riducendo così il peso dei vincoli personali di dipendenza, ma assicurando al feudatario entrate monetarie certe¹⁰⁵.

A Masone, invece, come si vedrà meglio in seguito, i feudatari, sfruttando norme cadute in desuetudine, ma non abrogate, impongono ai sudditi la prestazione di *corvées* obbligandoli a rifornire di carbone le ferriere, realizzando così un significativo abbattimento dei costi di manodopera e trasporto¹⁰⁶. Altre volte, le comunità devono concorrere al trasporto delle nuove mole per sostituire quelle usurate nei mulini della loro giurisdizione, oppure provvedere alla pulizia dei canali che assicurano l'approvvigionamento delle acque agli impianti stessi¹⁰⁷.

Si tratta di casi nel complesso limitati e relegati per lo più ad aree che, per le loro caratteristiche, vivono in un maggiore isolamento, dove permangono quindi più facilmente retaggi di epoche passate¹⁰⁸.

¹⁰⁴ ASG, *Archivio Segreto*, n. 212.

¹⁰⁵ Qui i sudditi devono pagare 10 soldi per fuoco ogni anno in sostituzione di una giornata di lavoro cui erano obbligati in passato. Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 265 e sgg.

¹⁰⁶ Cfr. cap. IV, § 2.

¹⁰⁷ Cfr. il cap. III, § 2 a).

¹⁰⁸ La permanenza di prestazioni obbligatorie caratterizza anche i feudi imperiali della Lunigiana, zona di confine tra Liguria e Toscana. Qui, come è stato osservato, « la salvaguardia imperiale servì a chiudere in se stessi questi microcosmi ed a cristallizzarne la vita giuridica e politica su basi assai antiquate, proprio mentre tutto il mondo circostante volgeva a novità » (C. MAGNI, *I feudi imperiali rurali della Lunigiana* cit., p. 55). Tali condizioni hanno permesso alle *corvées* di sopravvivere per tutto il XVIII secolo. Tra i feudi interessati vi sono Suvero (cfr. Appendice II, doc. 2) e Gropoli, dove il Marchese, in continuità con il passato, impone ai sudditi di prestare le “avarie”. Cfr. M.S. ROLLANDI, *Attività economiche e insediamenti feudali: un caso di area ligure*, in *Poteri economici e poteri politici (secc. XIII-XVIII)*, Atti della « Trentesima Settimana di Studi » dell'Istituto Internazionale di Storia economica “F. Datini”, Prato, 27 aprile-1 maggio 1998, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1999, pp. 557-568 (qui p. 566).

Capitolo III - I mulini da grano

1. L'acqua come fonte di energia

Una delle principali voci che concorre a formare i redditi dei feudi in esame è rappresentata dalle entrate derivanti dalla gestione dei cosiddetti “impianti”, cioè quelle strutture destinate alla lavorazione o alla trasformazione di prodotti agricoli, come i mulini da grano e i frantoi da olio, alla realizzazione di specifici manufatti, quali carta e oggetti in ferro, o alla lavorazione di fibre tessili. Tali macchine sono spesso identificate con il termine generico di “mulini”, a causa della ruota a pale che, sotto l'azione dell'acqua, ne muove gli ingranaggi¹. Essi hanno un'importanza cruciale nelle economie preindustriali, in quanto « sono invero tra le poche macchine che fino al Seicento consentono all'uopo di carpire forze ad alcuni agenti naturali (vento ed acqua) per usarne al fine di integrarne il lavoro umano »². Quella

¹ Per un primo inquadramento in termini generali si vedano: M. BLOCH, *Avvento e conquista del mulino ad acqua*, già pubblicato in « Annales d'histoire économique et sociale », VII (1935), pp. 538-563, ora in *Lavoro e tecnica nel Medioevo*, Roma-Bari, 1973⁴, pp. 73-110; R.J. FORBES, *Energia motrice*, in *Storia della tecnologia*, a cura di C. SINGER - E.J. HOLMYARD - A.R. HALL - T.I. WILLIAMS, Torino 1961-66 [ediz. orig. 1954-58], 2, *Le civiltà mediterranee e il Medioevo (circa 700 a.C. - 1500 d.C.)*, pp. 599-637; B. GILLE, *Macchine*, *ibidem*, 2, pp. 638-673; U. FORTI, *Storia della tecnica*, Firenze 1957, p. 111 e sgg.; ID., *Dalla rinascita dopo il Mille alla fine del Rinascimento*, in *Storia della Tecnica*, Torino 1973-80, II, p. 139 e sgg.; alcuni contributi raccolti in *Produttività e tecnologie nei secoli XII-XVII*, Atti della « Terza Settimana di Studi » dell'Istituto Internazionale di Storia economica “F. Datini”, Prato, 23-29 aprile 1971, a cura di S. MARIOTTI, Firenze 1981 e in *Economia ed energia. Secc. XIII-XVIII*, Atti della « Trentaquattresima Settimana di Studi » dell'Istituto Internazionale di Storia economica “F. Datini”, Prato, 15-19 aprile 2002, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 2003; R. VERGANI, *Gli opifici sull'acqua: i mulini*, in *La civiltà delle acque*, a cura di M. CORTELAZZO, Cinisello Balsamo 1993, pp. 53-72; E. MADURERI, *Storia della macinazione dei cereali*, Pinerolo 1995, soprattutto il vol. I. Utili riferimenti anche in alcuni manuali del XVI e XVII secolo, in particolare: A. RAMELLI, *Le diverse et artificiose machine*, Parigi 1588 (rist. anast. Milano 1991); F. VERANZIO, *Machinae novae*, Venetiis 1615-1616 (rist. anast. Milano 1968); V. ZONCA, *Novo teatro di machine et edificii (1607)*, a cura di C. PONI, Milano 1985.

² Cfr. A. FANFANI, *Storia del lavoro in Italia dalla fine del secolo XV agli inizi del XVIII*, Milano 1959², p. 140. Le prime testimonianze relative all'esistenza di mulini ad acqua risalgono al I secolo a. C., ma essi si diffondono capillarmente nel Medioevo, tanto da poter essere

del mulino ad acqua è dunque un'invenzione *labour saving* di notevole rilevanza, le cui potenzialità sono ben conosciute già in epoca medievale. A detta del senese Vannuccio Biringuccio, autore, nel Cinquecento, di un noto trattato sull'estrazione e sulla lavorazione dei metalli, «più opra e più salda è la forza del levare d'una ruota che la faticosa opra di cento uomini...»³. Sotto il profilo tecnico il mulino costituisce un "motore primario", vale a dire un congegno in grado di trasformare una fonte inanimata di energia, in questo caso quella idrica, in lavoro meccanico⁴.

Da Ponente a Levante il territorio ligure può essere visto come una successione di valli perpendicolari al litorale, solcate da fiumi e torrenti ad andamento irregolare, caratterizzati dall'alternanza di piene e secche stagionali, che potrebbero sembrare inadatti per tali utilizzi⁵. Tuttavia, attraverso un bacino di raccolta e un idoneo sistema di canalizzazione, che permettono di sfruttare l'energia cinetica dell'acqua anche nei periodi di bassa portata,

scambiati per un ritrovato di tale epoca storica. Cfr. M. BLOCH, *Avvento e conquiste* cit., p. 83; ID., *Le «invenzioni» medievali*, già pubblicato in «Annales d'histoire économique et sociale», VII (1935), pp. 634-643, ora in *Lavoro e tecnica nel Medioevo* cit., pp. 201-219 (qui p. 208). Sulla diffusione dei mulini in ambito europeo si vedano inoltre J.H. MUNRO, *Industrial Energy from Water-Mills in the European Economy, 5th to 18th Centuries: the Limitations of Power*, in *Economia e energia* cit., pp. 223-269; M. ARNOUX, *Moulins seigneuriaux et moulins royaux en Normandie: marché de l'énergie et institution (XII^e-XV^e siècles)*, *ibidem*, pp. 505-520; *I mulini nell'Europa medievale*, a cura di P. GALETTI - P. RACINE, Atti del Convegno di San Quirino d'Orcia, 21-23 settembre 2000, Bologna 2003.

³ *Pirotechnia del S. Vannuccio Biringuccio Senese; nella quale si tratta non solo della diversità delle miniere, ma anche di quanto si ricerca alla pratica di esse. E di quanto s'appartiene all'arte della fusione o getto de metalli. Far campane, artiglierie, fuochi artificiali e altre diverse cose utilissime. Nuovamente corretta e ristampata con la tavola delle cose notabili*, Venezia MDLIX, c. 10 v.

⁴ Sull'utilizzo dell'energia inanimata, specialmente idrica, in Età preindustriale si rimanda in particolare a: R.J. FORBES, *Energia motrice* cit., pp. 599-600; T.K. DERRY - T.I. WILLIAMS, *Tecnologia e civiltà occidentale. Storia della tecnica e dei suoi effetti economico-sociali*, Torino 1968 [ediz. orig. 1960], p. 290 e sgg.; P. MALANIMA, *Economia preindustriale. Mille anni: dal IX al XVIII secolo*, Milano 1995, p. 57 e sgg.; ID., *Energia e crescita nell'Europa preindustriale*, Roma 1996, p. 91 e sgg.; A. CARACCIOLLO - R. MORELLI, *La cattura dell'energia. L'economia europea dalla protostoria al mondo moderno*, Roma 1996, pp. 39-45. Per esempi di sfruttamento dell'energia idrica in un contesto cittadino si vedano: *Lo Statuto dell'Arte dei padroni dei mulini sulla destra del fiume Bisenzio (1296)*, a cura di R. PIATTOLI, Prato 1936; *Acque, ruote e mulini a Torino*, a cura di G. BRACCO, Torino 1988; A. GUENZI, *Acqua e industria a Bologna in antico regime*, Torino 1993.

⁵ Cfr. E. GRENDI, *Introduzione alla Storia* cit., pp. 15-40; *La conoscenza del territorio ligure* cit., *passim*; M. QUAINI, *Per la Storia del paesaggio agrario in Liguria* cit., soprattutto pp. 203-232.

nel Medioevo e in Età moderna i torrenti del Genovesato sono utilizzati economicamente per molteplici usi⁶.

Grazie ad un appropriato sistema di trasmissione, la ruota ad acqua è infatti in grado di far girare le mole in pietra per la macinazione di cereali o i frantoi per la produzione dell'olio d'oliva e, con l'impiego di camme o di un sistema biella-manovella, che consentono di trasformare il moto rotatorio in movimento alternato, la gamma degli utilizzi possibili si allarga notevolmente. Si ricorre ai mulini, infatti, anche per azionare i mantici delle fucine e i martinetti delle ferriere, per la follatura dei panni, per pestare gli stracci da cui si ricaverà la carta, per la concia delle pelli o la preparazione della polvere pirica o, ancora, per segare legno e marmo⁷. L'ampio utilizzo di mac-

⁶ L'esistenza di mulini ad acqua in Liguria è documentata almeno dal X secolo. Cfr. S. ORIGONE, *Mulini ad acqua in Liguria nei secc. X-XV*, in «Clio», X/1 (1974), p. 90. Su questa tematica si veda, da ultimo, V. POLONIO, *Monasteri e paesaggio nel suburbio genovese. La Val Bisagno tra X e XIII secolo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVII/2 (1997), pp. 37-62, in particolare pp. 56-62. Per una mappatura abbastanza completa dei mulini attivi nelle diverse comunità della Liguria attorno agli anni Venti del XVII secolo cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, *passim*. Tra i pochi contributi riguardanti l'Età moderna si segnalano: A. CERRUTI, *Prime ricerche sulla storia delle fonti di energia in Liguria nei secoli XVII e XVIII: i mulini sotto l'aspetto tecnico ed economico*, Tesi di Laurea in Economia e Commercio, a.a. 1965-66, relatore prof. F. Borlandi; E. LEARDI, *I mulini dell'Oltregiogo genovese nella prima metà del secolo XVII*, in «Novinostra», XVIII/3-4 (1978), pp. 87-102, 126-141. È riferito ad un periodo posteriore, ma descrive una realtà molto simile a quella qui considerata H. PLOMTEUX, *Cultura contadina in Liguria: la Val Graveglia*, Genova 1980, in particolare pp. 152-156.

Per riferimenti e confronti con altre aree della penisola si vedano in particolare: L. CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese (secoli X-XV)*, Roma 1984 (Biblioteca della "Nuova Rivista Storica", n. 36); *I mulini ad acqua della Valle dell'Enza. Economia, tecnica, lessico*, a cura di F. FORESTI - W. BARICCHI - T. FONTANA, Bologna 1984; D. VENTURA, *Masserie e mulini: strutture produttive nella Sicilia moderna*, in «Rivista di Storia dell'Agricoltura», XXX/2 (1990), pp. 17-41; *Mulini da grano nel Piemonte medievale*, a cura di R. COMBA, Cuneo 1993; M. ZACCHIGNA, *Sistemi d'acqua e mulini in Friuli fra i secoli XIV e XV. Contributo alla Storia dell'economia friulana nel bassomedioevo*, Venezia 1996; *La pietra e l'acqua. I mulini della Lunigiana*, a cura di G.L. MAFFEI, Genova 1996; D. IVONE, *L'«industria» molitoria nel Sannio tra «Baroni» e contadini in età moderna*, in «Samnium», LXX (1997), pp. 501-519; T. PANDURI, «*Como acqua de mola*». *Mulini ad acqua nel territorio di Calci in età medievale: ricostruzione storica, analisi topografica, studio della gestione economica (secoli X-XIII)*, Pisa 2001; M.L. BRESSANI - G. BAGNARA MATTREL, *Un futuro per i mulini della Valtrebbia*, in «Archivum Bobiense», XXV (2003), pp. 437-472.

⁷ Cfr. F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo* cit., I, *Le strutture del quotidiano*, p. 326. Per quanto riguarda gli aspetti tecnici che hanno consentito lo sfruttamento economico dell'energia idrica e la loro evoluzione dall'antichità all'Età moderna si rimanda a

chine idrauliche per le lavorazioni più disparate fa sì che in alcune aree del territorio ligure esse sopravvivano anche in epoche più recenti, nonostante si siano fatte strada nuove forme di energia in grado di fornire una potenza più elevata e di assicurare una maggiore regolarità dei cicli produttivi⁸.

2. *L'impianto e le sue caratteristiche*

Il mulino da vettovaglie rappresenta il tipo di impianto più diffuso nei territori in esame. Esso non è solamente un cespite in grado di assicurare al feudatario una consistente rendita, ma, per le sue implicazioni nella sfera economica, sociale e giuridica, rappresenta anche un importante strumento

M. BLOCH, *Avvento e conquiste* cit., pp. 73-110; A. UCCELLI, *Storia della tecnica dal Medioevo ai nostri giorni*, Milano 1944, pp. 1-176; F. KLEMM, *Storia della tecnica*, Milano 1959 [ediz. orig. 1954], p. 137 e sgg; R.J. FORBES, *Energia motrice* cit.; A. STOWERS, *Ruote ad acqua dal 1500 circa al 1850 circa*, in *Storia della tecnologia* cit., 4, *La Rivoluzione industriale (circa 1750-1850)*, pp. 599-637; *Tecnica e società nell'Italia dei secoli XII-XVI*, Atti dell'«Undicesimo Convegno Internazionale», Pistoia, 28-31 ottobre 1984, Pistoia 1987; P. MALANIMA, *Energia e crescita* cit., pp. 100-102. Per esempi di applicazione dell'energia idraulica nel settore tessile si vedano: D. SELLA, *Contributo alla storia delle fonti di energia: i filatoi idraulici nella Valle Padana durante il sec. XVII*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani* cit., V, pp. 619-631; C. PONI, *All'origine del sistema di fabbrica: tecnologia e organizzazione produttiva dei mulini da seta nell'Italia settentrionale*, in «Rivista storica italiana», LXXXVIII (1976), pp. 444-497; ID., *Per la storia dei mulini da seta: il "filatoio grande" di Piacenza dal 1763 al 1768*, in *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, III, *Auf dem Weg zur Industrialisierung*, herausgegeben von J. SCHNEIDER, Stuttgart 1978, pp. 83-118; P. MALANIMA, *I piedi di legno. Una macchina alle origini dell'industria medievale*, Milano 1988.

⁸ Ciò risulta confermato dai dati rilevati in occasione di un censimento effettuato nel 1872, dal quale emerge come l'industria molitoria ligure e quella nazionale siano contraddistinte dal permanere di una fisionomia precapitalistica, cioè caratterizzate dalla presenza di un numero considerevole di impianti di piccole dimensioni, sparsi sul territorio e destinati al soddisfacimento dei bisogni della popolazione locale. Si tratta di strutture funzionanti quasi esclusivamente ad acqua, per la cui gestione è sufficiente poca manodopera; esse hanno limitata capacità produttiva e impiegano meccanismi spesso antiquati. Il prodotto è quasi interamente destinato all'autoconsumo degli abitanti della zona ed il costo del servizio viene pagato in natura, mediante prelievo di una quota dei cereali portati a macinare. Accanto a queste strutture tipicamente preindustriali vi sono pochi mulini di maggiori dimensioni – alcuni dei quali a vapore, elettrici o a gas – la cui produzione è destinata essenzialmente al mercato: sono gli esordi della moderna industria molitoria nazionale, che, a partire dall'ultimo decennio dell'Ottocento, riesce a svilupparsi grazie anche alle protezioni doganali accordate dallo Stato. Cfr. G. ALIBERTI, *Mulini, mugnai e problemi annonari dal 1860 al 1880*, Firenze 1970; ID., *Fra tradizione e rinnovamento: l'industria molitoria dopo l'unità*, in *L'industrializzazione in Italia*, a cura di G. MORI, Bologna 1977, pp. 269-289.

di potere nei confronti dei sudditi⁹. Le strutture molitorie esistenti sono di norma controllate dal signore locale; l'eventuale presenza di «edifici da grano» appartenenti a privati rappresenta un caso eccezionale e deriva solitamente da concessioni effettuate a singole persone in deroga al divieto generale di costruire e utilizzare altri mulini¹⁰. La situazione cambia solo sul finire del XVIII, quando, con la caduta della feudalità, si abroga anche il monopolio signorile sulle strutture molitorie, una delle norme «arbitrarie e oppressive» che caratterizzano l'antico regime¹¹. Tale provvedimento dà il via ad una progressiva liberalizzazione del settore, cosicché, negli anni seguenti, si moltiplicano le richieste di autorizzazione alla costruzione di mulini privati. Le licenze accordate sono numerose, in quanto l'incremento delle unità produttive ed il passaggio ad un settore più concorrenziale sono visti con favore e ritenuti vantaggiosi per l'utenza. Successivamente, però, ci si rende conto che in alcuni casi la situazione è sfuggita di mano: il numero degli impianti è cresciuto a dismisura e questo eccesso di offerta fa sì che gli utili siano spesso modesti e che talune imprese risultino in perdita¹².

a) *La privativa feudale*

Gli «edifici da grano» sono destinati in massima parte a soddisfare la domanda locale, anche perché sussistono pedaggi e gabelle che colpiscono il

⁹ Cfr. M. ZACCHIGNA, *Sistemi d'acqua e mulini in Friuli* cit., p. 4.

¹⁰ A Varese, ad esempio, si ha notizia di alcuni mulini privati destinati soprattutto al soddisfacimento dei bisogni di un numero limitato di utenti (cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1062, *Acqua e molini 1721-59*); indicazioni al riguardo si sono rinvenute anche per Finale (cfr. G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, «*Sotto il felice e dolce dominio della Serenissima Repubblica*» cit., p. 99 e sgg). Ovviamente esistono impianti anche in territori che da un punto di vista giuridico non sono feudi: la stessa Camera genovese possiede (in tutto o in parte) strutture di questo tipo in diverse località, tra cui Gavi, Godano, Novi, Ovada, Rigoroso e Voltaggio. Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, *ad vocem*. Altre strutture molitorie sono ubicate, ad esempio, lungo la vallata del Bisagno e all'interno della città di Genova. Informazioni a questo proposito in: ASCG, *Padri del Comune*, nn. 224, 301, 302, 365; ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 967; *Archivio Segreto*, n. 350.

¹¹ Cfr. cap. I, § 3.

¹² Significativo a questo riguardo un rapporto dell'amministrazione del Dipartimento di Montenotte redatto nel dicembre 1812 sulla «trôp grande multiplicité des moulins à moudre le grain» (ASSv, *Dipartimento di Montenotte*, n. 61, 12 dicembre 1812). In Appendice 1, n. 4, sono riportati tutti i mulini di proprietà pubblica e privata esistenti nella giurisdizione di Varese nel 1809. Il materiale statistico prodotto nel periodo napoleonico si trova, per il Levante, in ASG, *Prefettura francese*, n. 1357 e, per il Ponente, in ASSv, *Dipartimento di Montenotte*, nn. 61 e 62.

commercio dei viveri, oltre a frequenti disposizioni che, « sotto alta pena », obbligano i contadini ad utilizzare in via esclusiva le macine del feudatario¹³. A Roccatagliata, agli inizi del Seicento, viene stabilito che chi ricorra a mulini situati al di fuori della giurisdizione debba pagare una multa pari ad una lira per ogni mina di grano¹⁴, ma le norme possono di volta in volta prevedere, oltre ad una sanzione più elevata, anche la confisca delle granaglie e delle eventuali bestie utilizzate per il trasporto. Alle « solite e consuete pene » se ne possono poi aggiungere altre ad arbitrio del signore¹⁵.

La consistenza dei mulini in ciascun feudo dipende sia dall'entità degli abitanti, sia dalla presenza o meno di una pluralità di insediamenti, ognuno dei quali finisce spesso per avere un proprio edificio per la molitura¹⁶. È interesse del signore attivare un numero di macine sufficiente a soddisfare i bisogni della popolazione locale e assicurarne il regolare funzionamento, in quanto solo con tali presupposti può far valere il rispetto della privativa di cui gode. Disporre di impianti adeguati gioca anche a favore della comunità, che, spesso, in virtù di accordi con il feudatario, si fa carico di alcuni interventi per mantenere in buon ordine le strutture produttive, come garantire la pulizia dei canali o concorrere al trasporto delle nuove mole¹⁷.

Nella tabella 1 sono riportati l'entità dei mulini censiti in alcuni feudi, la popolazione stimata degli stessi e la densità di ruote in relazione al numero degli abitanti di ciascun territorio¹⁸.

¹³ Così si esprime l'anonimo estensore di una relazione sui feudi di Alto e Caprauna compilata negli anni Trenta del Settecento: cfr. ASG, *Archivio Segreto*, n. 212.

¹⁴ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 106 v.

¹⁵ Cfr. N. CALVINI, *Castellaro* cit., p. 67.

¹⁶ Cfr. P. MALANIMA, *Economia preindustriale* cit., pp. 64-65.

¹⁷ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2733, *Campofreddo. Pratiche pubbliche 1691-1710*. G. DE MORO, *La Valle di Rezzo*, I, *I Tempi del quotidiano. Cultura materiale e società contadina nel Ponente ligure*, Imperia 1988, pp. 254-255. Dato il peso notevole dei blocchi in pietra il trasporto non risulta particolarmente agevole, anche a causa delle cattive condizioni delle vie di comunicazione. A Sassello, secondo una relazione che risale agli inizi dell'Ottocento, le macine migliori sono considerate quelle provenienti da Cisano, nell'Albenganese, ma « les transports en est difficile pour les mauvais état des chemins », cosicché, talvolta, si preferisce reperire i palmenti presso la vicina Mioglia, anche se risultano di qualità inferiore. Cfr. ASSv, *Dipartimento di Montenotte*, n. 61, 6 marzo 1809.

¹⁸ Anche a Casanova, Maremo, Cosio, Mendatica, Montegrosso, Ponzano e Vellego risultano attivi alcuni mulini da grano, ma non si dispone, ad oggi, di dati precisi sulla reale con-

Nelle realtà qui esaminate risulta attiva normalmente almeno una ruota da mulino ogni 382 abitanti; in alcune di esse, come Roccatagliata e Lingueglietta, vi è una maggiore disponibilità di impianti in relazione alla popolazione della circoscrizione. Estremi opposti della serie sono Varese¹⁹, dove esiste una ruota da mulino ogni 193 abitanti, e Sassello, dove la proporzione è ben diversa: una ruota ogni 700 anime²⁰.

Tabella 1. *Popolazione e mulini in alcuni feudi (secc. XVII-XVIII)**

Feudo	Epoca	Abitanti (A)	Ruote (R)	A/R
Alto e Caprauna	XVIII ^a	850	2	425
Bardineto	XVII ^b	600	1	600
Busalla	XVIII ^b	1.500	3	500
Campofreddo	XVII ^a	1.000	2	500
Carrosio	XVII ^a	400	1	400
Castellaro	XVII ^a	1.500	4	350
Finale **	XVIII ^b	19.000	40	475
Lingueglietta	XVII ^a	860	3	287
Montoggio	XVII ^a	1.550	3	517
Pornassio	XVII ^a	1.500	3	500
Rezzo	XVIII ^a	1.000	3	333
Roccatagliata	XVII ^a	2.150	8	269
Sassello	XVII ^a	2.100	3	700
Varese **	XVII ^a	4.250	22	193
Zuccarello	XVIII ^b	3.000	10	300

Fonte: ASG, *Manoscritti*, n. 218; *Antica Finanza*, n. 147; *Magistrato delle Comunità*, n. 775; *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1251, 1255; N. CALVINI, *Castellaro* cit., p. 67; G. DE MORO, *La Valle di Rezzo* cit., p. 254. Per ulteriori indicazioni sui dati demografici cfr. cap. I, tabelle 3 e 4.

* Le lettere “a” e “b” accanto al secolo cui i dati si riferiscono indicano rispettivamente la prima e la seconda metà dello stesso.

** Feudi in cui si ha notizia dell’esistenza di mulini appartenenti a privati.

sistenza degli stessi. Nel complesso il numero degli impianti presente in tali feudi può essere stimato in circa 20-25 unità.

¹⁹ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 132 r.-v. La fonte citata riporta l’elenco dei mulini presenti in ciascuna villa del feudo. Come si è ricordato in precedenza, a Varese esistono anche alcuni impianti privati. Cfr. nota 10.

²⁰ Secondo le rilevazioni compiute da Eraldo Leardi su alcuni insediamenti dell’Oltregiogo genovese, nella prima metà del Seicento risulta attiva in media una ruota da mulino ogni 800 o 900 abitanti, con punte di una ogni 600 anime a Voltaggio e Fraconalto e una ogni 1.100 a Rossiglione. Cfr. E. LEARDI, *I mulini dell’Oltregiogo genovese* cit., p. 137.

I mulini di questo feudo non sono in grado di far fronte alle necessità della popolazione che cresce considerevolmente, passando da poco più di 2.000 anime negli anni Trenta del Seicento ad oltre 4.200 nel 1777²¹. Per tale ragione, agli inizi del Settecento, nonostante le disposizioni che vietano di macinare in impianti non camerali, si ricorre talvolta a strutture private poste a Piampaludo, Acquabona, San Pietro d'Orba e Tiglieto²².

L'inadeguatezza degli «edifici da grano» di Sassello è aggravata dal fatto che, come sottolineano gli agenti della Comunità, «detti molini non macinano che la maggior parte granone e pochissimo grano, attese le miserie di quei paesi, e che, per macinare una mina vi si richiede maggior tempo di quello si consuma in macinare tre mine di grano ...»²³. Nel 1722, quindi, per far fronte alle richieste dei Sassellesi, la Camera provvede all'«accrescimento del molino superiore del Piano d'una mola»²⁴.

A inizio Settecento anche a Bardineto le strutture molitorie sono insufficienti e ciò rende impossibile il rispetto dell'obbligo di macinare negli impianti del feudo, con conseguente pregiudizio dei diritti signorili. Il problema è stato sollevato dalla Comunità, che, «in varii tempi, ha fatto diversi raccorsi all'Eccellentissima Camera acciò si provvedesse detto luogo di Bar-

²¹ Cfr. cap. I, tabella 4.

²² I mulini di Tiglieto fanno parte di una grande tenuta di proprietà pontificia che, a partire dalla metà del Seicento, è concessa in enfiteusi perpetua ai Raggi, una nobile famiglia genovese. Cfr. G. DORIA - G. SIVORI, *Nell'area del castagno sulla montagna ligure: un'azienda tra la metà del Seicento e la fine del Settecento*, già pubblicato in *L'azienda agraria nell'Italia centro-settentrionale dall'antichità ad oggi*, Atti del Convegno di Verona, 28-30 novembre 1977, Napoli 1979, pp. 311-328 e in G. DORIA, *Nobiltà e investimenti* cit., pp. 327-344, ora anche in *L'Archivio Salvago Raggi*, a cura di S. PATRONE, Genova 2004 (Quaderni del Centro di studi e documentazione di Storia economica "Archivio Doria", II), pp. LXIX-LXXXVI. Notizie sulle strutture molitorie di Tiglieto in ADG, *Fondo Salvago Raggi*, n. 289, doc. 168 e n. 314, doc. 170.

²³ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1251, *Affitti 1719-22*, 16 giugno 1722. Analoogo problema si registra per la molitura delle castagne. La diversa consistenza del frutto e la necessità di ottenere una farina più fine fanno sì che il tempo necessario sia superiore, talvolta più che doppio rispetto a quello del grano. Cfr. G. CHERUBINI, *La "civiltà" del castagno in Italia alla fine del Medioevo*, in «Archeologia Medievale», VIII (1981), p. 278; L. GIAMBUTTI, *Sistemi e tecniche di molitura*, in *La pietra e l'acqua* cit., p. 106.

²⁴ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1251, *Affitti 1719-22*, 12 luglio 1722. In proposito si veda più oltre, § 5.

dineto d'una nuova ruota da mulino, mentre non resta sufficiente una sola per servire tutt' il popolo ». La costruzione è effettuata qualche tempo dopo²⁵.

In alcuni casi, poi, gli impianti sono ubicati negli insediamenti principali, cosicché gli abitanti delle “ville” più lontane incontrano spesso difficoltà considerevoli per raggiungere tali strutture. È il caso di San Pietro d'Olba, parrocchia della giurisdizione di Sassello, la cui popolazione, verso la metà del Settecento, chiede al governo genovese di poter fabbricare un mulino per evitare di dover andare a macinare le proprie vettovaglie in quelli del capoluogo, lontani circa sette miglia rispetto al loro borgo: tale distanza diviene impossibile da percorrere durante l'inverno a causa delle neve e del gelo. La Camera, considerando anche che in passato la Comunità poteva disporre di un proprio impianto, spazzato via dal torrente in piena, acconsente alla realizzazione della struttura a condizione che l'uso della stessa sia riservato ai soli parrocchiani. Ad essi sarà applicata la medesima tariffa per la molitura prevista nel resto del feudo e dovrà essere corrisposto un indennizzo all'affittuario dei mulini di Sassello per compensarlo del minore introito procuratogli dalla costruzione del nuovo edificio²⁶.

Quale compenso per il servizio reso, il mugnaio trattiene per sé una quota del grano portato alla macinazione, la cosiddetta “motura”, la cui entità può variare sensibilmente da luogo a luogo²⁷.

²⁵ Le pratiche relative sono in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1062, *Acqua e molini 1721-59*. Poiché il feudo di Bardineto è posseduto dalla Repubblica in condominio con altri signori, la gestione del mulino avviene sulla base di una turnazione di durata triennale. La conduzione dell'impianto spetta allo Stato genovese per sedici mesi, per dodici al marchese di Balestrino e per i restanti otto al marchese di Bagnasco.

²⁶ Pertanto, nel 1753, Gio. Batta Zunino q. Antonio, subaffittuario dei mulini di Sassello, concede a Antonio Ramorino q. Giacomo Antonio di esigere la macina nel luogo di S. Pietro d'Olba (e concedere l'eventuale permesso di andare a macinare fuori giurisdizione) alle persone di quella villa per undici anni incominciati il 19 novembre 1752, per il fitto annuo di £ 50 annue in moneta di Genova fuori banco. La documentazione al riguardo è in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1062, *Acqua e molini 1721-59*. Dopo questa nuova realizzazione il numero dei mulini presenti nel Sassellese cresce nuovamente: nel 1809 sono censite complessivamente tredici ruote, in grado di lavorare mediamente 4 cantari di farina al giorno per ciascuna. Cfr. ASSv, *Dipartimento di Montenotte*, n. 61, 6 marzo 1809.

²⁷ L'unità di misura per gli aridi è la mina, pari a 116,5318 litri ed equivalente, nel caso del grano, a 90,895 chilogrammi. Lo staio equivale ad 1/4 della mina e lo scopello è pari ad 1/16 dello staio. Per ulteriori indicazioni si rinvia all'apposita nota in fondo al presente lavoro.

A Sassello, « per convenzione e patto antichissimo », il conduttore esige ogni anno uno scopello di grano per staio per i primi sei mesi l'anno e mezzo scopello per i restanti sei, praticando quindi una trattenuta massima del 6,25% e una minima del 3,125%²⁸, mentre a Campofreddo e a Montoggio la tariffa è pari ad uno scopello per staio, ovvero il 6,25%, durante tutto l'anno²⁹, esattamente il doppio di quella di Pornassio³⁰. A Varese, invece, la spettanza del mugnaio è fissata in tre scopelli per mina, pari al 4,687%³¹, intendendosi tale misura rasa o colma, a seconda se le vettovaglie consegnate siano state valutate con l'uno o l'altro criterio³². A Finale, infine, il prelievo applicato è pari a 12 libbre per ogni 12 rubbi, cioè il 4%³³.

Tabella 2. *Tariffa per la macinazione di vettovaglie in alcuni feudi*

Feudo	Tariffa	%
Campofreddo	1 scopello per staio	6,250%
Finale	12 libbre per 12 rubbi	4,000%
Montoggio	1 scopello per staio	6,250%
Pornassio	½ scopello per staio	3,125%
Sassello	½ scopello per staio per i primi sei mesi e 1 scopello per gli altri sei mesi	3,125%-6,250%
Varese	3 scopelli per mina	4,687%

Fonte: si vedano le note 28-33.

Poiché il costo del servizio è pagato in natura, i profitti dipendono sia dall'entità degli alimenti trasformati, sia dalla loro tipologia. I mulini liguri spesso non macinano grano, ma sostanze di minor valore, come granoturco e castagne, che richiedono altresì tempi di lavorazione più lunghi. Ciò penalizza doppiamente il mugnaio, il quale, a fronte di un ciclo produttivo di

²⁸ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2535, *Pratiche diverse 1665-78*.

²⁹ *Statuto civile e criminale del feudo di Campo*, Campo Ligure 1984 (anastatica del ms. del XVII sec.), parte II, cap. XX; ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 106 v.

³⁰ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 243 r. e sgg.

³¹ *Ibidem*, c. 139 r.

³² « ... qui consignat eorum victualia ad mensuram rasam, accipere suam molituram ad mensuram rasam, qui vero consignat ad mensuram culmam, accipere molituram ad mensuram culmam ... » (*Statutorum Varisii* cit., cap. 61).

³³ G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « *Sotto il felice e dolce dominio della Serenissima Repubblica* » cit., p. 101.

durata sensibilmente maggiore, riceve come remunerazione un bene di minor pregio³⁴. Per attenuare tale scompenso è talvolta prevista una “motura” differenziata a seconda delle vettovaglie macinate³⁵.

Il mulino è pertanto una struttura produttiva di vitale importanza per la collettività, in quanto assolve alla funzione fondamentale di garantire l’approvvigionamento cerealicolo. Attorno ad esso ruotano quindi interessi economici e sociali tali da far sì che il potere politico intervenga a disciplinarne l’esercizio. Negli statuti delle comunità, così come nelle direttive che lo Stato impartisce ai gestori degli impianti, vi sono pertanto norme piuttosto rigide che regolano minuziosamente l’esercizio dell’attività molitoria³⁶.

In primo luogo il mugnaio ha l’obbligo di ben conservare e custodire diligentemente le granaglie affidategli, di macinare bene, a regola d’arte, di consegnare farina in giusto peso, deducendo la sola porzione prevista a titolo di compenso, tenendo conto della eventuale tolleranza di calo derivante dalla dispersione delle parti più sottili e volatili durante il ciclo di lavorazione³⁷.

³⁴ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1251, *Affitti 1719-22*, 16 giugno 1722.

³⁵ Ciò accade ad esempio a Voltaggio, una Podesteria dell’Oltregiogo genovese, dove si hanno le seguenti tariffe di macinazione:

grano:	libbre 12 per rubbi 11.6	pari al 4,27%
granoturco:	libbre 20 per rubbi 10.15	pari al 7,55%
castagne:	libbre 2 per rubbi 1	pari all’8,00%.

(Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1251, *Affitti 1719-22*).

Nello stesso senso va vista la possibilità accordata al mugnaio di Montoggio di trattene- re la propria spettanza sulla farina di castagne anziché sulle castagne stesse, in modo da otte- nere una remunerazione maggiore. Per le altre vettovaglie, invece, la “motura” va dedotta pri- ma della molitura. Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 106 v.

³⁶ Cfr. L. CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese* cit., p. 105; M. ZACCHIGNA, *Sistemi d’acqua e mulini in Friuli* cit., p. 4.

³⁷ A Montoggio, ad esempio, è previsto che il conduttore dei mulini « possa per la sua moltura prendere detta molitura a misura secondo è seguito per il patto, cioè quattro scopilli per ogni mina et alla rata sopra ogni quantità di vettovaglie da detta mina in giù, e che lo faccia subito che li sarà portato detta vettovaglia a macinare, e di quella via, senza alcuna dilazione, debba pesar il restante a tutti quelli che anderanno a macinare, et esso restante macinarlo bene e con ogni realtà e restituirlo poi in farina all’istesso pezo, dedotti però doi rotoli per mina per lo frazo, et altro; che non osservando detto conduttore quanto sopra, caschi in pena di un scuto per ogni volta che contrafarà appunto alla Camera e più in ogn’altra pena arbitraria all’Illustrissimo Collegio » (cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, cc. 106 r.-v.). Per altri riferimenti si vedano inoltre: *Statutorum Varisii* cit., cap. 61 e *Statuto civile e criminale del feudo di Campo* cit., parte II, cap. XX.

Il conduttore della struttura ha poi l'obbligo di prestare il servizio a qualsiasi utente della circoscrizione che ne faccia richiesta, è tenuto ad eseguire il lavoro rispettando l'ordine di arrivo al mulino, deve inoltre sottoporre a periodica verifica da parte delle autorità competenti le misure e il cantaro di cui si serve³⁸.

Nonostante l'esistenza di così nutrito numero di prescrizioni, nell'immaginario collettivo la figura del mugnaio è spesso accompagnata da cattiva fama, non solo perché egli rappresenta l'autorità del signore³⁹, ma anche perché spesso agisce fraudolentemente a danno degli utenti.

« ... Non si trova mestiero dove tutti sian colti e trappolati come al molino, ove si pela senza compassione, e si scortica col rasoio da barbiero d'una mala sorte tutte le specie di persone: e preti e frati e monache e gentiluomini e signori e plebei e ricchi e poveri d'ogni sorte, tutti son da' molinari gabbati e rubbati, senza riguardo più d'uno che d'un altro. Abenché dicono d'aver qualche ragione che fa per loro (essendo la farina attaccaticcia per sua natura, onde non solo al volto, ma anco alle mani se gli attacca volentieri), sono anco ordinariamente assai bene invidiosi, perché hanno per male che si vada ad altri molini e non ai loro, non potendo soffrire con buon'occhio che altri avanzi quello che essi vorrebbero per se medesimi rapire »⁴⁰.

Tra le frodi più comuni vi è quella di trattenere un quantitativo di prodotto superiore a quello consentito, ovvero di pretendere una remunerazione maggiore rispetto a quella stabilita, ma non mancano certo al mugnaio disonesto strumenti per raggirare il cliente poco avveduto. Egli può infatti ingannare sul peso bagnando la farina, sostituirla in tutto o in parte con altra di qualità inferiore e persino aggiungervi sostanze non commestibili, come calce o polvere di marmo⁴¹.

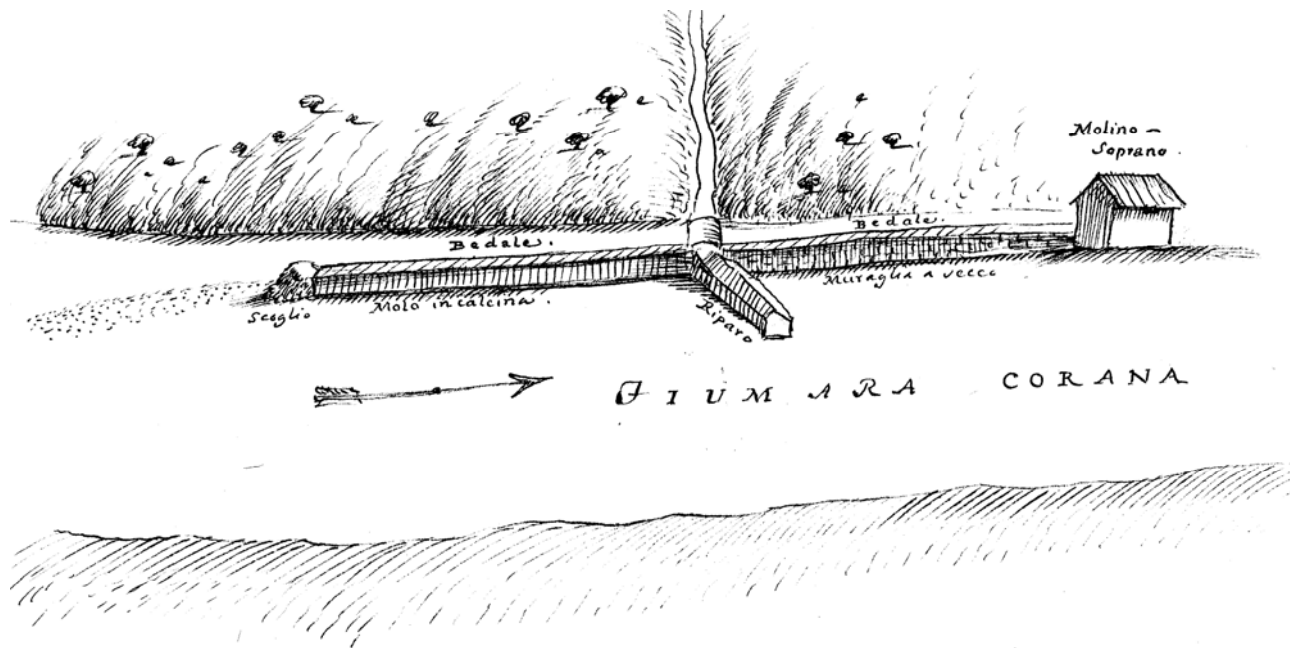
Nonostante siano previste pesanti sanzioni a carico di chi violi tali disposizioni, le denunce di presunti comportamenti truffaldini non mancano,

³⁸ I contenziosi sono tutt'altro che rari. Taluni mugnai si rifiutano di macinare le vettovalie condotte agli impianti o, più spesso, sono accusati di non restituire farina in giusto peso e qualità. Alcuni esempi in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1063, *Acqua e molini 1760-79*.

³⁹ M. BLOCH, *Avvento e conquiste* cit., p. 79.

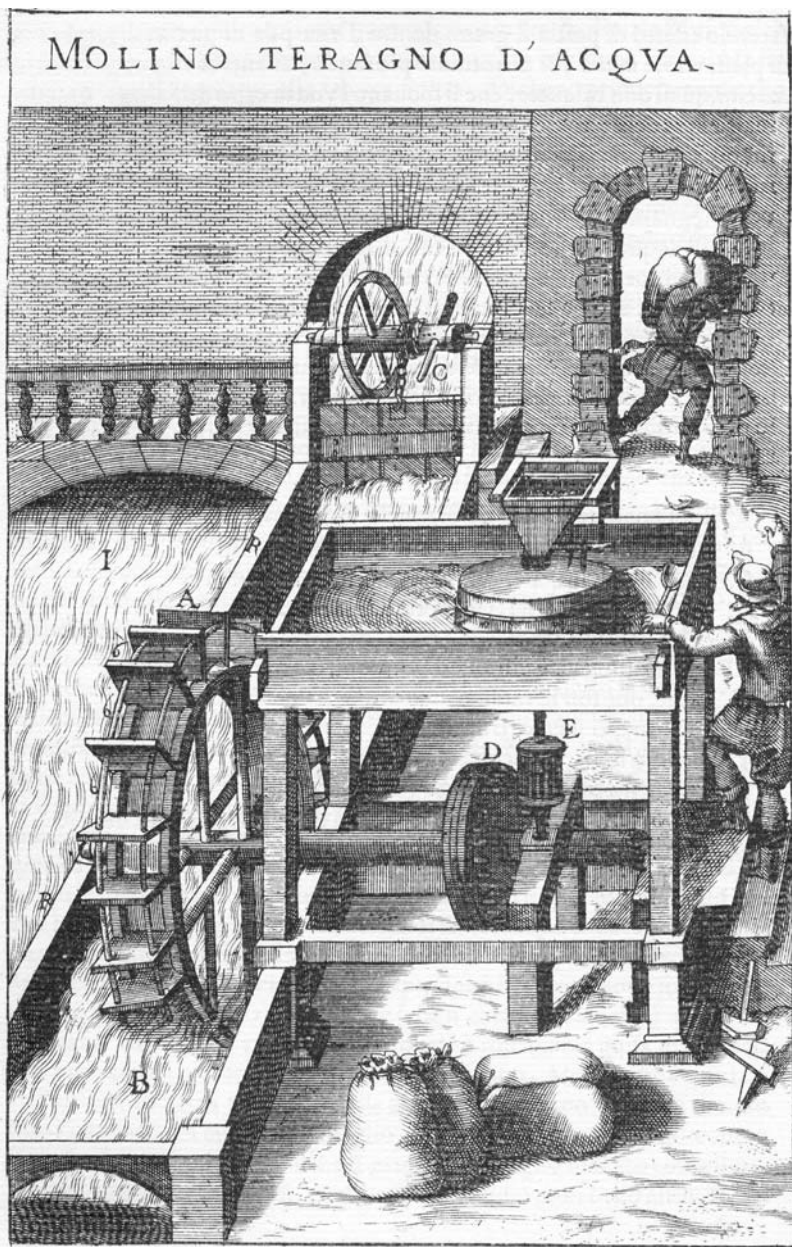
⁴⁰ T. GARZONI, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, a cura di P. CHERCHI - B. COLLINA, Torino 1996 [ediz. orig. 1585], pp. 889-890.

⁴¹ M. BLOCH, *Avvento e conquiste* cit., p. 80; L. CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese* cit., pp. 108-109; L. BERTOCCHI, *Mulini e mugnai negli Statuti della Lunigiana*, in *La pietra e l'acqua* cit., pp. 9-16.



*Dimostrazione del Molino Soprano situato sul Margine
della Fiumara Corano Molo, o Muraglia fatta in calcina
Riparo, e Muraglia fatta a secco. —*

Disegno del mulino soprano di Caranza nella giurisdizione di Varese (ASG, Camera del Governo, Finanze, n. 1062, Acqua e molini 1721-29).



Molino a ruota verticale (V. ZONCA, Novo teatro cit., p. 18)

anche se, talvolta, si rivelano infondate. Nel 1719 alcuni abitanti di Sassello affermano che i mugnai mescolano « le farine per venderle a peso in modo che il pane diventi tossico »⁴². In questo caso, però, sulla base delle informazioni raccolte dal Podestà, più che di una vera e propria frode sembra si possa trattare di boicottaggio. I mulini del feudo sono infatti passati da poco tempo in gestione alla Comunità, dopo che erano stati appaltati alla famiglia Zunino da tre generazioni. E dietro queste accuse, successivamente cadute, pare proprio che vi siano i precedenti molinari⁴³.

b) *Le caratteristiche tecniche*

Nella trattatistica dell'epoca il mulino da grano è descritto spesso come una macchina piuttosto complessa, frutto dell'ingegno umano che ha saputo realizzare sia le opere necessarie alla canalizzazione delle acque, sia quell'insieme di meccanismi che costituiscono l'anima della struttura. Non vi è infatti impianto

« che non sia con grandissimo artificio fabricato, sí per li moli, sí per l'ingegno che gli fa girare. E vi si scopre dentro una architettura di base, di colonne, di scale di ruote, di denti, di cerchi, di ale, di tele, di roste, di sboratori, di canali, di scadute, di pale, di bottacci, di stili, di lieve, di bilichi, di asse, di rotare, di dar'acqua, di torla, di foli, di pestoni, di cagne, di battiferri, di battirami, di corgli, di magli da acqua, di seghe, di casse, di morelli, di ruotoli, di maie, di vangollini, di pestatoi, di mazzuoli, di giove, di pile, di crocciole, di gramole, di gramolini, di concoli, di altre parti, veramente mirabile e stupenda »⁴⁴.

Sotto il profilo tecnico il funzionamento del mulino da grano si basa su principi relativamente semplici. Il fabbisogno energetico è assicurato da un

⁴² ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1251, *Affitti 1719-22*.

⁴³ *Ibidem*. Il fatto che i precedenti affittuari, scontenti di aver perduto l'appalto, si adoperino per gettare discredito sui nuovi gestori degli impianti sembra tuttavia abbastanza frequente. Nel 1766, sempre a Sassello, « certi bottegarii » accusano Bernardino Zunino, subaffittuario dei locali mulini, di non consegnare farina in giusto peso e buona qualità. Questi si difende dicendo che, nonostante le contestazioni sul peso, non si è mai proceduto alla verifica ricorrendo a cantari appositamente marcati e, quindi, non vi è prova di frodi. Si tratta in realtà di una nuova macchinazione. Come si legge in una relazione dell'epoca si è di fronte ad una « seconda impostura contro detto subaffittuario, ordita questa seconda, come la prima, da parenti e aderenti del molinaro di Mioglia, antecedente subaffittuario de' molini del Sassello – fattosi di bel nuovo lupo di più persone – Gian Batta Badano q. Giacomo, come fece nel prossimo passato... ». ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1063, *Acqua e molini 1760-79*, 19 novembre 1766.

⁴⁴ T. GARZONI, *La piazza universale* cit., p. 888.

canale (detto “gora” o “bedale”), solitamente scavato nel terreno, che può attingere direttamente da un corso d’acqua, o da un bacino di raccolta, il cosiddetto “bottaccio”. Tale vaso, situato a monte dell’edificio, ha la funzione di garantire una maggiore continuità di funzionamento, soprattutto nei periodi di bassa portata.

La dimensione e la collocazione della ruota a pale determina alcune sostanziali differenze fra gli impianti, in particolare per quanto concerne le modalità di trasmissione del moto alle macine, che invece sono sempre sistemate in posizione orizzontale.

Nel mulino detto a “stentarolo”, la ruota, che prende il nome di ritrecine, è di piccole dimensioni ed è posta orizzontalmente al di sotto del locale in cui sono alloggiare le mole, parallelamente a queste. Tale accorgimento fa sì che il meccanismo di funzionamento risulti piuttosto elementare; l’albero di trasmissione, infatti, è in grado di azionare direttamente i palmenti senza l’ausilio di ulteriori congegni.

In altri impianti, invece, la ruota è di dimensioni maggiori ed è collocata verticalmente lungo un fianco dell’edificio. Ad essa è collegato un albero motore che produce la rotazione di un ingranaggio a pioli, detto “lubecchio” o “scudo”, il quale, a sua volta, aziona un altro ingranaggio, con struttura a gabbia, chiamato “rocchetto” o “lanterna”, posto orizzontalmente e fissato all’asta che imprime il moto rotatorio alle mole. Grazie all’azione combinata di tali meccanismi, il numero dei giri compiuto dalle macine è multiplo di quello della ruota; la potenza di tale impianto, dunque, è normalmente superiore a quello dei mulini a stentarolo, nei quali la velocità di rotazione dei palmenti coincide con quello del ritrecine.

All’interno dell’edificio, sopra un’impalcatura in legno, il “letto” del mulino, sono collocate le mole, realizzate in pietra dura. La prima di esse, di forma convessa, è fissa, tanto che viene spesso identificata come “mola dormiente”; la seconda, invece, la cosiddetta “mola corriera”, di foggia concava, è mobile. Il palmento inferiore è provvisto di un foro centrale attraverso il quale passa un palo che, ruotando, mette in movimento quello superiore, grazie ad un supporto in ferro, la “nottola”, che impernia l’asta girevole alla mola stessa. Alcuni impianti sono poi provvisti di un cassone in legno, la “sgarbia”, che racchiude le macine e riduce la dispersione della farina.

Le vettovaglie vengono poste in un recipiente, detto tramoggia, situato al di sopra del letto, dal quale, attraverso un condotto, affluiscono gradualmente fra i palmenti, per mezzo di un foro praticato al centro di quello su-

periore, il cosiddetto “occhio”. A seconda della sostanza da macinare e della consistenza che si vuole ottenere, si può regolare la distanza fra le mole tramite un apposito strumento, così come è possibile aumentare o diminuire il quantitativo di granaglie che entrano nel processo di molitura, agendo su di un dispositivo contenuto nella tramoggia. Per mezzo del moto rotatorio, grazie anche alla forma delle macine e alle scanalature presenti nelle stesse, la farina fuoriesce all'esterno e viene raccolta in un cassone di legno, chiamato “mastra”. Se il prodotto macinato è grano è poi necessario procedere alla burattatura, cioè ad un'accurata setacciatura per separare la crusca dal fior di farina ⁴⁵.

Non si dispone di indicazioni specifiche relativa alla capacità produttiva e ai tempi di attività dei singoli impianti. Di norma un mulino a ruota verticale è in grado di sviluppare una energia maggiore rispetto ad uno a ruota orizzontale e la loro potenzialità risente delle variazioni nella portata dei corsi d'acqua ⁴⁶. Il regime idrico dei torrenti liguri fa sì che numerosi impianti non siano in grado di macinare con continuità: nella stagione estiva molti lavorano solo in parte o rimangono inattivi, ma interruzioni possono verificarsi anche durante l'inverno, in conseguenza delle gelate dei torrenti. In tali circostanze è possibile derogare al divieto di macinare fuori dal feudo e ai residenti viene concesso di rivolgersi ad altre strutture ⁴⁷. Esistono poi

⁴⁵ Nella ricostruzione dei meccanismi di funzionamento e nell'individuazione della terminologia utilizzata si è fatto riferimento ad inventari e relazioni che descrivono il contenuto ed il funzionamento dei singoli mulini (cfr. Appendice II, docc. 6 e 8). Per gli aspetti tecnici si veda inoltre la bibliografia indicata in precedenza, in particolare alle note 1, 2, 6 e 7.

⁴⁶ Sulla base di alcune stime relative agli inizi del XIX secolo, si calcola che in condizioni ottimali una ruota da mulino possa produrre da 8 a 12 quintali di grano al giorno, ma tale valore scende da 2 a 4 quintali in caso di scarsità d'acqua. Cfr. ASSv, *Dipartimento di Montenotte*, n. 62 (il dato è tratto da un'indagine relativa al Circondario di Porto Maurizio). In molti casi, però, come testimoniano i dati di Varese (cfr. Appendice I, n. 4), e altri reperibili in fonti coeve (cfr. ASG, *Prefettura francese*, n. 1357; ASSv, *Dipartimento di Montenotte*, nn. 61 e 62), i valori risultano decisamente inferiori. Uno studio sui mulini lunigianesi rivela che un impianto impiega in media 6-7 ore per macinare un quintale di grano, mentre un uguale quantitativo di castagne ne richiede oltre dieci. Cfr. L. GIAMBUTTI, *Sistemi e tecniche di molitura* cit., p. 106.

⁴⁷ I mulini di Lingueglietta, ad esempio, sono normalmente in grado di macinare anche nei mesi estivi, cosicché ad essi ricorrono anche abitanti delle giurisdizioni di Oneglia e Dianò, i cui impianti sono talvolta inattivi a causa della siccità. Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1062, *Acqua e mulini 1721-59*. Le prime indicazioni sistematiche sul periodo di attività dei mulini liguri risalgono agli inizi del XIX secolo e sono contenute all'interno delle

alcuni mulini di minor rilievo che ordinariamente funzionano solo pochi mesi, quando le piogge autunnali e invernali sono in grado di ingrossare i ruscelli che li alimentano. Essi rivestono comunque un certa importanza in quanto operano proprio nel periodo in cui l'attività molitoria risulta più intensa a causa dei consistenti quantitativi di castagne, che, una volta terminato il processo di essiccazione, devono essere rapidamente trasformate in farina⁴⁸.

Nelle realtà esaminate non si ha notizia di mulini "a sangue", cioè azionati da forza lavoro animale, che in Liguria non sembrano avere particolare fortuna. Ciò è probabilmente dovuto sia all'abbondante disponibilità di energia idrica, sia alle caratteristiche stesse di tali macchine. Le macine a bestia, infatti, sono in grado di lavorare un quantitativo di grano inferiore rispetto a quelle ad acqua, e sono quindi più adatte ad un uso su base familiare, o, comunque, destinate ad un numero ridotto di utenti⁴⁹. La loro diffusione è quindi probabilmente ostacolata anche dalle già richiamate norme che, in molti feudi, vietano la macinazione in impianti privati a tutela del monopolio signorile⁵⁰.

già citate statistiche compilate a cura dell'amministrazione francese. Cfr. ASG, *Prefettura francese*, n. 1357; ASSv, *Dipartimento di Montenotte*, nn. 61 e 62.

⁴⁸ L. GIAMBUTTI, *Sistemi e tecniche di molitura* cit., pp. 104-105.

⁴⁹ Tuttavia, in situazioni particolari, quando la penuria d'acqua dei mesi estivi è tale da impedire l'attività molitoria, i mulini a bestia possono risultare utili. È partendo da questi presupposti che negli anni Quaranta del Settecento, a Novi Ligure, nell'Oltregiogo genovese, si intende sperimentarne l'esercizio. Il governatore Bartolomeo Lomellini riferisce ai Procuratori camerati che, da quanto ha potuto apprendere, quei mulini sono «utilissimi», perché in grado di «rendere le farine quasi dello stesso peso di grani che li consegnano e le stesse farine se non di migliore almeno di uguale perfezione a quelle macinate dall'acqua». Il progetto prevede inizialmente la realizzazione di otto distinti impianti. Tuttavia, dopo la costruzione dei primi due l'entusiasmo iniziale viene meno, in quanto le rese non risultano soddisfacenti. Come si legge nella relazione del Lomellini, infatti, «ogni mulino è condotto da otto o sei muletti e non rende fra notte e giorno solo sei sacchi di farina, spingendo però con gran velocità le suddette bestie, per le quali molti uomini s'impiegano a curarli e condurli»; inoltre bisogna computare il costo del fieno. Da ciò se ne deduce che, per «adattarsi alla numerosa quantità di gente di questo luogo», servirebbero almeno venti mulini, e ciò comporterebbe un onere che appare eccessivo rispetto ai benefici che si potrebbero ottenere da tale operazione, tanto che gli altri impianti previsti non verranno costruiti. Le pratiche relative sono in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1062, *Acqua e Molini 1721-59*; le citazioni sono tratte dalla relazione di Bartolomeo Lomellini del 1 settembre 1743.

⁵⁰ In alcune zone più vicine al litorale, come nei dintorni di Alassio e Verezzi, si utilizzano anche mulini a vento. Cfr. R. DE MAESTRI, *Mulini a vento in Riviera. Un esemplare atipico*

Dall'esame dei numerosi inventari di mulini da grano giunti sino a noi e delle minuziose descrizioni in essi riportate, è possibile osservare che tra Sei e Settecento tali strutture non sono toccate da significative modifiche sotto l'aspetto tecnico⁵¹. Manca in generale una accurata progettazione degli ingranaggi, che sono quasi interamente realizzati in legno, mentre l'uso del metallo è limitato per lo più alla realizzazione di alcune parti di rinforzo dei meccanismi stessi. Ciò li rende soggetti ad un rapido logorio ed è dunque necessario rimpiazzarli frequentemente per mantenere il mulino in buono stato, anche se tale onere è però in parte compensato da un costo più contenuto degli stessi. Bisogna sottolineare, però, che l'impiego di meccanismi in ferro, realizzati con maggiore precisione, pur comportando una spesa sensibilmente più elevata, porterebbe ad una maggiore efficienza nella gestione di tali strutture.

Tuttavia, nel caso genovese, il processo innovativo è probabilmente ostacolato anche da una minore redditività degli impianti rispetto ad altre aree. La produzione del frumento nel Dominio della Repubblica, infatti, è cronicamente insufficiente al fabbisogno alimentare della popolazione, cosicché nei mulini si macinano soprattutto alimenti di minor valore, come granoturco, segale, legumi e castagne che, per vasti strati della popolazione rurale, costituiscono i principali elementi della dieta alimentare⁵². Poiché il costo del servizio è pagato in natura, ne segue un minore ricavo dalla vendita di tali derrate. Ciò, dunque, non incoraggia certo ad effettuare investi-

a Verezzi, in « Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura Regionale », XX/1-2 (1970), pp. 33-48. Si tratta peraltro di strutture largamente diffuse lungo le coste del Mediterraneo. Si veda ad esempio M.J. DEYÁ BAUZÁ, *La energía eólica en las Islas Baleares durante el antiguo régimen: los molinos de viento*, in *Economía e energía* cit., pp. 357-371.

⁵¹ Si vedano le indicazioni in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1061, 1064, 1246, 1255, 1596, 1623, 2533, 2535, 2756, 2757; *Antica Finanza*, n. 147.

⁵² Su questo tema si vedano soprattutto: M. QUAINI, *Per la storia del paesaggio agrario* cit.; C. COSTANTINI, *Comunità e territorio in Liguria* cit.; E. GRENDI, *Introduzione alla Storia* cit., pp. 89-142; C. COSTANTINI, *La Repubblica* cit., pp. 399-417, 465-488. Sulle problematiche legate all'alimentazione delle popolazioni rurali, anche nei periodi di crisi economica, in zone vicine o con caratteristiche simili a quelle qui esaminate, si vedano: G. DORIA, *Uomini e terre* cit., pp. 155-172; M.S. ROLLANDI, *A Groppoli di Lunigiana* cit., pp. 54-84. Sono in parte riferibili anche al caso ligure alcune considerazioni derivanti da analisi compiute su altre aree. Cfr. tra gli altri: G.L. BASINI, *L'uomo e il pane. Risorse, consumi e carenze alimentari della popolazione modenese nel Cinque e Seicento*, Milano 1970; M.A. ROMANI, *Nella spirale di una crisi. Popolazione, mercato e prezzi a Parma tra Cinque e Seicento*, Milano 1975; M. CATTINI, *I contadini di San Felice. Metamorfosi di un mondo rurale nell'Emilia dell'Età moderna*, Torino 1984.

menti e ad apportare innovazioni, che, tuttavia, avrebbero consentito un migliore funzionamento degli impianti.

c) *I capitali investiti*

È possibile fornire alcune indicazioni per quanto concerne l'entità dei capitali che risultano impiegati in un mulino da grano, grazie ai già citati inventari nei quali è annotata l'attrezzatura dei singoli impianti e la relativa valutazione. Si sono riportati, quando disponibili, più estimi riguardanti lo stesso feudo, in modo da poter osservare anche la variazione del numero degli impianti attivi nel corso del tempo (cfr. la tabella 3).

Tabella 3. *Consistenza ed estimo (in lire) dei mulini da grano di alcuni feudi (1652-1796)*

Feudo	Anno	Mulini	Ruote	Estimo complessivo	Estimoper ruota
Busalla	1740	3	3	1.108	369,3
Finale	1713	13	14	3.846	274,7
	1729	17	29	8.178	282,0
	1758	20	37	9.926	268,3
	1787	22	40	10.339	258,5
Lingueglietta	1696	1	1	185	185,0
Sassello ¹	1652	2	3	908	302,7
	1719	2	3	2.799	933,0
	1796	2	4	2.530	632,5
Varese ²	1759	18	22	1.919	87,2
Zuccarello	1678	6	10	1.747	174,7
	1711	7	10	1.869	186,9
	1715	7	10	1.913	191,3
	1734	6	9	1.939	215,4
	1742	5	8	1.534	191,8
	1749	4	7	1.157	165,3

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1061, 1064, 1246, 1255, 1596, 1623, 2533, 2535, 2756, 2757; *Antica Finanza*, n. 147; G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « *Sotto il felice dolce dominio della Serenissima Repubblica* » cit., p. 102.

(1) Il dato del 1652 non comprende il valore delle mole.

(2) Nell'estimo non sono valutati gli edifici che ospitano gli impianti.

Al riguardo bisogna considerare anzitutto che il numero dei mulini e quello delle ruote non sono coincidenti, e poiché all'interno di uno stesso

edificio possono essere presenti anche più macine. Tale situazione non deriva solamente dall'esigenza di realizzare una struttura con maggiori potenzialità o di incrementare quelle di un impianto già attivo, ma ha altresì lo scopo di realizzare una specializzazione produttiva. Spesso, infatti, in un mulino a due ruote la prima è destinata solamente alla molitura del grano e la seconda al granoturco o alle castagne. È così possibile non solo lavorare contemporaneamente due diversi alimenti, ma si evita anche di dover fermare l'impianto e provvedere ad un'accurata pulitura dello stesso prima di poter macinare altre vettovaglie⁵³.

Per Sassello, l'unica variazione intervenuta tra il 1652 e il 1796 è la già segnalata aggiunta di una ruota avvenuta nel 1722, mentre, a Finale, tra il 1713 ed il 1787, il numero degli edifici da grano passa da 13 a 22 e quello delle mole è più che raddoppiato (da 14 a 40). In controtendenza il dato di Zuccarello, dove, tra il 1678 ed il 1749, i mulini attivi scendono da 10 a 7⁵⁴.

Come si evince dall'esame della tabella 3, la valutazione di tali impianti si aggira, in media, sulle 250-300 lire. Valori sensibilmente inferiori si registrano a Zuccarello e a Varese, anche a causa della presenza di mulini a ruota orizzontale che richiedono minori investimenti, mentre risultano decisamente in controtendenza i dati di Sassello dove, da un documento del 1719, si ha un estimo di oltre 930 lire per ruota: più di tre volte il dato del 1652⁵⁵.

Per spiegare tale variazione bisogna considerare che nel 1652 a molti apparati, che risultano essere vecchi e logori, è attribuito un valore minimo e quello delle mole non è neppure quantificato. Inoltre, per quanto riguarda il dato del 1719 si può osservare che circa 500 lire complessive sono da attribuirsi alla presenza di considerevoli opere di canalizzazione: un sistema di chiuse e bedali necessario per raccogliere e convogliare l'acqua alle ruote.

Prescindendo da differenze strutturali fra i singoli opifici, gli elementi che concorrono ad aumentare o a ridurre l'estimo degli impianti sono co-

⁵³ Di norma, inoltre, al fine di ottenere rese più elevate, la tipologia delle mole varia in funzione delle vettovaglie macinate. Cfr. E. MADURERI, *Storia della macinazione* cit., pp. 111-124.

⁵⁴ È probabile che su tale decremento abbiano influito anche calamità naturali. Come si apprende da una nota del Parroco di Castelvecchio, infatti, « dell'anno 1744, la notte de 3 ottobre venendo i quattro, è venuto un diluvio tale d'acqua che ha portati via molte terre, diroccate case, portato via ponti, edifici da oglio, alcuni molini, inondata tutta la città d'Albenga e ridotta in giara tutta quella piana ». Cfr. ADA, *Archivio parrocchiale di Castelvecchio di Rocca Barbena*, reg. 1, c. 1 v.

⁵⁵ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2533, *Pratiche diverse 1651-72*.

munque la maggiore o minore efficienza dei meccanismi e il loro stato di manutenzione⁵⁶.

In alcuni casi, quando si è in presenza di documentazioni più analitiche, è possibile valutare l'importanza dei singoli apparati di un mulino. Si sono raggruppati i dati relativi a quindici impianti a ruota verticale e ventidue a ruota orizzontale situati nei feudi di Busalla, Sassello, Varese e Zuccarello (cfr. tabelle 4 e 5) e si sono evidenziati, oltre al valore complessivo della singola struttura, quello dei canali, delle mole, della ruota e degli ingranaggi di trasmissione⁵⁷.

Anzitutto si può osservare che, normalmente, l'entità dei capitali investiti in un mulino a ruota verticale è superiore rispetto a quelli a ruota orizzontale, soprattutto in ragione del maggior numero di meccanismi necessari al funzionamento dei primi. In generale, la valutazione di un singolo palmento può variare tra un massimo di 739 lire di un impianto di Sassello, ed un minimo di 28 di uno di Comuneglia, nella giurisdizione di Varese.

Canale, mole, ruota e relativi meccanismi rappresentano solitamente una quota fra il 77% e il 91% di ciascun mulino⁵⁸. La rilevanza di ognuno di essi dipende sia dalla tipologia di impianto (l'importanza del sistema di trasmissione è senza dubbio maggiore nei mulini a ruota verticale, in media il 43,5% contro il 17,1% di quelli a stentaro), sia da caratteristiche proprie del singolo opificio.

Il canale, invece, può costituire una quota tra il 2,3% ed il 32,5% della valutazione complessiva in un impianto a ruota verticale, mentre oscilla tra l'8,5% e il 22,4% in uno a ruota orizzontale; l'importanza delle macine, infine, varia tra il 10,5% e il 55,9% nei primi e tra il 14,4% e l'83,6% nei secondi.

⁵⁶ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1064, *Acqua e molini 1780-97*; n. 2533, *Pratiche diverse 1651-72*.

⁵⁷ Gli estimi disponibili non sono redatti tutti alla stessa data, ma spaziano tra il 1740 ed il 1796. Ai fini della presente analisi, tuttavia, non sono rilevanti tanto i valori assoluti dei singoli apparati, quanto l'importanza degli stessi all'interno delle singole strutture produttive. Ciò evita, o comunque riduce, eventuali storture dovute alla variazione dei prezzi.

⁵⁸ Unica eccezione il mulino di Zanega, presso Varese, in cui tali apparati rappresentano poco più del 47% (cfr. tabella 5).

Tabella 4. *Valore di alcuni mulini a ruota verticale (1740-1796)*

Localizzazione e nome degli impianti	Valore totale (Lire)	Valore di alcuni apparati							
		Canale		Albero, ruota, ingranaggi		Mole		Altro	
		£	%	£	%	£	%	£	%
BUSALLA (1740)									
Mulino superiore	345,5	50,0	14,5	101,5	29,4	115,0	33,3	79,0	22,9
Mulino inferiore	435,0	48,0	11,0	174,0	40,0	155,0	35,6	58,0	13,3
Mulino di Semino	327,0	20,0	6,1	184,0	56,3	90,0	27,5	33,0	10,1
Media	369,2	39,3	10,5	153,2	41,9	120,0	32,2	56,7	15,4
SASSELLO (1796)									
Mulino di Oltracqua super.	720,1	220,0	30,6	169,0	23,5	178,5	24,8	152,6	21,2
Mulino di Oltracqua infer.	582,4	27,2	4,7	271,0	46,5	189,0	32,5	95,2	16,4
Mulino del Piano (I) ¹	488,2	—	—	147,0	30,1	273,0	55,9	68,2	14,0
Mulino del Piano (II) ¹	739,2	240,0	32,5	181,0	24,5	210,0	28,4	108,2	14,6
Media	632,5	121,8	16,9	192,0	31,2	212,6	35,4	106,1	16,5
VARESE (1759)²									
Mulino di Caranza	80,0	6,0	7,5	37,0	46,3	25,0	31,3	12,0	15,0
Mulino di Porciorasco	143,0	9,0	6,3	60,0	42,0	60,0	42,0	14,0	9,8
Mulino di Scurtabò	222,0	5,0	2,3	137,0	61,7	65,0	29,3	15,0	6,8
Mulino sopr. di Varese (I) ³	244,5	-	-	156,0	63,8	54,0	22,1	34,5	14,1
Mulino sopr. di Varese (II) ³	242,5	-	-	162,0	66,8	50,0	20,6	30,5	12,6
Media	186,4	4,0	3,2	110,4	56,1	50,8	29,0	21,2	11,7
ZUCCARELLO (1742)									
Mulino soprano di Erli	237,5	23,0	9,7	137,0	57,7	25,0	10,5	52,5	22,1
Mulino sottano di Erli	310,5	30,0	9,7	133,0	42,8	112,0	36,1	35,5	11,4
Mulino di Gavenola	285,0	37,0	13,0	98,0	34,4	85,0	29,8	65,0	22,8
Media	277,7	30,0	10,8	122,7	45,0	74,0	25,5	51,0	18,8
Media generale	366,4	48,8	10,4	144,6	43,5	114,4	30,5	58,7	15,6

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1062, 1064, 1255; *Antica Finanza*, n. 147.

- (1) Il mulino del Piano è a due ruote. Nell'estimo consultato il valore del canale è indicato solo per la seconda ruota, ma deve intendersi relativo ad entrambe.
- (2) In tali impianti sono stati stimati solamente gli apparati tecnici, senza considerare il valore degli edifici e di opere murarie per la canalizzazione delle acque.
- (3) Il mulino soprano di Varese è a due ruote.

Tabella 5. *Valore di alcuni mulini a ruota orizzontale (1742-1759)*

Localizzazione e nome degli impianti	Valore totale (Lire)	Valore di alcuni apparati							
		Canale		Ruota		Mole		Altro	
		£	%	£	%	£	%	£	%
VARESE (1759)¹									
Mulino di Lovra (I) ²	67,0	—	—	—	—	56	83,6	11	16,4
Mulino di Lovra (II) ²	40,0	—	—	6,5	16,3	30,0	75,0	3,5	8,8
Mulino di S. Pietro (I) ²	56,0	8,0	14,3	7,0	12,5	30,0	53,6	11,0	19,6
Mulino di S. Pietro (II) ²	70,5	6,0	8,5	5,0	7,1	50,0	70,9	9,5	13,5
Mulino di Costola	59,5	7,0	11,8	4,0	6,7	36,0	60,5	12,5	21,0
Mulino di Teviggio	99,5	—	—	6,0	6,0	70,0	70,4	23,5	23,6
Mulino di Caranza	46,0	?	?	?	?	?	?	?	?
Mulino di Porciorasco	38,0	—	—	3,0	7,9	20,0	52,6	15,0	39,5
Mulino di Zanega	36,0	5,0	13,9	—	—	12,0	33,3	19,0	52,8
Mulino di Comuneglia (I) ²	50,0	8,0	16,0	8,0	16,0	16,0	32,0	18,0	36,0
Mulino di Comuneglia (II) ²	28,5	6,0	21,1	—	—	8,0	28,1	14,5	50,9
Mulino di Comuneglia ³	33,0	—	—	9,0	27,3	8,0	24,2	16,0	48,5
Mulino di Scurtabò	90,5	—	—	12,0	13,3	55,0	60,8	23,5	26,0
Mulino di Taglieto	53,0	5,0	9,4	2,5	4,7	36,0	67,9	9,5	17,9
Mulino di Varese ⁴	65,5	12,0	18,3	12,0	18,3	12,0	18,3	29,5	45,0
Mulino di Varese ⁴	86,5	12,0	13,9	14,0	16,2	31,0	35,8	29,5	34,1
Mulino di Varese ⁴	67,5	7,5	11,1	6,0	8,9	26,0	38,5	28,0	41,5
Media	58,8	4,8	8,1	5,9	10,1	31,0	52,7	17,1	29,1
ZUCCARELLO (1742)									
Mulino di Zuccarello ³	120,3	13,0	10,8	30,0	24,9	34,3	28,5	43,0	35,7
Mulino di Zuccarello (I) ²	111,5	25,0	22,4	30,0	26,9	16,0	14,4	40,5	36,3
Mulino di Zuccarello (II) ²	120,0	16,0	13,3	26,0	21,7	30,0	25,0	48,0	40,0
Mulino di Castelbianco (I) ²	143,0	27,0	18,9	26,0	18,2	45,0	31,5	45,0	31,5
Mulino di Castelbianco (II) ²	132,0	24,0	18,2	16,0	12,1	30,0	22,7	62,0	47,0
Media	125,4	21,0	16,8	25,6	20,4	31,1	24,8	47,7	38,1
Media generale	92,1	12,9	14,0	15,8	17,1	31,0	33,7	32,4	35,2

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1062 e 1255.

- (1) In tali impianti sono stati stimati solamente gli apparati tecnici, senza considerare il valore degli edifici e di opere murarie per la canalizzazione delle acque.
- (2) Due ruote sotto lo stesso tetto.
- (3) Altro mulino situato in un fabbricato distinto, ma nello stesso borgo.
- (4) Si tratta di tre impianti differenti denominati « Mulini di dentro del luogo di Varese ».

Per motivare tali differenze bisogna comunque considerare che i singoli apparati sono stati apprezzati in funzione del loro effettivo stato di conservazione, assegnando cioè un valore più elevato a quelli in buona efficienza ed uno ridotto o addirittura nullo a quelli in pessimo stato o totalmente inservibili, che debbono quindi necessariamente essere sostituiti⁵⁹.

Dall'esame degli estimi si può ancora rilevare che non sussistono particolari discrepanze da un territorio all'altro per quanto riguarda i meccanismi essenziali per il funzionamento di ciascun mulino, poiché alla diversa nomenclatura talvolta riscontrata corrisponde per lo più apparato tecnico del tutto analogo. Si può dunque ritenere che la differenza sia quasi esclusivamente terminologica, collegata probabilmente a consuetudini locali e peculiarità linguistiche delle diverse aree⁶⁰.

3. *Le forme di conduzione*

La documentazione giunta sino a noi testimonia che ordinariamente la Camera non gestisce direttamente o mediante i giurisdicenti locali gli impianti presenti nei feudi ad essa investiti, così come in altri territori del Dominio, ma preferisce affidarli a privati, dietro corresponsione di un canone periodico. Ciò avviene usualmente facendo ricorso a due forme contrattuali: l'affitto a breve e medio termine (o più raramente a tempo indeterminato) e l'enfiteusi.

A testimonianza dell'importanza del mulino come fonte di reddito e struttura produttiva, tali accordi contengono specifiche clausole volte a preservare sia l'integrità dell'impianto, sia la sua rendita. Il conduttore è perciò obbligato a effettuare la necessaria manutenzione e, talvolta, anche a riparare i danni causati da calamità naturali (in particolare alluvioni e incendi) ed è inoltre tenuto al versamento di una cauzione e a presentare idonee garanzie⁶¹.

⁵⁹ Il maestro che ha effettuato la ricognizione nei mulini di Varese precisa di non aver stimato, in quanto esulano dalla sua specifica competenza, «acquadotti, macere, case, moli per sostegno e difesa dalle acque». Ciò spiega anche il minor valore spesso attribuito a tali impianti. Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1062, *Acqua e molini 1721-59*, 29 giugno 1759, c. 8 r.

⁶⁰ Gli estensori si affidano spesso all'esperienza di persone del luogo che non sempre dispongono di conoscenze tecniche idonee a descrivere compiutamente l'attrezzatura dei singoli impianti. Sulle diversità linguistiche si vedano soprattutto le considerazioni in H. PLOMTEUX, *Cultura contadina in Liguria* cit.

⁶¹ Nonostante tali cautele, può accadere che i mulini risultino danneggiati e che non sia

Indipendentemente dalla forma contrattuale il mugnaio si trova ad operare in una situazione particolare. Per effetto della privativa egli agisce in condizioni di monopolio; ciò, se da un lato gli garantisce un certo numero di utenti, dall'altro gli impone di praticare una tariffa predeterminata. Inoltre, nella quasi totalità dei casi considerati l'attività molitoria presenta caratteristiche più vicine a quella di un'impresa di servizi che ad una industriale: la macinazione è effettuata quasi esclusivamente per conto terzi e il gestore dell'impianto, di regola, immette sul mercato unicamente le farine ottenute a titolo di remunerazione per il servizio prestato; manca, invece, la fase di acquisto delle materie prime e la successiva vendita dei prodotti che caratterizza un'attività produttiva in senso stretto. L'assenza di concorrenza, poi, non spinge certo il conduttore ad apportare miglioramenti che consentano una più efficiente gestione degli impianti.

Poiché il mugnaio non può influire sui ricavi unitari (la tariffa è infatti fissata dagli statuti o dalle consuetudini) e deve sopportare un onere fisso, il canone pattuito, l'unico strumento che gli consente di far crescere i propri profitti è quello di agire sulla minimizzazione dei costi variabili, nella fattispecie quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria contrattualmente previsti. Ciò ha almeno due limitazioni: il rischio di rendere inutilizzabili gli impianti, azzerando di fatto i ricavi, e quello di non vedersi rinnovare il contratto alla scadenza. Per ovviare a tali inconvenienti il conduttore tende a ridurre allo stretto necessario gli interventi di conservazione, ritardando il più possibile la riparazione e la sostituzione di apparati e ingranaggi. Allo scadere del contratto, dunque, la Camera, per poter trovare un nuovo affittuario, è spesso costretta a sostenere costi ingenti per riattare le strutture produttive, o, in alternativa, può rinegoziare la locazione ad un canone sensibilmente inferiore, in cambio del quale il gestore si obbliga a provvedere a proprie spese alle operazioni necessarie: in entrambi i casi ciò si traduce in un danno economico per le finanze pubbliche.

a) *Affitto*

La stipula di un contratto di locazione presuppone l'indizione di un'asta pubblica al fine di selezionare, tra gli aspiranti affittuari, colui che è disposto a praticare alla Camera le condizioni più favorevoli; ciò avviene

facile per le autorità genovesi individuare le responsabilità dei precedenti affittuari. Si veda, ad esempio, ASSp, *Comune di Varese*, b. 113, *Atti civili 1668-69*, doc. 117.

mediante una procedura consolidata, utilizzata anche per la gestione di molti altri introiti statali, che si basa su una sorta di doppio incanto⁶². Su incarico del funzionario periferico il *nunci*, con «alta et inteligibil voce», rende noto il proclama degli Eccellentissimi Procuratori che invitano tutti gli interessati ad ottenere in gestione i mulini ubicati in una data giurisdizione a presentare un'adeguata offerta, in plico sigillato, entro un periodo prestabilito. Allo scadere del termine, si individua la persona che ha effettuato la proposta più conveniente, alla quale viene "obbligato" l'affitto. La procedura non è affatto conclusa. Per un certo tempo, infatti, la Camera si riserva la facoltà di accettare eventuali condizioni più vantaggiose e, qualora ciò si verifici, l'affitto verrà "deliberato", ossia concesso in via definitiva, al nuovo migliore offerente⁶³, riconoscendo però al precedente obbligatario una parte dei maggiori proventi a titolo di indennizzo⁶⁴.

Successivamente, si procede alla stesura del contratto, alla quale attendono alcuni funzionari della Camera⁶⁵. L'affitto viene normalmente accordato al vincitore della procedura di incanto *nomine exclarando* e questi, entro un breve termine, dovrà comunicare se intende gestire in proprio i mulini, oppure se ha assunto l'obbligazione in nome e per conto di altri. In tale ipotesi, sarà tenuto a renderne nota l'identità e costui diviene il vero conduttore, comunemente indicato come "principale", al quale faranno capo diritti ed oneri⁶⁶.

Nella scrittura sono indicati tutti i doveri a carico dell'affittuario, che è direttamente responsabile del pagamento di quanto pattuito ed è tenuto a fornire garanzie reali e personali in relazione all'obbligazione assun-

⁶² La procedura qui descritta è stata desunta dallo spoglio sistematico di circa duecento pratiche relative a mulini e ad altri redditi conservate in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1246-1265, *Affitti 1693-1805* e in *Antica Finanza*, nn. 12 e 147.

⁶³ In questa seconda parte del procedimento le offerte sono al rialzo, ma può anche accadere che essa vada deserta; in tal caso si aggiudicherà l'affitto la persona già individuata in precedenza. Naturalmente, qualora si presentino altri soggetti interessati, l'obbligatario può incrementare la proposta fatta in precedenza al fine di ottenere in gestione gli impianti.

⁶⁴ Cfr. A. PERTILE, *Storia del diritto italiano* cit., II, parte I, p. 518; Si vedano inoltre le indicazioni contenute nelle *Leggi delle Compere di S. Giorgio dell'Eccellentissima Repubblica di Genova, riformate l'anno MDLXVIII*, Genova MDLXVIII, pp. 144-145.

⁶⁵ Si tratta talvolta di funzionari che vengono specificamente qualificati come «Deputati agli affari» di un determinato feudo. Cfr. Appendice II, doc. 8.

⁶⁶ Affinché il passaggio di titolarità sia valido è necessaria l'approvazione della Camera.

ta⁶⁷. Egli, cioè, deve depositare una congrua cauzione, generalmente pari ad un anno di affitto, e designare una o più persone disposte a fungere da garanti nei suoi confronti⁶⁸.

Inizialmente i contratti hanno una durata che varia da un minimo di due-tre anni ad un massimo di cinque: un periodo dunque piuttosto breve, che non incoraggia l'affittuario ad effettuare interventi volti a garantire la conservazione dell'impianto nel medio e lungo periodo. Nonostante l'attività molitoria sia direttamente collegata a quella agraria, dal punto di vista temporale gli affitti seguono prevalentemente una logica di tipo commerciale o finanziario, sottolineando il prevalente interesse della Camera a considerare gli impianti come una fonte di reddito⁶⁹. Tuttavia, con il passare del tempo, come si vedrà, si registra la tendenza ad allungare il periodo, che può raggiungere anche i nove o dieci anni, il ricorso all'affitto a tempo indeterminato o all'enfiteusi. Il canone fissato viene corrisposto in una o più rate; generalmente il numero dei pagamenti previsti cresce all'aumentare del fitto, evidenziando quindi una tendenza a dilazionare su base semestrale, quadrimestrale o trimestrale gli importi più elevati.

I contratti rinvenuti, pur contenendo alcune clausole che riguardano specificamente il singolo caso, appaiono piuttosto omogenei nella parte in cui vengono a determinare gli obblighi a carico del conduttore. Questi deve provvedere a mantenere i mulini e relativa attrezzatura « in buono e decente stato e lavorativi », cioè provvedere all'ordinaria manutenzione degli stessi. Inoltre, è tenuto a « guardarli dal fuoco per esso e sua famiglia e per chi abiterà ne medesimi ... » e, nel caso in cui scoppi un incendio, è obbligato a « rifare il danno a sue proprie spese »; allo scadere del contratto, infine, egli dovrà lasciare i beni ricevuti « più tosto migliorati che deteriorati »⁷⁰. Si ribadisce poi l'obbligo di attenersi alla tariffa di macinazione prevista dalle consuetudini locali.

⁶⁷ Come accade per la nomina di un eventuale « principale », anche quella della persona che presterà « sigurtà » a favore del conduttore deve essere approvata dalla Camera.

⁶⁸ Molti esempi a questo proposito si ritrovano nelle fonti citate alla nota 62 e nei registri contabili della Camera.

⁶⁹ Cfr. M. ZACCHIGNA, *Sistemi d'acqua e mulini in Friuli* cit., p. 103. Cfr. anche le considerazioni di M.S. ROLLANDI, *Attività e economiche e insediamenti feudali* cit., p. 567.

⁷⁰ Le citazioni si riferiscono al documento riportato in Appendice II, n. 8, ma si tratta di espressioni che compaiono, anche se con qualche lieve modifica, nella quasi totalità dei contratti rinvenuti.

In alcuni casi si specifica altresì che l'affittuario dovrà pagare la somma pattuita alla Camera, « scosso o non scosso », cioè assumendosi il rischio di non conseguire dall'attività in questione i proventi sperati; tale clausola, come si è già avuto modo di osservare, è applicata anche nei confronti dei giudicanti locali qualora siano obbligati a riscuotere somme per conto del governo centrale⁷¹.

Al termine del periodo previsto si procede di regola alla compilazione di un inventario della struttura, con le sue pertinenze e gli attrezzi, e si provvede a far stimare tali beni da un perito; il documento viene sottoscritto per accettazione sia dall'appaltatore uscente sia da quello entrante, e rappresenta quindi una sorta di passaggio di consegne fra i due⁷².

b) *Enfiteusi*

L'altro strumento giuridico cui il governo genovese fa ricorso per la gestione degli impianti è l'enfiteusi; tale contratto ha in genere una durata molto lunga, o è stipulato in perpetuo, tanto che in molti documenti dell'epoca viene spesso indicato, appunto, con il termine di livello o affitto perpetuo⁷³.

I diritti di cui gode l'enfiteuta sono ampi, molto prossimi a quelli di un effettivo proprietario, ma, quale contropartita, deve osservare una serie di obblighi nei confronti del concedente⁷⁴.

Tra i principali oneri a suo carico vi è quello di migliorare gli impianti e mantenerli in buono stato, provvedendoli di tutto ciò che è necessario per garantirne il regolare funzionamento, anche se si tratta di interventi di manutenzione straordinaria. In alcuni casi è poi previsto che egli debba farsi carico della ricostruzione di impianti inattivi, oppure di ingenti lavori di conservazione che non possono più essere rinviati. Naturalmente l'enfiteuta deve impegnarsi a corrispondere il canone previsto (indicato anche con il termine di fitto, livello o terratico), che in genere resta invariato nel tempo,

⁷¹ Cfr. ASG, *Antica Finanza*, nn. 12 e 147.

⁷² Da alcuni di questi documenti sono stati ricavati i valori di estimo utilizzati in precedenza.

⁷³ In origine questi istituti avevano una disciplina sensibilmente diversa, che si è uniformata con il passare del tempo. Cfr. A. PERTILE, *Storia del diritto italiano* cit., IV, pp. 298-299.

⁷⁴ Per gli aspetti giuridici si vedano: A. PERTILE, *Storia del diritto italiano* cit., IV, p. 296 e sgg. e le voci *Enfiteusi* e *Livello* nel *Digesto italiano* e nelle successive edizioni.

e il mancato adempimento per due o tre anni consecutivi provoca l'automatico scioglimento del contratto. Ciò avviene, di norma, anche nel caso in cui gli impianti non siano in grado di funzionare per cause non imputabili all'enfiteuta stesso, come guerre o eventi naturali. È comunemente previsto che egli possa affittare i mulini, purché la locazione sia a tempo determinato e non ecceda la durata indicata, così come trasferire il possesso degli stessi ai propri eredi e, con il consenso della Camera, vendere ad altri il proprio diritto⁷⁵.

Il ricorso all'enfiteusi per la gestione dei mulini non sembra frequente⁷⁶, probabilmente perché molti di essi hanno la natura di beni feudali e, di conseguenza, la Camera non potrebbe disporne in tal senso⁷⁷. Tuttavia, nel corso del tempo si registra la tendenza ad un maggiore utilizzo di questa tipologia contrattuale, poiché in questo modo è possibile addossare al conduttore anche le spese a carattere straordinario.

Durante il XVIII secolo, in particolare, la Repubblica incontra crescenti difficoltà nella riscossione degli affitti e, sempre più spesso, si trova a dover sostenere costi di manutenzione piuttosto considerevoli, tanto che molti impianti diventano poco redditizi. Per porre rimedio a tale situazione, nel 1784 viene promulgata una legge che accorda alla Camera la facoltà di concedere in locazione a lungo termine o in enfiteusi perpetua case, edifici e mulini, purché sussistano determinate condizioni. In particolare, i cespiti in oggetto non possono avere la natura di beni feudali, la somma da pagare deve essere espressa in moneta di banco, cioè al riparo dalle svalutazioni che colpiscono la lira fuori banco, ed è necessario che gli affittuari siano sudditi della Superba, abitanti a Genova o nel Dominio⁷⁸.

⁷⁵ Qualora il contratto sia stipulato con la Comunità possono essere previste restrizioni al divieto di alienazione. Cfr. Appendice II, doc. 9.

⁷⁶ Si sono rinvenute indicazioni relative a Lingueglietta (ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1246, *Affitti 1693-1698*) e a Montoggio (si veda il § 4). Questa formula contrattuale è utilizzata anche per la gestione di altre strutture produttive, quali le ferriere. Cfr. cap. IV, § 2.

⁷⁷ In particolare non sono consentite la vendita e la concessione in enfiteusi perpetua che, di fatto, avrebbe un effetto simile, poiché trasferirebbe ad altri il possesso, ma non la titolarità, di tali beni. Ciò sembra obbedire alla logica che vieta di dare a livello beni posseduti in virtù di una concessione livellaria (su quest'ultimo aspetto cfr. A. PERTILE, *Storia del diritto italiano* cit., IV, pp. 307-308).

⁷⁸ La documentazione preparatoria e il testo del provvedimento sono in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1064, *Acqua e molini 1780-1797*.

4. *Affittuari e mugnai*

Poiché il Governo genovese è solito affidare a privati la gestione dei mulini nei feudi qui considerati, la carte d'archivio che ne documentano l'esercizio forniscono a questo proposito testimonianze indirette, riguardo agli affittuari e ai canoni riscossi, ma non consentono di ricavare indicazioni relative ai quantitativi di cereali macinati e ai risultati economici di queste imprese. Inoltre, come si è avuto modo di rilevare, in molti casi si registra la tendenza ad affittare in un corpo unico tutti i redditi di un determinato territorio, cosicché non è sempre possibile ottenere con regolarità dati specifici. Per Campofreddo, Montoggio e Sassello sono invece disponibili con continuità informazioni analitiche che consentono di analizzare in dettaglio gli aspetti gestionali⁷⁹.

Una prima domanda cui si può cercare di rispondere è: chi si fa carico della conduzione di queste strutture? Talvolta si tratta di mugnai di professione, cioè di persone che dispongono delle cognizioni e delle capacità professionali necessarie per assicurare il funzionamento di un apparato produttivo complesso, quale è appunto il mulino⁸⁰. In altri casi, tuttavia, i soggetti che ottengono in gestione gli impianti sono aristocratici o esponenti della borghesia locale che hanno capitali da impiegare in tali attività. Essi, a loro volta, affidano ad altri la conduzione degli edifici da grano, spesso secondo il meccanismo del subappalto o subaffitto.

La presenza di un finanziatore, che si inserisce quale intermediario nel rapporto fra la Camera e il conduttore diretto dell'impianto, dipende da più motivazioni. In primo luogo può accadere che il numero dei mulini sia elevato, per cui non sia sufficiente l'opera di un solo mugnaio, anche se con il concorso del nucleo familiare, o, più spesso, ciò si verifica allorché si renda necessario effettuare in via preventiva investimenti di un certo rilievo⁸¹. In alcuni casi, infatti, per poter iniziare il ciclo produttivo è indispensabile rea-

⁷⁹ Cfr. Appendice I, nn. 1, 2 e 3. Il periodo considerato va dall'anno di acquisto del feudo da parte dello Stato genovese fino alla caduta della Repubblica aristocratica.

⁸⁰ Cfr. M. BLOCH, *Avvento e conquiste* cit., p. 79; L. CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese* cit., p. 150.

⁸¹ *Ibidem*, pp. 114-115, 142 e sgg. Un esempio per Varese in ASSp, *Comune di Varese*, b. 82, *Atti civili 1605-06*, 8 maggio 1605.

lizzare lavori di manutenzione che possono comportare un impegno finanziario considerevole⁸².

È interessante soffermarsi brevemente sulle specificità riscontrate nelle tre realtà in esame. A Montoggio sono di norma stipulati affitti quinquennali; l'eventuale minore durata è dovuta ad accadimenti eccezionali che non hanno consentito la prosecuzione della locazione fino alla scadenza originariamente pattuita. Di norma i conduttori cambiano allo spirare di ogni contratto; solo in pochi casi l'affitto viene concesso nuovamente al precedente titolare⁸³.

Nel corso del XVIII secolo, invece, le vicende relative ai mulini di questo feudo conoscono frequenti rivolgimenti. Nel 1704 gli edifici da grano sono concessi in enfiteusi alla Comunità, ma nel 1719, essendo questa in arretrato con il pagamento dei canoni, il contratto viene risolto e si provvede ad affidarli a privati. Nel 1735 gli impianti sono affittati a tempo indeterminato alla Comunità stessa, ma, qualche tempo dopo, avendo accumulato ancora un consistente debito, essa verrà nuovamente considerata decaduta dal contratto. In tale circostanza, la cattiva condizione in cui versano gli "edifici da grano" fa sì che la Repubblica debba accontentarsi di un corrispettivo annuo di appena 1.060 lire annue, contro le 1.950 percepite solo qualche anno prima. Nel 1750, infine, si stipula una ulteriore enfiteusi perpetua con la Comunità che, per quanto consta, dura almeno sino alla caduta della Repubblica aristocratica⁸⁴.

A Sassello, invece, i contratti di locazione hanno inizialmente durata triennale, ma, con il passare del tempo, si registra una progressiva dilatazione del periodo. Il dato rilevante è la presenza di una dinastia di mugnai: di padre in figlio gli Zunino gestiscono ininterrottamente gli impianti del feudo dal 1640 al 1719 e, dopo una parentesi quinquennale (1719-24) in cui le strutture molitorie sono affittate alla Comunità, ottengono nuovamente la conduzione delle stesse per altri ventisette anni. Dal 1613 al 1796, dunque, la famiglia Zunino controlla i mulini di Sassello per oltre un secolo. La Comunità risulta diretta conduttrice degli impianti in due periodi: nel quinquennio 1719-24 e a partire dal 1776⁸⁵.

⁸² Sulle spese di manutenzione cfr. più oltre, § 5.

⁸³ Cfr. Appendice I, n. 2.

⁸⁴ *Ibidem*. Il contratto di enfiteusi del 1750 è in Appendice II, doc. 9.

⁸⁵ Cfr. Appendice I, n. 3.

Per quanto riguarda infine il caso di Campofreddo si può osservare che, di regola, la durata contrattuale non va oltre i tre o quattro anni, ma, a partire dal 1680, la Repubblica affitta sistematicamente gli impianti agli Spinola, condomini dell'altra metà del feudo, prevedendo spesso una maggior durata degli accordi⁸⁶.

5. *Costi di costruzione e di esercizio*

Gli inventari dei singoli mulini forniscono indicazioni sulla valutazione degli stessi in un particolare momento, in conseguenza dell'effettivo stato di conservazione, che è indice della loro capacità di lavorare e, quindi, di produrre profitti. La diversa rilevanza attribuita ai canali, alle mole, alla ruota o a particolari ingranaggi, riflette in qualche misura anche l'entità dei costi necessari per costruirli e metterli in opera. Le informazioni relative alla fabbricazione di nuovi impianti o all'ampliamento di quelli esistenti sono spesso frammentarie e sintetiche, cosicché non è possibile effettuare un confronto ad ampio raggio come sugli estimi.

Nel 1592 la Camera dispone l'edificazione di un nuovo mulino con casa nella giurisdizione di Montoggio, in località San Martino, sostenendo una spesa complessiva di 1.000 lire. Alcuni anni dopo, nel 1606, provvede al rifacimento del mulino di Porciorasco, nella giurisdizione di Varese, spazzato via qualche tempo prima dall'impeto del torrente in piena; ciò comporta un investimento di 450 lire⁸⁷. In questi, così come in altri casi, le fonti riportano solamente un dato sintetico che non lascia spazio ad ulteriori approfondimenti.

Nel 1722, come si è detto, si avviano i lavori per aggiungere una seconda ruota nel mulino "del Piano" di Sassello. In relazione a tale costruzione si dispone dei conti analitici dai quali risultano con precisione i quantitativi e le tipologie dei materiali utilizzati e i tempi necessari per realizzare e porre in esercizio i singoli apparati.

Il preventivo indica una spesa totale di £ 558, di cui 123 per il canale di carico, 190 per albero, ruota e ingranaggi; in tale computo la forza lavoro incide per poco più del 13% (cfr. tabelle 6-7). I lavori si protraggono per circa quattro mesi, al termine dei quali i costi complessivamente sostenuti per materiali e manodopera ammontano a 596 lire: 38 in più rispetto a quanto previsto

⁸⁶ Cfr. Appendice I, n. 1.

⁸⁷ ASG, *Manoscritti*, n. 218, cc. 105 v., 132 v.

Tabella 6. *Costruzione di una ruota nel mulino “del Piano” di Sassello (1722)*

Descrizione	Costo (£)
Costruzione del Canale del Mulino	
Tavoloni in legno (178 palmi)	30
Colonne in legno per sostegno del canale	40
Legname per corsie	10
Vasi in legno per « serrare » il canale	12
Legno per il « canalotto »	12
Traversi in legno per reggere le corsie e il canale (5 pezzi)	6
Manodopera necessaria alla realizzazione del canale (14 giorni)	28
Costruzione di albero, ruota e rovetto	
Albero da mulino in legno di rovere	25
Acquisto e posa in opera di perni e « vele » in ferro per l'albero (6 rubbi)	20
Legnami per la ruota (« arette, anelli, aspe e tavole da far coppi »)	25
Ferramenta (chiodi e perni) per la ruota	25
Legname per il rovetto	25
Ferro per il cerchio del rovetto	10
Manodopera necessaria alla costruzione e posa in opera dei suddetti (25 giorni)	50
Legno per denti del rovetto	5
Opere murarie	
Realizzazione del foro nel muro del mulino per incastonare l'albero	
Costruzione di pilastri in pietra e calce per sostenere il letto del mulino	10
Manodopera per tali lavorazioni (16 giorni)	16
Tavole per rivestire e riparare il muro (3 cannelle)	12
Chiodi necessari per detta riparazione	1
Manodopera per detta riparazione (1 giornata)	2
Costruzione del letto del mulino	
Travi per sostenere il letto (6 pezzi)	20
Tavoloni per realizzare il letto (1 cannella)	12
Manodopera per la carpenteria del letto (4 giorni)	8
Costruzione della tramoggia, « garbora, meiserà e meiserotti »	
Legname e chiodi per tramoggia e garbora	11
Manodopera per costruzione e posa in opera di tramoggia e garbora	—
4 colonne e 1 “tornio” per reggere la tramoggia	5
Legname per fare una meiserà e due meiserotti	10
Manodopera per realizzare i suddetti (2 giorni)	4
Altre spese	
Acquisto e lavorazione dei « dormenti » per reggere l'albero	8
Acquisto, lavorazione e posa in opera di pignone, bronzina e nottola	27
Acquisto della lanterna con 4 cerchi di ferro	3
Realizzazione di un pilone in pietra (a secco) per reggere i dormenti	6
Acquisto delle mole ad Albenga e trasporto ad Albisola e da qui a Sassello	100
Preparazione del sito in cui si è realizzato il mulino (8 giorni)	16
Legname per realizzare un « leva acqua »	2
TOTALE	596

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1251, *Affitti 1719-22*.

inizialmente. Tale incremento è dovuto sia ad un maggior fabbisogno di materie prime, sia alla necessità di alcune giornate di lavoro supplementari, in particolare per la realizzazione del canale, della ruota e degli altri ingranaggi.

Alcuni anni dopo la Camera dispone la costruzione di un mulino da grano nella villa di Torricella, nella giurisdizione di Varese, per supplire ai bisogni della Comunità. Le operazioni durano una decina di mesi e importano una spesa complessiva di poco più di 650 lire, inclusi gli interventi edili. In questo caso l'incidenza della manodopera è superiore rispetto a quanto rilevato per Sassello e raggiunge circa il 30% dell'onere complessivo, nonostante che la paga giornalmente corrisposta risulti inferiore (cfr. la tabella 8). Come si può osservare, nel computo non sono comprese le mole ed alcuni ingranaggi, forse recuperati da un impianto in disuso.

Tabella 7. *Spese per l'aggiunta di una ruota nel mulino "del Piano" di Sassello nel 1722: confronto preventivo-consuntivo (in lire)*

Descrizione	Prev.	Cons.	Differenza
Costruzione del canale del mulino			
Materiali	103	110	+7
Manodopera	20	28	+8
Totale	123	138	+15
Costruzione di albero, ruota e rovetto			
Materiali	150	135	-15
Manodopera	40	50	+10
Totale	190	185	-5
Opere murarie			
Materiali	31	23	-8
Manodopera	4	18	+14
Totale	35	41	+6
Costruzione del letto del mulino			
Materiali	28	32	+4
Manodopera	4	8	+4
Totale	32	40	+8
Costruzione della tramoggia, « garbora, meiserà e meiserotti »			
Materiali	29	26	-3
Manodopera	6	4	-2
Totale	35	30	-5
Altre spese			
Materiali	143	146	+3
Manodopera	—	16	+16
Totale	143	162	+19
TOTALE	558	596	+38

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1251, *Affitti 1719-22*.

Tabella 8. *Spese per la costruzione di un mulino nella giurisdizione di Varese nel 1746 (in lire)*

Descrizione	Quantità (*)	Spesa
MATERIALI		
Calcina	mine 37	98,0
Sabbia	mine 70	23,3
Legname per il tetto		
– Tavole	cannelle 3	18,0
– Trave	1	6,5
– Travetti	11	6,5
Chiappe per il tetto		57,0
Legname per porta e finestra		6,0
Cerniere e gangheri		1,7
Ruota del mulino		132,5
Chiodi e ferramenta per la ruota		46,0
Sgarbe (casce in cui sono alloggiare le mole)	2	8,7
Madie	2	8,0
Tramogge	2	6,0
Canali	2	16,0
Una roggia e coppi		10,0
Dormenti della ruota		2,0
Due banche e alzatore		3,0
Paramenti		6,0
Totale materiali (A)		455,2
MANODOPERA		
Manovale	giornate 119 a £ 0,8 l'una	95,2
Maestro	giornate 51 a £ 1,8 l'una	91,8
Altri	giornate 12 a £ 1,0 l'una	12,0
Totale manodopera (B)		199,0
TOTALE (A+B)		654,2

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1062, *Acqua e molini 1721-59*, 24 giugno 1746.

(*) Salvo diversa indicazione il dato indica il numero dei pezzi descritti nella prima colonna.

Ma se i costi di costruzione o di ampliamento rappresentano un evento eccezionale nella gestione degli impianti, quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria, invece, risultano piuttosto frequenti e di importo consistente. Gli ingranaggi, come si è detto, sono realizzati soprattutto in legno e sono quindi facilmente usurabili; per ridurre l'attrito ed il logorio derivante dallo sfregamento delle ruote dentate si ricorre in generale alla lubrificazione con sego o sapone. Tuttavia, per assicurare il buon funzionamento dell'impianto

nel suo complesso, è necessaria un'attenzione costante a tutti gli apparati. Il canale abbisogna di una pulizia sistematica per assicurare un approvvigionamento idrico adeguato; la macina superiore deve essere periodicamente rimossa e battuta a scalpello al fine di ripristinare le scanalature consumatesi con il continuo sfregamento. Ciclicamente, inoltre, pur con tempi diversi in relazione ai ritmi di lavoro dei singoli mulini, si rende necessario sostituire le mole perché logore, o semplicemente provvedere ad applicare un cerchio di ferro a quelle crepate per ritardarne il rimpiazzo⁸⁸. Analogamente può essere necessario rinforzare con supporti in metallo alcuni ingranaggi per aumentarne la durata. Verso la metà del XVIII secolo, in particolare, si rilevano i seguenti costi più ricorrenti:

sostituzione di una macina	£ 50
cerchiatura di una macina	£ 8
cerchiatura di uno scudo	£ 6 ⁸⁹ .

Poiché i conduttori degli impianti tendono a sfruttarli il più possibile per trarne maggiore profitto e riducono perciò al minimo gli interventi di manutenzione, i mulini sono spesso gravemente danneggiati, cosicché, per riportarli in esercizio, la Camera deve affrontare ingenti spese⁹⁰. Altre volte, invece, a causarne la rovina sono eventi accidentali come incendi o alluvioni.

In generale, sia per provvedere alla progettazione e alla realizzazione di una nuova struttura, sia per valutare l'opportunità di effettuare interventi di manutenzione straordinaria, la Camera si rivolge a personale altamente specializzato: un architetto, un capo d'opera, un maestro od un « professore » che sia « pratico dell'arte di fabricare et acconciare mulini ». Ad essi spesso si riferiscono anche i notai o gli estimatori nel momento in cui debbono valutare l'effettiva consistenza degli apparati di un impianto. Non sempre, però, è possibile reperire *in loco* figure professionali idonee, cosicché, talvolta, si rende necessario inviare sul posto operatori qualificati provenienti dalla Dominante o dalle immediate adiacenze.

⁸⁸ Quando per il cattivo stato delle strade non è possibile trasportare le mole intere, esse vengono divise in più spicchi e ricomposte poi nel mulino, con l'ausilio di spine metalliche per assicurare la connessione fra i settori e provvedendo a cerchiarle per garantirne la compattezza.

⁸⁹ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1062, *Acqua e mulini 1721-59*.

⁹⁰ Ciò è l'effetto di particolari clausole contenute nei contratti di gestione che addossano al conduttore la quasi totalità delle spese ordinarie e straordinarie (cfr. il precedente § 3).

A Campofreddo, nel 1704, la Repubblica, condomina al 50% con gli Spinola, deve sostenere i costi necessari a riattare i due mulini, fortemente danneggiati da un nubifragio avvenuto qualche anno prima e fino ad allora mantenuti in esercizio grazie ad alcune riparazioni a carattere provvisorio. L'incarico viene affidato all'architetto e capo d'opera Gio. Antonio Ricca il quale, effettuato un sopralluogo, elabora un preventivo da cui risulta che il mulino grande necessita di interventi per complessive £ 779, mentre quello piccolo abbisogna di lavori per un totale di £ 1.339. Il governo sembra restio ad affrontare tali spese che appaiono eccessive, nonostante il Ricca si sia limitato ad indicare solamente i restauri ritenuti essenziali per ripristinare il buon funzionamento delle strutture produttive⁹¹.

Tra il 1709 e il 1726, la quota di spese di manutenzione sopportate dalla Camera per gli stessi impianti ammonta a 1.776 lire: si tratta di alcuni interventi più consistenti che comportano il rifacimento o la riparazione di mura glie, canali, tetti e ingranaggi, oltre ad un costante stillicidio di piccole spese⁹².

Non molto diversa la situazione in altri contesti. Nel 1719 si rende necessario realizzare un importante intervento di manutenzione al mulino di Zanega, nella giurisdizione di Varese, che è effettuato in luglio e agosto. Sono coinvolti operatori specializzati, quali capomastri, maestri e rompitori, per un totale di 138 giorni di lavoro, oltre a lavoratori non qualificati, indicati semplicemente come uomini o donne, ai quali si riconoscono 389 giornate. La spesa complessiva, incluse le materie prime, è di 784 lire⁹³.

⁹¹ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2733, *Campofreddo. Pratiche pubbliche 1691-1710*. Il capo d'opera interpellato dalla Camera è Gio. Antonio Ricca senior (1651-1725), personaggio di rilievo, molto attivo in ambito genovese assieme ai fratelli, pure essi architetti. Cfr. E. DE NEGRI, *Per un catalogo dei Ricca*, in « Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura Regionale », XXXII-XXXIII (1979-1980/81), pp. 3-24, 33-48. Anche i nobili genovesi, nel momento in cui devono programmare interventi alquanto complessi per risolvere alcuni problemi relativi a loro feudi o proprietà, ricorrono spesso a professionisti di spicco. Per il feudo di Groppoli i Brignole Sale si rivolgono all'architetto Bartolomeo Bianco (cfr. M.S. ROLLANDI, *A Groppoli di Lunigiana* cit., pp. 93-94) e al cartografo e ingegnere Matteo Vinzoni (EAD., *Tradizione e innovazione in un feudo di Lunigiana. Matteo Vinzoni a Groppoli*, in *Innovazione e sviluppo. Tecnologia e organizzazione fra teoria economica e ricerca storica (secoli XVI-XX)*, Atti del Secondo Convegno Nazionale della Società Italiana degli Storici dell'Economia, Piacenza 4-6 marzo 1993, Bologna 1996, pp. 65-78).

⁹² ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2733, *Campofreddo. Pratiche pubbliche 1691-1710*.

⁹³ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1061, *Acqua e molini 1654-1720*. In dettaglio i costi della manodopera sono i seguenti:

Secondo un preventivo compilato tre anni più tardi, i mulini di Zuccarello devono essere sottoposti ad alcuni restauri, per i quali si ipotizza una spesa complessiva di oltre 1.000 lire; l'importo risulta piuttosto elevato perché, a fronte di alcune strutture che richiedono solamente piccole riparazioni, altre necessitano di interventi radicali⁹⁴. I lavori vengono eseguiti l'anno successivo, ma solo in parte, per un costo complessivo di 518,50 lire⁹⁵. Nel 1737 sono i mulini di Sassello che abbisognano di manutenzione straordinaria, compresa la sostituzione di alcuni ingranaggi ormai inservibili, e ciò comporta un esborso di complessive £ 1.514⁹⁶. Nel 1760, invece, secondo un preventivo redatto dai maestri Giovanni Dellepiane q. Giorgio e Nicolò Lercaro di Gerolamo, entrambi della parrocchia di S. Martino d'Albaro, presso Genova, per riparare i mulini di Varese occorrono £ 2.048⁹⁷.

Per tentare di ridurre gli oneri di manutenzione la Camera cerca di far ricadere i costi sui conduttori dei mulini, ricorrendo a particolari clausole inserite nei contratti di affitto o di enfiteusi; ciò, tuttavia, non porta significativi miglioramenti. Nel ventennio successivo, infatti, si spendono poco meno di 8.000 lire per la manutenzione dei mulini di Varese, quasi 30.000

Qualifica	N. giornate	Salario (£)	Totale (£)
Capomastro	42	2,4	100,8
Maestro	21	5,0	42,0
Maestro	70	1,9	133,0
Rompitore	5	1,6	8,0
Uomo	255	0,8	204,0
Donna	134	0,5	67,0
Totale			554,8

A ciascun lavoratore viene poi riconosciuta una razione di vino giornaliera pari ad un'amola, se uomo, e a mezza amola, se donna, per una spesa complessiva di 48 lire.

⁹⁴ I costi risultanti dal preventivo sono i seguenti:

Mulino di San Sebastiano di Zuccarello	£	428,7
Mulino « di dentro » di Zuccarello	£	158,5
Mulino di Erli	£	140,0
Mulino di Aquila	£	253,0
Mulino di Gavenola	£	13,0
Mulino di Castelbianco	£	30,0
Totale	£	1.023,2

(Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2756, *Zuccarello. Pratiche per redditi 1717-25*).

⁹⁵ *Ibidem*, 28 aprile 1723.

⁹⁶ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1062, *Acqua e molini 1721-59*.

⁹⁷ *Ibidem*.

per quelli di Finale, oltre 11.000 per quelli di Zuccarello e circa 1.400 per quelli di Sassello: in totale l'esborso supera le 50.000 lire⁹⁸.

Tabella 9. *Spese per i mulini di alcuni feudi nel periodo 1761-80 (in lire)**

Anni	Varese	Finale	Zuccarello	Sassello	Totale
1761	1.088	500			1.588
1762	158	9.889			10.046
1763	3.219	8.657			11.876
1764	1.900	104			2.005
1765	600		1.270		1.870
1766					
1767	1.032		183		1.215
1768					
1769				94	94
1770			74		74
1771		2.249			2.249
1772					
1773			831		831
1774		6.802	824		7.626
1775		1.717			1.717
1776			2.329		2.329
1777					
1778				267	267
1779			5.654	1.018	6.671
1780					
Totale	7.997	29.918	11.164	1.379	50.459

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1064, *Acqua e molini 1780-1797*.

* Nei costi di Finale e Zuccarello sono probabilmente compresi anche gli oneri sostenuti per i frantoi presenti in quelle giurisdizioni.

6. *Il reddito dei mulini da grano*

Come si è già avuto modo di rilevare, le forme di conduzione e le tecniche contabili cui ricorre la Repubblica di Genova non consentono, se non in un ridotto numero di casi, una disaggregazione delle singole entrate in modo da fornire dati sulla redditività di ciascun mulino. Inoltre, poiché lo

⁹⁸ È partendo da tali presupposti che nel 1784 si emana la legge già ricordata, che favorisce la stipula di contratti di enfiteusi al fine di sgravare le finanze camerali dei pesanti oneri sostenuti.

Stato non gestisce direttamente gli impianti in oggetto, non si possiedono, di norma, informazioni relative ai costi e ricavi che derivano dal loro esercizio. Qualche indicazione a questo proposito è disponibile per i mulini di Sassello relativamente al periodo 1776-1785, allorché essi sono condotti dalla Comunità che si è impegnata a corrispondere annualmente 2.350 lire.

Tabella 10. *Ricavi e costi dei mulini di Sassello (1776-1785)**

Anni	Ricavi	Costi
1776	1.613	—
1777	2.788	70
1778	1.609	267
1779	2.985	1.018
1780	2.350	—
1781	1.957	—
1782	2.611	—
1783	2.482	—
1784	1.963	—
1785	1.091	80
Totale	21.446	1.435

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1064, *Acqua e molini 1780-1797*.

* In lire.

L'importo indicato come ricavo si riferisce in realtà alla somma che in quell'anno è stata versata al cassiere camerale; per il 1780 coincide esattamente con il fitto pattuito, mentre negli altri esercizi è sensibilmente al di sopra o al di sotto di tale importo. I costi sostenuti potranno essere dedotti almeno in parte da quanto complessivamente dovuto nel decennio, cioè 23.500 lire. Tenuto conto di questi elementi, sulla base di un computo effettuato nel luglio 1785, la comunità di Sassello risulta debitrice nei confronti della Camera di £ 1.059⁹⁹.

Al di là di questo specifico esempio, nella maggior parte dei casi l'unico indicatore cui si può fare riferimento è il fitto pagato dai conduttori, sulla cui entità incidono più fattori. Tra questi vanno considerati, in particolare, la capacità produttiva delle singole strutture, più elevata – come si è visto – per quelle a ruota verticale, il numero dei palmenti attivi all'interno di ciascuna

⁹⁹ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1064, *Acqua e molini 1780-1797*.

di esse, l'ampiezza del bacino di utenza, la tipologia di vettovaglie macinate, lo stato di manutenzione, la durata dei contratti. Nella tabella 11 sono riportati analiticamente i canoni percepiti dalla Repubblica per i singoli mulini attivi a Varese e Finale, i cui importi, come si può osservare, presentano differenze anche piuttosto marcate, che possono trovare spiegazione nelle ragioni poc'anzi ricordate¹⁰⁰. Si noti che l'entità del fitto annuo complessivo degli impianti del Finalese, pari a poco più di 4.300 lire, supera abbondantemente il valore dei medesimi, stimato, alla stessa data, in £ 3.846¹⁰¹.

Ciò significa che, nonostante le ingenti spese che comportano, i mulini da grano risultano essere, almeno in alcuni casi, una fonte di reddito piuttosto remunerativa, soprattutto se posta in relazione con i capitali in essi impiegati. Di norma, infatti, i canoni di affitto dipendono in massima parte dalla quantità di vettovaglie macinate e dalla presenza o meno del diritto di privativa feudale¹⁰².

Tale dato, tuttavia, risente probabilmente anche dell'applicazione di un criterio prudenziale nella valutazione dei singoli impianti, che vengono stimati essenzialmente sulla base degli apparati di ciascuno e del loro effettivo stato di conservazione¹⁰³.

¹⁰⁰ I dati rinvenuti fanno purtroppo riferimento solo ad un'annata. Per altri periodi, pur essendo molti gli impianti presenti in tali giurisdizioni, non si dispone nemmeno di una voce che descriva in maniera aggregata il fitto percepito dai mulini attivi nei due feudi; lo stesso accade anche per Zuccarello. In tali territori, infatti, vi è la consuetudine ad affittare in blocco tutti i redditi, cosicché, nella contabilità camerale e nei contratti di gestione, si registra un unico importo onnicomprensivo che non consente di esaminare l'andamento delle singole componenti. Sfortunatamente non si dispone, ad oggi, di conti redatti dagli affittuari nei quali siano riportati i quantitativi di vettovaglie portate a macinare e la "motura" prelevata. Nelle suppliche che gli stessi inviano all'Eccellentissima Camera, allo scopo di ottenere una riduzione del canone o una dilazione dei termini di pagamento, si limitano ad evidenziare che i mulini non rendono più come in passato, senza però documentare le loro asserzioni. Alcuni esempi in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1246-1265, *Affitti 1693-1805*.

¹⁰¹ Cfr. la tabella 10.

¹⁰² Si vedano le considerazioni di cui al § 2.

¹⁰³ Non viene effettuata invece una stima del cespite considerando il flusso di redditi che è in grado di assicurare nel tempo. Un esempio in tal senso, riferito ad alcuni mulini privati situati nella città di Genova, in ASCG, *Padri del Comune*, n. 301. La valutazione di ciascun impianto è equiparata al valore attuale di una rendita perpetua, la cui rata è costituita dal fitto annuo, calcolato al tasso del 4%. Ciò significa che un mulino che frutta un reddito annuo di 100 lire è stimato 2.500 lire.

Tabella 11. *Fitto annuale di alcuni mulini da grano di Varese e Finale (in lire)*

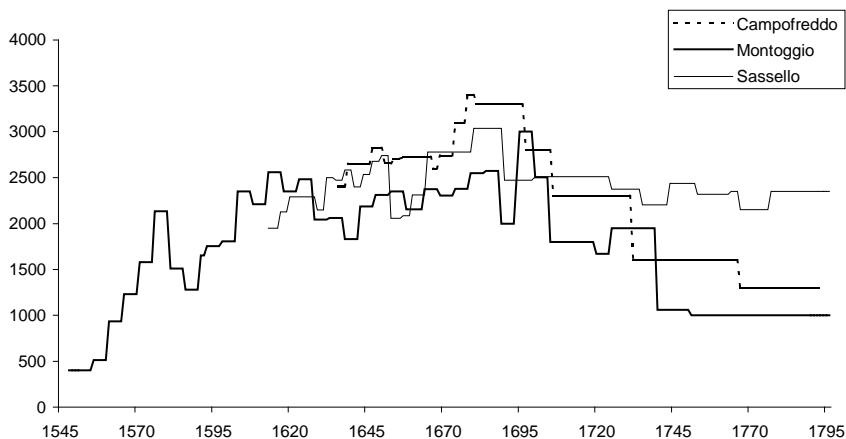
Ubicazione o nome del mulino	N. ruote	Fitto	
		complessivo	per ruota
Varese (1620 circa)			
Varese e Taglieto	4	1.666,7	416,7
S. Pietro	4	300,0	75,0
Costola	1	62,0	62,0
Teviggio	1	115,0	115,0
Porciorasco	1	64,0	64,0
Caranza	2	230,0	115,0
Comuneglia	2	263,0	131,5
Montale	1	12,0	12,0
Chinela	1	15,0	15,0
Torricella	2	200,0	100,0
Buto	1	6,5	6,5
Rocchetta *	1	1,0	1,0
Trenzasca	1	1,0	1,0
TOTALE	22	2.936,2	133,5
Finale (1713 circa)			
Borgo	1	549,0	549,0
Piano	1	651,2	651,2
Perti	1	549,0	549,0
S. Sebastiano	1	621,0	621,0
Tovo	1	150,0	150,0
Bardino	1	84,0	84,0
Maggiolo	1	80,0	80,0
Feglino	2	237,9	119,0
Garbuta	1	110,0	110,0
Vene	1	235,0	235,0
Acquaviva	1	378,0	378,0
Rialto	1	76,0	76,0
Chiappe	1	579,0	579,0
TOTALE	14	4.300,1	307,2

Fonte: ASG, *Manoscritti*, n. 218, cc. 131 r.-132 v.; G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « *Sotto il felice e dolce dominio della Serenissima Repubblica* » cit., pp. 98-99.

* Si tratta di un mulino che dovrebbe essere gestito ad uso familiare, anche se si lamentano abusi.

Per i casi di Campofreddo, Montoggio e Sassello, invece, è possibile operare alcune analisi dettagliate, sulla base delle informazioni già utilizzate per analizzare le modalità di gestione e i conduttori (cfr. Appendice I, tabelle 1, 2 e 3).

Grafico 1. *Andamento dei canoni di affitto dei mulini di Campofreddo, Montoggio e Sassello (secc. XVI-XVIII)*



Fonte: per i dati analitici cfr. Appendice I, nn. 1-3.

Confrontando i dati disponibili si può anzitutto osservare che, nel corso del Settecento, per i mulini di Campofreddo e Montoggio emerge una tendenza più o meno marcata alla diminuzione degli importi percepiti. Tale andamento si accentua soprattutto nella seconda metà del secolo, quando si rileva un certo livellamento degli introiti, testimoniato anche dalla già indicata propensione a stipulare con maggior frequenza contratti di enfiteusi. I mulini di Sassello, invece, nonostante alcune oscillazioni, a fine Settecento assicurano un reddito lievemente superiore a quello dei primi anni del secolo precedente.

Per chiarire ulteriormente il significato dei dati appena esposti bisogna sottolineare che non sempre l'entrata in funzione di un nuovo impianto coincide con l'incremento dei canoni. A Sassello, infatti, alla già più volte ricordata costruzione di una nuova ruota da mulino, avvenuta nel 1722, corrisponde una diminuzione del canone nel periodo immediatamente seguente; ciò deriva dal fatto che la Camera impone agli affittuari di sostenerne i relativi costi e di portarli in diminuzione dei canoni da corrispondere negli anni successivi. In secondo luogo, si è verificato che spesso i termini della locazione vengono modificati, ad esempio con l'aggiunta di terre, boschi o impianti di nuova costruzione; di norma ciò ha lo scopo di rendere più appeti-

bili i beni in questione, e quindi pretendere un corrispettivo più elevato, oppure di evitare che alcuni poteri rimangano sfitti. In quest'ultimo caso, in particolare, come si è verificato per i mulini di Montoggio e Sassello, può persino accadere che non si registrino apprezzabili incrementi delle entrate.

Dall'esame delle fonti contabili, e soprattutto dei contratti e dei relativi inventari, il fattore che risulta incidere maggiormente sull'entità delle somme percepite è lo stato di manutenzione degli impianti. Si è già avuto modo di osservare che, nel corso del tempo, la Repubblica inserisce nei patti in questione clausole destinate a far ricadere sugli affittuari la maggior parte delle spese di conservazione e ripristino, anche se di carattere straordinario, prevedendo magari un canone inferiore, oppure una durata sensibilmente maggiore¹⁰⁴. Per tale motivo i conduttori tendono a ridurre il più possibile gli interventi in modo da sfruttare al massimo le strutture produttive, minimizzando nel contempo gli oneri¹⁰⁵. In conseguenza di ciò, come si è visto, al termine della locazione gli impianti sono spesso ridotti in pessime condizioni e talvolta non sono nemmeno più in grado di lavorare, cosicché la Camera si trova di fronte a due possibilità: o sostenere i costi necessari a riattivarli, oppure cederli nuovamente in gestione a privati a fronte di canoni ulteriormente ridotti che compensino, almeno in parte, il cattivo stato degli stessi¹⁰⁶. La diminuzione del reddito che ne consegue, peraltro rilevabile in occasione di alcune scadenze contrattuali, può quindi essere letta come una sorta di onere gestionale.

Tuttavia, la prassi consolidata di far ricadere la maggior parte delle spese sugli affittuari non porta sempre i frutti sperati, tanto che, come si è avuto modo di osservare, i costi vivi sostenuti dalla Camera sono talvolta piuttosto ingenti¹⁰⁷. Il sempre più frequente ricorso a contratti di maggior durata e la vistosa diminuzione dei canoni di alcuni complessi produttivi rivelano dunque una sorta di incapacità della Repubblica a curare gli impianti in termini efficienti. Ciò è in sintonia con le più generali e crescenti diffi-

¹⁰⁴ Cfr. il § 3.

¹⁰⁵ Sulle logiche gestionali adottate dai conduttori degli impianti si vedano le osservazioni del precedente § 4.

¹⁰⁶ Molti riferimenti in proposito in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1246-1265, *Affitti 1693-1805*; *Antica Finanza*, n. 12 *Libro de contratti 1783-1793* e n. 147, *Libro de contratti 1751-1783*. Si veda anche il precedente § 3.

¹⁰⁷ Cfr. il § 5.

coltà che, soprattutto a partire dalla metà del XVIII secolo, il governo incontra nella gestione di molti beni pubblici.

In particolare, l'organizzazione periferica dello Stato appare del tutto inadeguata ad amministrare efficientemente tali strutture; per tale motivo i Magnifici decidono consapevolmente di appaltarle a privati cittadini, preferendo quindi un introito fisso, ma inferiore alla effettiva potenzialità delle stesse, rispetto alla conduzione diretta, che risulterebbe certamente più onerosa.

Tale scelta risulta però poco lungimirante. La preoccupazione dominante degli uomini di governo è infatti quella di ridurre al minimo i costi di amministrazione e le spese di manutenzione, senza mettere in atto provvedimenti per accrescere la redditività delle strutture produttive. Questa strategia, che in qualche misura ha prodotto effetti positivi, almeno nel breve periodo, analizzata in un'ottica plurisecolare si rivela di fatto scarsamente premiante.

Nonostante ciò, la Repubblica è perfettamente consapevole di non riuscire a gestire in maniera troppo proficua gli impianti e, talvolta, affida ad alcuni funzionari il compito di prospettare appropriate soluzioni, che non sempre, però, vengono attuate. Emblematica a questo proposito è un'indagine sui redditi di Sassello commissionata al magnifico Alessandro Sauli nel 1634¹⁰⁸. Dalla relazione trasmessa alla Camera emergono alcune interessanti osservazioni che indicano chiaramente la capacità dell'incaricato di individuare i nodi problematici e di proporre adeguati rimedi. In particolare egli ravvisa la necessità di migliorare il sistema di canalizzazione e l'opportunità di costruire il mulino in un luogo più vicino all'abitato¹⁰⁹, e il sito prescelto appare appropriato per realizzarvi anche una sega da legno ed un follo¹¹⁰. Sono altresì suggerite alcune soluzioni per finanziare la fabbricazione dei

¹⁰⁸ Il testo del documento è in Appendice II, doc. 10.

¹⁰⁹ Il Sauli, presa visione della condizione dei mulini, individua la necessità di rifare il canale di approvvigionamento dell'acqua, poiché « non è incavato nella terra, ma viene per 400 palmi o circa sopra cavalletti di legno, fatti manualmente, onde con facilità si guasta e perciò ogn'anno causa necessariamente grossa spesa ». Date le caratteristiche del terreno, l'escavazione pare realizzabile con una certa facilità. Partendo dall'esigenza di modificare il sistema di condotta delle acque, egli suggerisce l'opportunità di edificare un nuovo mulino in sostituzione di quello esistente, in posizione più comoda rispetto all'abitato di quanto non sia attualmente. Ciò permetterebbe di ridurre i costi di trasporto delle vettovaglie e del macinato, che, a causa delle precarie condizioni della strada che porta all'impianto, devono essere condotti a spalle.

¹¹⁰ La spesa necessaria per realizzare tali strutture produttive risulta però « un poco gagliarda, dovendosi trattar di fabrica totalmente nuova, e passerà qualche somma di mille scudi ..., oltre la spesa che vorria alla folla e serra da tavole, che fra tutte due arriverà ad altri scudi 400 ».

nuovi impianti e per sgravare almeno in parte la Camera delle spese di manutenzione¹¹¹. I consigli del Sauli, tuttavia, pur sembrando meritevoli di interesse, troveranno forti resistenze e rimarranno di fatto inattuati, probabilmente perché, come in altri casi, sono ritenuti troppo onerosi in rapporto ai benefici che se ne potrebbero ricavare.

Sulla base delle considerazioni sino ad ora effettuate emerge quindi che gli aristocratici genovesi non sembrano adoperarsi per trasferire nell'ambito dell'amministrazione della cosa pubblica il dinamismo imprenditoriale e il patrimonio di conoscenze e di esperienze che hanno determinato il successo delle loro iniziative private in ambito mercantile e finanziario e, nonostante le evidenti difficoltà incontrate, continuano ad applicare un sistema gestionale ormai inadeguato¹¹².

¹¹¹ La Camera potrà affrontare tali costi aumentando la "motura" a uno scopello di vettovalie durante tutto l'anno, anziché uno scopello per i primi sei mesi e mezzo per i restanti sei (cfr. il § 2). Inoltre si dovrebbe ordinare alla Comunità di provvedere alla manutenzione del canale dalla chiusa sino al mulino, evitandone così il carico al governo genovese. Infine, si osserva che « il molinaro, come che scuoderà maggior somma di molitura, pagherà anco maggior somma di piggione ..., tra li 500 e 550 scudi d'argento dov'adesso si paga solo scudi 424 della stessa qualità ». La comunità di Sassello, inoltre, non dovrebbe opporre particolari resistenze all'aumento della tariffa di macinazione e all'onere di manutenzione del canale, « perché avanzaria la maggior spesa di condur e ricondur le vettovalie [al mulino], et anco goderanno tutti in particolare di haver l'acqua pubblica in mezzo la terra, la quale quanto operi è superfluo il narrarlo, massimi per li horti, per lavar panni et altro ».

¹¹² Si veda per tutti G. DORIA, *Conoscenza del mercato e sistema informativo: il know-how dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI-XVII*, già pubblicato in *La Repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, a cura di A. DE MADDALENA - H. KELLENBENZ, Bologna 1986 (« Annali dell'Istituto storico italo-germanico », Quaderno n. 20), pp. 57-121, ora in *Nobiltà e investimenti* cit., pp. 91-155.

Capitolo IV - Le altre strutture produttive

1. Frantoi da olio

Tra gli impianti presenti nei feudi liguri il mulino da grano occupa un ruolo di indubbio rilievo, dovuto, come si è visto, sia alla sua capillare diffusione, sia al ruolo che lo stesso assolve all'interno delle economie locali¹. Un'altra importante struttura produttiva direttamente connessa alla trasformazione di prodotti agricoli è il frantoio da olio, comunemente indicato con il termine di "gombo"². Esso, tuttavia, conosce una minore diffusione rispetto ai mulini, in quanto la sua esistenza non è direttamente collegata alle esigenze di ciascuna comunità, ma dipende in primo luogo dalla presenza o meno di colture olivicole.

Secondo le testimonianze giunte sino a noi, l'olivicoltura risulta praticata in vaste zone della Liguria già in epoca medievale³, sia lungo la fascia costiera, sia, dove le condizioni climatiche lo consentono, nelle colline dell'entroterra⁴.

¹ Cfr. cap. III, § 2.

² Cfr. S. APROSIO, *Vocabolario ligure storico-bibliografico, sec. X-XX. Parte seconda - Volgare e dialetto*, Savona 2002-2003, I, p. 539.

³ Sul problema dell'introduzione della coltura dell'olivo in Liguria e la sua diffusione si vedano: G.M. PICCONE, *Saggi sull'economia olearia preceduti da un discorso sulla restaurazione dell'agricoltura*, Genova 1808-1810; M. QUAINI, *Per la storia del paesaggio agrario* cit., p. 257 e sgg.

⁴ Cfr. C. COSTANTINI, *Comunità e territorio* cit. E. GRENDI, *Introduzione alla Storia* cit., p. 89 e sgg.; O. RAGGIO, *Produzione olivicola, prelievo fiscale e circuiti di scambio in una comunità ligure del XVII secolo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XII (1982), pp. 123-162; P. SOLERO, *Produzione olearia in Liguria. Un modello*, in *Studi in onore di Francesco Cataluccio* cit., II, pp. 515-526; G. CHABROL DE VOLVIC, *Statistica del Dipartimento di Montenotte*, a cura di G. ASSERETO, Savona 1994, II, pp. 137-148. Riferimenti alle tecniche di coltivazione adottate nel Settecento si trovano in: [G. GNECCO], *Riflessioni sopra l'agricoltura del Genovesato co' mezzi propri a migliorarla e a toglierne gli abusi e vizi inveterati*, Genova 1770, pp. 139-147 (su questo manuale si vedano: S. ROTTA, *Idee di riforma nella Genova Settecentesca e la diffusione del pensiero di Montesquieu*, in «Il movimento operaio e socialista in Liguria», VII, 1961, p. 255 nota 67; C. COSTANTINI, *La Repubblica* cit., pp. 466-467; C. FARINELLA, *Aspetti del dibattito politico e sociale nel Settecento genovese*, in *Storia illustrata di Genova*, Genova 1994, III, p. 634). Interessanti indicazioni sulle comunità produttrici di olio negli anni Trenta del XVI secolo si trovano in: G. GORRINI, *La popolazione dello Stato ligure*

Gli impianti più capillarmente diffusi sono probabilmente quelli azionati “a braccia”, cioè dalla forza dell’uomo. Di norma essi sono di proprietà privata e, per le loro stesse caratteristiche, destinati ad un uso familiare, o, comunque, ad un ridotto numero di utenti⁵. In alcune aree, come ad esempio nel Finalese, coesistono con i gombi feudali ad acqua⁶. Vi sono poi quelli “a sangue”, che fanno cioè ricorso a forza lavoro animale, ma i più importanti sono senza dubbio quelli idraulici, in grado di fornire una potenza ben maggiore⁷. Essi conoscono una discreta diffusione ed il loro predominio è destinato a permanere ancora per tutto il XIX secolo⁸.

cit.; G.P. GASPARINI, *Territorio, popolazione e agricoltura* cit. e nella “Descrizione” che precede i *Castigatissimi annali con la loro copiosa tavola della Eccelsa et Illustrissima Republ. di Genova, da fedeli et approvati scrittori, per el Reverendo Monsignore Genovese Giustiniani Vescovo di Nebio, accuratamente raccolti*, Genova 1537 (rist. anast. Bologna 1981). Sulle caratteristiche di questa fonte cfr. M. QUAINI, *La «Descrittione della Lyguria» di A. Giustiniani. Contributo allo studio della tradizione corografica ligure*, in *Miscellanea di geografia storica* cit., pp. 143-159.

⁵ La potenza di tali impianti è infatti contenuta e per funzionare con continuità essi richiedono la disponibilità di molta manodopera, con un eccessivo dispendio di energie.

⁶ G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, «*Sotto il felice e dolce dominio sella Serenissima Repubblica*» cit., pp. 96-97.

⁷ L. RAMELLA, *L’ulivo nel Ponente Ligure*, Imperia 1997², pp. 66-71. Dalle rilevazioni statistiche compilate nel periodo napoleonico nel circondario di Porto Maurizio risultano attivi 263 frantoi idraulici e 1.937 a trazione animale; la produzione olearia relativa al 1807 si attesta sui 71.000 barili. Cfr. ASSV, *Dipartimento di Montenotte*, n. 63.

⁸ Secondo i dati rilevati in occasione dell’Inchiesta agraria Jacini, infatti, attorno al 1880, nel circondario di San Remo risultano attivi 424 frantoi, di cui 326 ad acqua, 95 a bestia, 2 a vapore e 1 che procede all’estrazione dell’olio mediante l’azione del solfuro di carbonio. Cfr. *Relazione del Commissario Dott. Agostino Bertani, Deputato al Parlamento, sulla Ottava Circoscrizione (Province di Porto Maurizio, Genova e Massa-Carrara)*, in *Atti della Giunta per la Inchiesta agraria e sulle condizioni della classe agricola*, X, fasc. 1, *Province di Porto Maurizio e Genova*, Roma 1883, p. 388 (su questa indagine si veda A. CARACCILO, *L’inchiesta agraria Jacini*, Torino 1973³). In particolare, dall’esame dei dati analitici relativi ad alcuni comuni del Regno d’Italia, un tempo feudi della Repubblica di Genova, emerge la seguente situazione:

Comune	Frantoi		Totale	Produzione media di olio (quintali)
	Ad acqua	“A sangue”		
Lingueglietta	2	3	5	500
Boscomaro *	5	5	10	250
Costarainera *	1	9	10	2.000
Castellaro	—	3	3	800
Pompeiana	4	4	8	800

* All’epoca della Repubblica di Genova compresi nella giurisdizione di Lingueglietta.

È documentata l'esistenza di frantoi di questo tipo nei feudi di Finale⁹, Maremo¹⁰, Pornassio¹¹ e Zuccarello¹², mentre a Castellaro ve ne sono anche alcuni a bestia¹³.

Come accade per i mulini, i signori vantano normalmente un diritto di monopolio nella costruzione e nell'esercizio di tali impianti e impongono ai loro sudditi di non frangere al di fuori della giurisdizione loro soggetta; ciò genera spesso controversie fra il feudatario e la comunità, tesi l'uno a pretendere il rispetto della privativa e l'altra ad ottenere vincoli meno stringenti. Le situazioni che ne derivano risultano talvolta paradossali. A Zuccarello, infatti, gli abitanti sono obbligati ad utilizzare i gombi del marchesato, ma poiché molti di loro sono possessori di terre nel vicino feudo pontificio di Conscente, essi dovrebbero utilizzare quei frantoi per le olive ivi raccolte, per non incorrere in « pene rigorosissime »¹⁴. Si trovano dunque a dover rispettare due distinte prescrizioni fra loro incompatibili: da un lato, in qualità di sudditi di Zuccarello, devono utilizzare i gombi del marchesato anche per le olive raccolte altrove e, dall'altro, come proprietari di campi a Conscente, sono tenuti a ricorrere a quelli di quest'ultimo. Secondo quanto si è potuto rilevare, negli anni Venti del Settecento, molti contadini della zona utilizzano gli impianti situati nel feudo pontificio, pur non avendo possedimenti nella sua giurisdizione, profittando anche del fatto che chi frange le olive a Conscente paga una tariffa inferiore rispetto a Zuccarello, fissata in 1 barile ogni 16, cioè il 6,25%, ma spesso ingiustamente accresciuta dalle esose richieste di “gombaroli” senza scrupoli¹⁵.

Nel marchesato di Finale, invece, sulla base di un antica tradizione consolidatasi nel tempo, è consentito fabbricare frantoi a braccia, per uso

⁹ G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « *Sotto il felice e dolce dominio sella Serenissima Repubblica* » cit., pp. 96-98.

¹⁰ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 268.

¹¹ *Ibidem*, c. 243.

¹² ASG, *Antica Finanza*, n. 1488.

¹³ Cfr. N. CALVINI, *Castellaro* cit., p. 67; ADG, *Fondo Doria*, n. 407, *Rendite del Castellaro e residui*.

¹⁴ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2756, *Zuccarello. Pratiche per redditi 1717-25*, 27 settembre 1721. Su questo feudo si vedano: N. CALVINI, *Il feudo di Conscente*, in *La Storia dei Genovesi* cit., 4, pp. 343-386; F. NOBERASCO, *Conscente del Papa: la vera storia del più piccolo feudo pontificio d'Europa*, Albenga 2001.

¹⁵ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2756, *Zuccarello. Pratiche per redditi 1717-25*.

personale o al massimo esteso a tre altri soci. I partecipanti, però, potranno utilizzarli solamente per le olive raccolte sui propri terreni. Coloro che non possiedono un gombo, o che coltivano uliveti presi in affitto, devono necessariamente servirsi degli impianti feudali¹⁶.

Sotto il profilo tecnico la lavorazione consta di due fasi: la macinazione delle olive e la successiva torchiatura della pasta oleosa¹⁷. Con la prima i frutti raccolti vengono frantumati in modo da consentire l'estrazione dell'olio nelle lavorazioni seguenti. Tale operazione è effettuata con mole in pietra che ruotano su di un ceppo, costituito o rivestito dello stesso materiale, di forma concava, in modo da evitare la fuoriuscita delle olive. La trasmissione del moto dalla ruota a pale alla mola è effettuata mediante l'applicazione di meccanismi del tutto simili a quelli descritti per i mulini ad acqua¹⁸.

Dopo la macinatura, la pasta oleosa è posta in una "mastra" dalla quale si preleva per riempire gli "sportini", sorta di gabbie di forma circolare realizzate in giunco, che vengono impilati nei torchi o strettoi, denominati anche "telari". Qui, per effetto della pressione esercitata, prima stringendo con stanghe e successivamente ricorrendo all'ausilio di argani, si provoca la fuoriuscita dell'olio. Per facilitare tale operazione si provvede a bagnare le olive con acqua calda; pertanto si rende poi necessario "schiumare" dall'acqua l'olio così ottenuto¹⁹.

Come già rilevato per i mulini, anche gli attrezzi dei frantoi sono in massima parte realizzati in legno e dunque facilmente usurabili. L'impiego del ferro, soprattutto nella realizzazione delle presse, ed una più accurata progettazione delle stesse, pur comportando maggiori costi avrebbero in-

¹⁶ « Chiunque per altro a suo talento si fabrica il proprio gombo, però solamente da braccio, e può avere tre altri partecipi; tutti ponno macinare le olive raccolte ne' propri beni al gombo medesimo ». Cfr. G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « *Sotto il felice e dolce dominio sella Serenissima Repubblica* » cit., p. 97.

¹⁷ Sul funzionamento dei frantoi liguri si vedano in particolare: [G. GNECCO], *Riflessioni sopra l'agricoltura del Genovesato* cit., pp. 147-153; *Relazione del Commissario Dott. Agostino Bertani* cit., pp. 387-397; A. ALOI, *L'olivo e l'olio: coltivazione dell'olivo, estrazione e conservazione dell'olio*, Milano 1903⁵, pp. 197-199, 218 e sgg.; L. RAMELLA, *L'ulivo* cit., p. 66 e sgg.

¹⁸ Cfr. cap. III, § 2 b.

¹⁹ Si veda la minuziosa descrizione di un tipico impianto ligure del Settecento trascritta in Appendice II, doc. 5. Per gli aspetti linguistici e terminologici cfr. le indicazioni in O. ALLAVENA, "U defijiu". *L'antico frantoio ad acqua*, in « *Intemelon* », 3 (1997), pp. 95-98; L. RAMELLA, *L'ulivo* cit., pp. 126-135.

dubbiamente consentito un aumento delle rese. Tuttavia, nel corso del XVII e del XVIII secolo, i gombi del Genovesato, al pari dei mulini, non sembrano essere toccati da significativi progressi tecnici; ciò, unito a consuetudini locali molto radicate, contribuisce spesso alla produzione di oli di cattiva qualità²⁰.

La dotazione di un frantoio risulta normalmente più consistente di quella di un mulino da grano ed ha dunque in media un maggior valore²¹. Nel 1713 i nove gombi di Finale sono stimati circa 6.978 lire²², mentre, nel 1729, poco meno di 7.169 lire²³. Per Zuccarello, invece, sono disponibili indicazioni più dettagliate (cfr. la tabella 1).

Tabella 1. *Estimo dei frantoi da olio del feudo di Zuccarello (1711-1749)*

Denominazione	Ubicazione	Estimo (in lire)				
		1711	1715	1734 ¹	1742	1749
Gombo di S. Sebastiano ²	Zuccarello	433	364			468
Gombo Soprano	Zuccarello	459	446	537	515	} 853
Gombo Sottano	Zuccarello	490	505	533	549	
Gombo d'Oresine	Castelbianco	295	272	322	493	490
Gombo	Castelbianco	432	415	656	630	633
Gombo	Erlì	416	444	602	511	563
Gombo delle Gattare	Castelvecchio	566	584	744	626	716
Gombo	Vercesio	431	403	360		
Totale		3.522	3.433	3.754	3.324	3.723

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1255, 2756, 2757.

- (1) La datazione del documento è imprecisa; comunque si tratta di un estimo anteriore al 1735.
- (2) L'estimo del 1742 e quello precedente parlano di «Gombo Soprano di S. Sebastiano». Dalle descrizioni risulterebbe che nella zona vicina alla cappella di S. Sebastiano vi siano due gombi adiacenti ed un mulino.

²⁰ Cfr. [G. GNECCO], *Riflessioni sopra l'agricoltura del Genovesato* cit., pp. 147-153. Difficoltà di questo tipo sono lamentate ancora in occasione dell'Inchiesta agraria Jacini. Cfr. *Relazione del Commissario Dott. Agostino Bertani* cit., pp. 387-397.

²¹ Cfr. cap. III, § 2 c.

²² G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « *Sotto il felice e dolce dominio sella Serenissima Repubblica* » cit., p. 98.

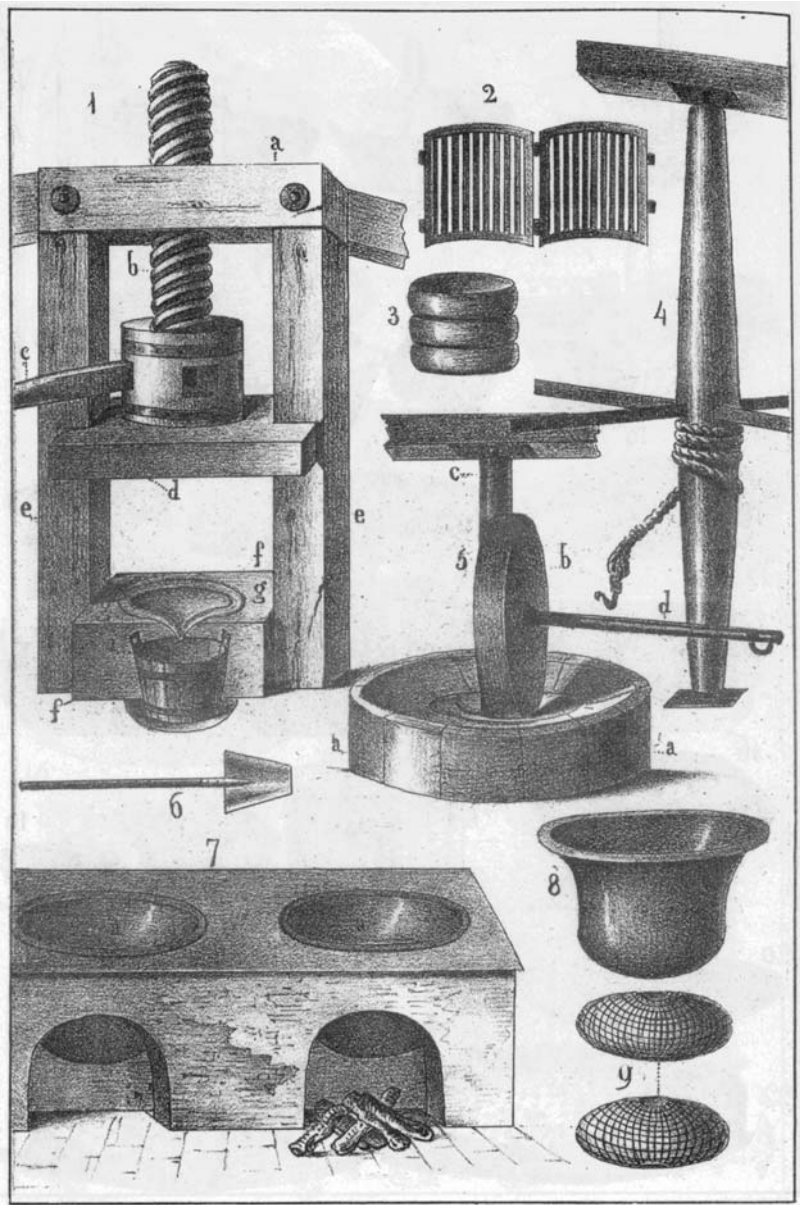
²³ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1255, *Affitti 1738-42*. Si tratta di nove edifici con dieci ruote complessive.

Tabella 2. *Valore di alcuni frantoi e dei loro apparati (1742)*

Denominazione	Ubicazione	Ruota	Canale	Pila, mola e accessori	I telaro	II telaro	III telaro	Altro	Totale
a) Valori assoluti (in lire)									
Gombo Soprano	Zuccarello	34,0	14,0	71,5	100,0	104,0	110,0	81,5	515,0
Gombo Sottano	Zuccarello	65,0	6,5	160,0	90,0	115,0	79,0	33,5	549,0
Gombo d'Oresine *	Castelbianco	102,0	27,0	55,0	90,0	42,0	-	177,0	493,0
Gombo	Castelbianco	34,0	13,0	226,0	85,0	116,0	96,0	60,0	630,0
Gombo	Erli	60,0	15,0	105,5	64,0	86,0	80,0	100,5	511,0
Gombo delle Gattare	Castelvecchio	24,0	7,0	103,0	86,0	100,0	100,0	206,2	626,2
Media		53,2	13,8	120,2	85,8	93,8	93,0	109,8	554,0
b) Percentuale									
Gombo Soprano	Zuccarello	6,6	2,7	13,9	19,4	20,2	21,4	15,8	100,0
Gombo Sottano	Zuccarello	11,8	1,2	29,1	16,4	21,0	14,4	6,1	100,0
Gombo d'Oresine	Castelbianco	20,7	5,5	11,2	18,3	8,5	-	35,9	100,0
Gombo	Castelbianco	5,4	2,1	35,9	13,5	18,4	15,2	9,5	100,0
Gombo	Erli	11,7	2,9	20,7	12,5	16,8	15,7	19,7	100,0
Gombo delle Gattare	Castelvecchio	3,8	1,1	16,5	13,7	16,0	16,0	32,9	100,0
Media		10,0	2,6	21,2	15,6	16,8	16,5	20,0	100,0

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1255, *Affitti 1738-42*.

* Questo impianto è provvisto di due soli "telari".



Gli attrezzi del frantoio (A. PAGANINI, *Vocabolario domestico Genovese-Italiano*, Genova 1857, tav. XII).

Il valore medio di un gombo oscilla tra un minimo di 272 e un massimo di 744 lire, in media circa 493 lire, inferiore dunque al dato rilevato per Finale, ma comunque più consistente rispetto a quello della maggior parte dei mulini da grano, che spesso non supera le 250-300 lire²⁴. Anche in questo caso la cifra di estimo risente dello stato di manutenzione dell'impianto e della più o meno ricca dotazione di strumenti e attrezzi.

Grazie ad alcuni inventari che contengono valutazioni più articolate, è possibile fornire alcune indicazioni sull'importanza dei singoli apparati necessari al funzionamento di un frantoio da olio (cfr. la tabella 2). La voce principale è costituita dai "telari" utilizzati per la torchiatura della pasta oleosa, normalmente presenti in numero di tre, che costituiscono in media quasi il 50% dell'intera attrezzatura. Seguono poi, in ordine di importanza, la pila e la mola per la frangitura, la ruota ad acqua ed il canale. Tra gli altri apparati viene solitamente inclusa, oltre a recipienti per la raccolta e la conservazione dell'olio, anche tutta una serie di attrezzi in rame, come paioli, imbuti, mestoli, etc. utilizzati nella lavorazione²⁵.

I frantoi sono solitamente affittati a privati con modalità del tutto analoghe a quelle previste per i mulini da grano²⁶. Nonostante la tendenza ad addossare ai conduttori la quasi totalità delle spese di manutenzione a carattere ordinario e straordinario, la Camera deve comunque intervenire per ripristinare il funzionamento di alcuni impianti che non sono più in grado di funzionare adeguatamente²⁷.

²⁴ Cfr. cap. III, tabella 3.

²⁵ Cfr. Appendice II, docc. 5 e 7.

²⁶ Non si sono ad oggi rinvenute indicazioni relative a contratti di enfiteusi.

²⁷ Secondo un preventivo del 1722 per il restauro dei frantoi di Zuccarello è necessario effettuare interventi per complessive lire 1.121,8. I lavori vengono eseguiti l'anno successivo e comportano un esborso totale pari a lire 1.504,2 (cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2756, *Zuccarello. Pratiche per redditi 1717-25*). In dettaglio:

Impianto	Preventivo	Consuntivo	Differenza
Gombo Soprano di Zuccarello	90,6	386,6	296,0
Gombo Sottano di Zuccarello	71,2	225,1	153,9
Gombo di Castelbianco	87,0	65,0	- 22,0
Gombo di Castelvechio	111,0	141,3	30,3
Gombo di Vercesio	389,0	534,7	145,7
Gombo di Erli	373,0	—	- 373,0
Spese generali	—	151,5	151,5
Totale	1121,8	1504,2	382,4

I gombi sono sempre gestiti assieme ad altri cespiti, cosicché la documentazione disponibile risulta minore rispetto a quella rinvenuta per i mulini e non risulta possibile conoscerne il fitto annuo. Tuttavia, da alcune preziose indicazioni relative al feudo di Zuccarello si ricava che nel 1638-39 i frantoi del marchesato hanno fruttato complessivamente 167 barili d'olio così suddivisi²⁸:

gombi di Zuccarello	barili	105
gombo di Castelvecchio	barili	32
gombo di Castelbianco	barili	30
Totale	barili	167

A Finale, invece, la possibilità di costruire impianti privati ha progressivamente ridotto l'introito di quelli feudali tanto che, attorno al 1713, a fronte di una produzione annua di olio tra i 9.000 e i 10.000 barili complessivi, il reddito di tali impianti è di appena un centinaio di barili, cioè circa l'1%²⁹.

2. Ferriere e maglietti

Tra gli impianti non destinati alla trasformazione di prodotti agricoli, quelli più rilevanti all'interno dei feudi in esame sono costituiti da ferriere e maglietti, destinati, appunto, alla lavorazione del ferro. Essi utilizzano essenzialmente la tecnica del "basso fuoco" e la loro gestione coinvolge un complesso intreccio di fattori economici, sociali e politici.

a) Il "basso fuoco" genovese

Sul versante settentrionale dell'arco appenninico, ancora nei primi anni dell'Ottocento, sono attive alcune ferriere, la cui origine risale almeno al XV secolo. Tra Sei e Settecento il numero degli impianti funzionanti diminuisce, anche se in proporzioni tutto sommato contenute. Sulla base della documentazione sino ad oggi nota, nell'arco di tempo compreso fra il 1673 e il 1807 la consistenza delle unità produttive si riduce gradualmente passando da 47 a 36, con un calo di 11 unità, pari al 23,4%³⁰. Alcune rilevazioni

²⁸ Cfr. ASG, *Antica Finanza*, n. 1488.

²⁹ G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, « *Sotto il felice e dolce dominio sella Serenissima Repubblica* » cit., p. 97.

³⁰ G. FAINA, *Note sui bassi fuochi liguri nel XVII-XVIII secolo*, in « *Miscellanea di Storia Ligure* », IV (1966), pp. 197-199. Per ulteriori indicazioni si veda ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, n. 433, *Vena Ferri 1738 in 1739*.

intermedie consentono poi di collocare la diminuzione più vistosa verso la metà del XVIII secolo, in particolare negli anni compresi tra il 1738 e il 1754:

Anno	1673	1738	1754	1789	1807
N. ferriere attive	47	45	37	37	36

Gli impianti sono localizzati principalmente nel Finalese, a Pont'Invrea, Sassello e nella Valle dell'Orba, a Tiglieto, Rossiglione, Masone, Campofreddo e Voltaggio³¹. Alcuni di essi sono situati in aree non soggette alla Repubblica, ma comunque legate al sistema genovese per quanto riguarda l'approvvigionamento del minerale di ferro, le tecniche produttive, la commercializzazione dei prodotti.

Dalla metà del XV secolo le ferriere genovesi lavorano il ferro utilizzando la tecnica del basso fuoco, mediante la quale si passa dal minerale al semilavorato in un'unica fusione, ottenendo una massa informe che viene poi battuta al maglio per purificarla dalle scorie³². La diffusione di tale pro-

³¹ G. FAINA, *Note sui bassi fuochi* cit., pp. 198-199.

³² Diversamente rispetto a quanto accaduto per i mulini da grano o i frantoi, la lavorazione del ferro e il sistema del basso fuoco sono stati al centro di molte analisi storiche. In particolare si vedano: G. CHABROL DE VOLVIC, *Statistica del Dipartimento di Montenotte* cit., II, pp. 254-267; C. BALDRACCO, *Ragguaglio sulle usine catalano-liguri e sui vantaggi ottenuti recentemente dalla fiamma perduta nelle medesime*, Torino 1847; L. PESCE, *L'industria del ferro nell'Appennino savonese*, in Atti del « IX Congresso Geografico Italiano », Genova, 22-30 aprile 1924, Genova 1925-1927, II, pp. 163-169; M. GARINO, *Storia di Sassello* cit., pp. 403-409; G. FAINA, *Note sui bassi fuochi liguri* cit., pp. 197-223; L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., pp. 89-91; G. PEDROCCO, *Le ferriere catalano-liguri nella prima metà del XIX secolo: struttura, vicende, innovazioni tecniche*, in « Le Macchine », 1 (1967), pp. 27-38; M. CALEGARI, *Il basso fuoco alla genovese: insediamento, tecnica, fortune (sec. XIII-XVIII)*, in « Quaderni del Centro di Studio sulla Storia della Tecnica del C.N.R. presso l'Università degli Studi di Genova », 1 (1975), pp. 1-38; E. BARALDI - M. CALEGARI, *Altoforno e basso fuoco nella siderurgia ligure del XV secolo*, in « Studi e Notizie del Centro di Studio sulla Storia della Tecnica del C.N.R. presso l'Università degli Studi di Genova », 0 (1977), pp. 14-20; M. CALEGARI, *La lavorazione del minerale di ferro nell'area mediterranea: tecnica e società*, *Ibidem*, 1 (1977), pp. 9-10; C. COSTANTINI, *La Repubblica* cit., pp. 393-395; G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., pp. 589-590; E. BARALDI, *Lessico delle ferriere « catalano-liguri »*. *Fonti e glossario*, in « Quaderni del Centro di Studio sulla Storia della Tecnica del C.N.R. presso l'Università degli Studi di Genova », 2 (1979); M. CALEGARI, *Origini, insediamento, inerzia tecnologica nelle ricerche sulla siderurgia ligure d'Antico Regime*, in « Quaderni Storici » n. 46, XVI/1 (1981), pp. 288-304; G. BENVENUTO, « *Un bosco applicato a ferriere* »: *economia e società a Masone nei secoli XVI-XVIII*, in « La Berio », XXIII/1 (1983), pp. 47-59; E. BARALDI, *Cultura tecnica e tradizione familiare. La "Notificazione sopra i negozi de' ferramenti e delle ferriere" di Domenico*

cesso produttivo è probabilmente dovuta all'azione della *Mahona venae ferri*, un'organizzazione costituita da esponenti del patriziato genovese che, tra XV e XVI secolo, domina il settore. Essa infatti è in grado di gestire l'intero sistema in regime di monopolio, dall'approvvigionamento del minerale al commercio dei prodotti, realizzando in concreto una sorta di integrazione verticale³³. All'interno di tale contesto la ferriera è un semplice tassello dell'intera filiera produttiva; essa deve lavorare un determinato quantitativo di "vena" e cedere i semilavorati alla Maona ad un dato prezzo, sopportando così i rischi legati alla produzione senza godere però dei profitti derivanti dalla commercializzazione che vanno a beneficio della Maona stessa³⁴.

A partire dal XVII secolo, invece, il mercato del minerale e quello dei prodotti si separano, mentre tendono a sovrapporsi proprietà e conduzione dei singoli impianti³⁵. Il sistema di lavorazione rimane quello diretto, nonostante che in altre aree, come ad esempio nella vicina Lunigiana, il metodo indiretto, basato sull'altoforno, abbia soppiantato quello del basso fuoco già

Gaetano Pizzorno, padrone di ferriere a Rossiglione nel XVIII secolo, in « Quaderni del Centro di Studio sulla Storia della Tecnica del C.N.R. presso l'Università degli Studi di Genova », 10 (1984); E. BARALDI, *Linguaggio tecnico e tecnica di produzione nel basso fuoco alla genovese*, in « Studi e Notizie del Centro di Studio sulla Storia della Tecnica del C.N.R. presso l'Università degli Studi di Genova », 14 (1986), pp. 17-31; M. CALEGARI, *Strategie commerciali e tecniche di produzione: la Maona genovese del ferro e la siderurgia ligure d'Antico Regime*, *Ibidem*, pp. 1-15; P. MASSA, *Tipologia industriale* cit., pp. 46-48, 53-55, 57-59; P. ROSSI, *Le ferriere di Sassello*, Sassello 1989; ID., *I bassi fuochi nell'Appennino ligure nei secoli XVII-XIX. Aspetti tecnologici e socio-economici*, in *Dal basso fuoco all'altoforno*, Atti del 1° Simposio della Valle Camonica (1988), *La siderurgia nell'antichità*, a cura di N. CUOMO DI CAPRIO e C. SIMONI, Brescia 1991, pp. 295-300; T. PIRLO, *Un clamoroso episodio* cit., *passim*. Per un'analisi degli aspetti economici legati alla gestione di un singolo impianto si vedano in particolare: M.T. BARTOLOMEI, *La ferriera De Ferrari di Voltaggio (sec. XVIII)*, in « Quaderni del Centro di Studio sulla Storia della Tecnica del C.N.R. presso l'Università degli Studi di Genova », 1 (1975), pp. 39-53; S. PAOLETTI, *Aspetti economici e tecnici della gestione di una ferriera: l'impianto Rocca-De Ferrari (1740-1820)*, in *I Duchii di Galliera. Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e L'Europa nell'Ottocento*, a cura di G. ASSERETO - G. DORIA - P. MASSA PIERGIOVANNI - L. SAGINATI - L. TAGLIAFERRO, Genova 1991, II, pp. 647-718; I. CASALEGGIO, *Boschi e metallurgia nell'oltregiogo genovese: la ferriera di Tiglieto della famiglia Raggi*, in *L'Archivio Salvago Raggi* cit., pp. LXXXVII-CXVI.

³³ Cfr. G. PETTI BALBI, *I Genovesi e il ferro dell'Elba*, in « Ricerche Storiche », XIV/1 (1984), pp. 57-68; M. CALEGARI, *Origini, insediamento, inerzia tecnologica* cit., pp. 290-294; ID., *Strategie commerciali e tecniche di produzione* cit.

³⁴ Cfr. M. CALEGARI, *Origini, insediamento, inerzia tecnologica* cit.

³⁵ P. MASSA, *Tipologia industriale* cit., pp. 53-54.

dalla metà del XVI secolo³⁶. Questa tecnica, radicata nel nord della penisola, e in particolare nel Bresciano, almeno dal XV secolo, prevede due fusioni successive: dalla prima si ottiene la ghisa che, nella seconda fase, viene trasformata in semilavorato in ferro³⁷. La peculiarità dell'area ligure, in cui, a differenza di altre zone dell'Italia³⁸, sopravvive a lungo la lavorazione con il

³⁶ Cfr. E. BARALDI - M. CALEGARI, *Altoforno e basso fuoco* cit., p. 14; E. BARALDI, *Ricerca mineraria, esperti e pratici fonditori nel Granducato di Toscana (XVI-XVIII secolo)*, in « Ricerche Storiche », XXIV/1 (1984), pp. 19-29; M. CALEGARI, *Forni « alla bresciana » nell'Italia del XVI secolo*, in « Quaderni Storici » n. 70, XXIV/1 (1989), pp. 77-99; E. BARALDI, *Per un'archeologia dei forni alla bresciana*, *Ibidem*, pp. 101-121; R. MORELLI, *Dal processo diretto al processo indiretto di fusione del ferro: cambiamenti socio-economici nella Toscana del Cinquecento*, in *Dal basso fuoco all'altoforno* cit., pp. 121-126; E. BARALDI - M. CALEGARI, «Fornadiere» bresciani (XV-XVII sec.), *Ibidem*, pp. 127-143; E. BARALDI - M. CALEGARI, *Pratica e diffusione della siderurgia «indiretta» in area italiana (sec. XIII-XVI)*, in *La sidérurgie alpine en Italie (XII^e-XVII^e siècle)*, études réunies par P. BRAUNSTEIN, Roma 2001, pp. 93-162; E. BARALDI, *Riduzione del minerale di ferro e sistemi di ventilazione in area alpina*, in « Ricerche Storiche », XXXI/1-3 (2001), pp. 41-59; A. NESTI, *La chimica del ferro. Il quadro tecnico-scientifico della siderurgia toscana nel XVIII secolo*, *Ibidem*, pp. 61-90; G. PUCCINELLI, *Fabbricanti e ferriere nella montagna lucchese agli inizi dell'età moderna*, *Ibidem*, pp. 169-184. Nell'entroterra genovese, in particolare a Campomorone e Ronco, nel XVII e XVIII secolo si ha notizia di due impianti che lavorano «alla bresciana», cioè secondo il metodo indiretto (cfr. G. FAINA, *Note sui bassi fuochi* cit., p. 199). Nel Cinquecento, grazie all'emigrazione di personale tecnico di origine bergamasca, sono impiantate ferriere che utilizzano il metodo indiretto un po' in tutta la penisola e anche in Sicilia. Cfr. D. VENTURA, *Bagliori industriali nella Sicilia cinquecentesca: cenni di una ricerca*, in « Ricerche Storiche », XXIV/1 (1984), pp. 3-18. Da alcuni studi più recenti risulta che nel XVII secolo la tecnica del basso fuoco sia stata esportata anche al di fuori del Genovesato, in particolare in alcune aree della Campania, in seguito all'emigrazione di imprenditori e lavoratori liguri (cfr. L. SALVI, *La fusione del ferro all'uso catalano in Campania*, in *Dal basso fuoco all'altoforno* cit., pp. 317-320).

³⁷ Cfr. M. CALEGARI, *Origini, insediamento, inerzia tecnologica* cit., p. 298.

³⁸ Per comparazioni con altre aree della penisola si vedano (oltre a quanto già citato in precedenza): A. FRUMENTO, *Imprese lombarde nella Storia della siderurgia italiana*, II, *Il ferro milanese tra il 1450 e il 1796*, Milano 1963; F. ASSANTE, *Un esempio di «siderurgia pubblica» nel Mezzogiorno: la ferriera di Amalfi (1754-1804)*, in *Studi in onore di Gino Barbieri*, Pisa 1983, I, pp. 115-129; U. TUCCI, *L'industria del ferro nel Settecento. La Val Trompia, in Ricerche storiche ed economiche in memoria di Corrado Barbagallo*, a cura di L. DE ROSA, Napoli 1970, II, pp. 417-462; A. DI VITTORIO, *L'industria del ferro in Calabria nel '600*, in *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege* cit., III, pp. 47-69; L. BULFERETTI, *La siderurgia piemontese e valdostana nel sec. XVIII*, in « Ricerche Storiche », X/3 (1980), pp. 519-555; R. MORELLI, *Sullo «stato d'infanzia» della siderurgia seicentesca: le ferriere e i forni di Follonica e Cornia (1640-1680)*, in « Ricerche Storiche », X/3 (1980), pp. 479-517; *Miniere e metallurgia (sec. XIII-XVIII)*, Atti della «Diciottesima Settimana di Studi» dell'Istituto Internazionale di Storia economica «F. Da-

metodo diretto, non sarebbe attribuibile tanto ad ostacoli di ordine naturale, tecnico o culturale, quanto all'organizzazione sociale ed economica che caratterizza il sistema produttivo genovese³⁹. Pur con tali specificità, la siderurgia ligure si dimostra dinamica, tanto che tra Sei e Settecento compie un vero e proprio salto tecnologico, grazie ad alcune significative innovazioni che migliorano le rese dei singoli impianti⁴⁰. Già dalla prima metà del XVII secolo si inizia ad introdurre un certo quantitativo di ghisa assieme al minerale impiegato nella fusione e, press'a poco allo stesso tempo, si sostituiscono i mantici con le trombe idroeoliche, speciali soffiere che garantiscono un più regolare afflusso dell'aria e consentono di raggiungere temperature maggiori⁴¹.

I cicli di lavorazione durano in media da un minimo di 20 ad un massimo di 41-42 settimane l'anno, poiché gelate invernali dei torrenti e secche estive non consentono una continuità produttiva⁴². Durante la stagione fredda si

тини", Prato 11-15 aprile 1986 (disponibili su CD-rom); R. VERGANI, *Progressi e ritardi nelle tecniche venete: l'estrazione mineraria e la metallurgia dal XV al XVIII secolo*, in « Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti », CXLIV (1990-91), pp. 209-237; ID., *Per la storia del ferro nell'area veneta alpina (secoli XII-XVIII)*, in *Dal basso fuoco all'altoforno* cit., pp. 115-120; D. VENTURA, *L'impresa metallurgica di Fiumedinisi nella seconda metà del XVI secolo*, in A. GIUFFRIDA - G. REBORA - D. VENTURA, *Imprese industriali in Sicilia (secc. XV-XVI)*, Caltanissetta-Roma 1996, pp. 131-214; molti contributi raccolti in *La sidérurgie alpine en Italie* cit.

³⁹ E. BARALDI - M. CALEGARI, *Altoforno e basso fuoco* cit., p. 14; M. CALEGARI, *Origini, insediamento, inerzia tecnologica* cit., p. 298.

⁴⁰ Nonostante la sopravvivenza del metodo del basso fuoco, dunque, per il caso genovese non sembra corretto parlare di inerzia tecnologica. In questo senso si veda M. CALEGARI, *Origini, insediamento, inerzia tecnologica* cit., p. 297 e sgg.

⁴¹ M. CALEGARI, *Il basso fuoco alla genovese* cit., pp. 20-25. L'introduzione delle trombe idroeoliche avviene sostanzialmente in anticipo rispetto ad altre regioni della penisola, quali ad esempio alcune aree del Veneto. Cfr. R. VERGANI, *Progressi e ritardi* cit., p. 219. Nella Corsica genovese, nella prima metà del Seicento, esistono anche impianti che lavorano il ferro secondo una tecnica detta localmente « alla lucchese ». Per un confronto con il basso fuoco genovese si vedano: E. BARALDI, *Ricerche minerarie e pratica di fusione in Corsica (1619-1631)*, in « Ricerche Storiche », XXIV/1 (1984), pp. 31-43; M. MATTIOLI, *Les forges a bas foyers de Corse: permanence d'une technologie (1550 - 1830-40)*, in *Dal basso fuoco all'altoforno* cit., pp. 255-263; P.J. CAMPOCASSO, *La production indirecte du fer en Corse (1635-1885)*, in « Ricerche Storiche », XXXI/1-3 (2001), pp. 91-136.

⁴² G. FAINA, *Note sui bassi fuochi liguri* cit., p. 211. La calura estiva, inoltre, renderebbe particolarmente pesante il lavoro in ferriera data l'elevata temperatura necessaria per le operazioni di fusione (L. PESCE, *L'industria del ferro* cit., pp. 167-168). Le eccezioni non mancano. La ferriera di Tiglieto della famiglia Raggi è in grado di lavorare anche per 45 settimane l'anno. Cfr. I. CASALEGGIO, *Boschi e metallurgia* cit., pp. XCVIII-XCIX.

procede al taglio degli alberi, di regola querce o castagni e talvolta anche faggi, che nei mesi estivi subiranno il processo di trasformazione in carbone e verranno successivamente trasportati nei magazzini adiacenti alle singole ferriere⁴³. Lo sfasamento temporale fra ciclo di approvvigionamento del combustibile e ciclo di lavorazione del ferro contribuisce a contenere il numero degli addetti complessivamente necessari alle fasi complementari al processo produttivo vero e proprio⁴⁴.

Le ferriere sono ubicate vicino a corsi d'acqua, che forniscono l'energia necessaria ad azionare i pesanti mantici o le trombe idroeoliche e i magli, all'interno di vaste aree boschive dell'Appennino e lontane alcune ore di cammino rispetto ai centri costieri, compresi fra Finale ad ovest e Chiavari ad est, dove viene scaricata la "vena" di ferro proveniente dall'isola d'Elba. La scelta localizzativa è sostenuta anzitutto dalla necessità di procurarsi abbondante carbone di legna, utilizzato come fondente nel basso fuoco, il cui costo incide sul valore del prodotto più di quello di trasporto del minerale⁴⁵.

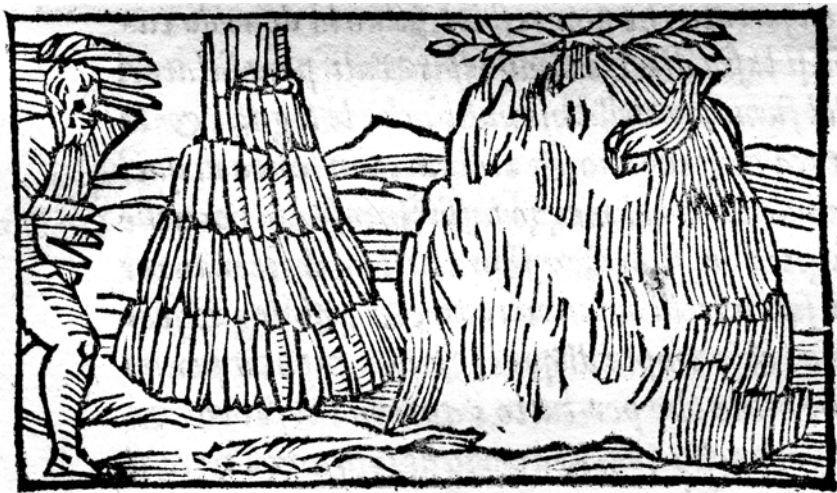
La gestione delle ferriere dà vita ad un complesso intreccio di fattori economici e sociali. Le aree dell'interno sono caratterizzate dalla presenza di un'ampia disponibilità di manodopera, importante non soltanto per la conduzione dell'impianto, che impegna al massimo una dozzina di persone, quanto per i lavori complementari, in particolare i servizi di trasporto del minerale, del carbone e del prodotto finito, per i quali sono impiegati anche donne e bambini⁴⁶. Per tali ragioni le zone dell'entroterra si rivelano ancora

⁴³ Il carbone di faggio è utilizzato anche nelle ferriere calabresi di Stilo, mentre in Val Trompia si ricorre a quello di abete. Cfr. A. DI VITTORIO, *L'industria del ferro in Calabria* cit., pp. 54-55; U. TUCCI, *L'industria del ferro nel Settecento* cit., pp. 433-434.

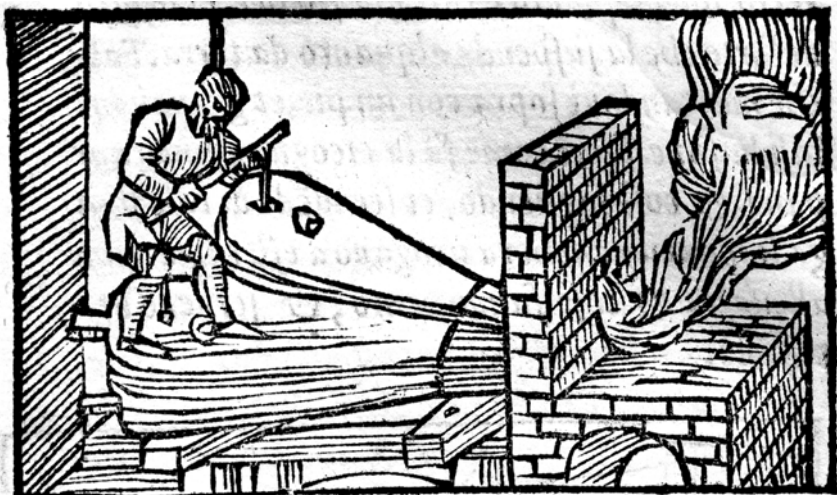
⁴⁴ D. MORENO, *Querce come olivi. Sulla rovericoltura in Liguria tra XVIII e XIX secolo*, in «Quaderni Storici», n. 49, XVII/1 (1982), pp. 108-136, (qui p. 119).

⁴⁵ Si calcola infatti che la spesa per l'acquisto del carbone costituisca oltre il 32% del costo totale di produzione, mentre quello del trasporto del minerale incida per l'11% circa. Cfr. P. MASSA, *Tipologia industriale* cit., p. 47; I. CASALEGGIO, *Boschi e metallurgia* cit., pp. CIX-CXI.

⁴⁶ M. CALEGARI, *Origini, insediamento, inerzia tecnologica* cit., pp. 294-297. La forza lavoro necessaria al funzionamento di una ferriera e alle operazioni complementari può essere così quantificata: 1 direttore o maestro di ferriera, 6 operai per forno e maglio, 2 operai per il martinetto, 40 carbonai, 50 portatori di carbone fra cui donne e fanciulli, 12 muli per trasporti vari. (Cfr. L. PESCE, *L'industria del ferro* cit., p. 168). Per indicazioni relative all'impiego di manodopera all'interno degli impianti si vedano: G. FAINA, *Note sui bassi fuochi* cit., p. 218; S. PAOLETTI, *Aspetti economici e tecnici* cit., p. 678 e sgg.; I. CASALEGGIO, *Boschi e metallurgia* cit., pp. CII-CV. Per una valutazione dell'indotto cfr. E. BARALDI, *Cultura tecnica* cit., pp. 66-67.



La carbonaia (Pirotechnia del S. Vannuccio Biringuccio cit.).



La fusione del ferro (Pirotechnia del S. Vannuccio Biringuccio cit.).

una volta più idonee alla costruzione di ferriere, in quanto caratterizzate da un tessuto sociale più facilmente plasmabile alle molteplici esigenze gestionali degli impianti.

Particolarmente significativi a questo proposito risultano i casi di Campofreddo e Masone, due territori contigui lungo il corso dello Stura; il primo, feudo imperiale, per metà investito alla Repubblica, il secondo, feudo di quest'ultima, concesso prima agli Spinola e poi ai Centurione⁴⁷.

La vita economica di Campofreddo gravita attorno alla ferriera di "Ponzema", che è ritenuta una delle migliori di tutto il Dominio genovese; gli abitanti del borgo sono impiegati in massima parte nelle numerose fucine del paese, il cui numero varia fra le 30 e le 40 unità, dedite principalmente alla produzione di chiodi⁴⁸. Nello statuto del feudo, a testimonianza della rilevanza di tali attività per l'economia locale, sono inserite specifiche norme che disciplinano alcuni aspetti dell'attività di "maestri" e "chiodateri", soprattutto per quanto attiene i diritti maturati in relazione ai rapporti di lavoro⁴⁹, e a tutela dei crediti vantati dai ferrieri⁵⁰.

⁴⁷ Per maggiori precisazioni si rimanda al cap. I, § 1 e 2.

⁴⁸ Cfr. ASG, *Manoscritti*, nn. 715-715A, cc. 48 r.; 218, c. 228. A Campofreddo risulta attiva anche una ferriera privata (cfr. G. FAINA, *Note sui bassi fuochi* cit., p. 199).

⁴⁹ « ... Maestri, chiodateri e suoi famigli, volendo partire da i padroni siano tenuti farlo loro intendere otto giorni prima che partino e inanzi il suo partire habbino soddisfatto quel tanto che dovessero a essi Padroni e non sodisfacendo non sia lecito ad altri padroni o maestri accettarli in suo servizio et accettandoli siano obligati a pagare per loro quel tanto che dovevano a primi padroni.

Nessuno ardisca obligare, o alienare in qualsivoglia modo, ferro che da altri li sarà dato perché se ne faccia chiodi o altri lavori e chi contrafarà e sarà accusato dal padrone del ferro sia subito condannato quel tale a dar quella quantità di chiodi o altri lavori che haverà consegnato meno, o il prezzo di essi, e non sodisfacendo sia incarcerato ad istanza del creditore, né sia rilasciato prima che sodisfaccia e in tal caso sia tenuto il creditore, non avendo il debitore modo di vivere, darli ogni giorno due libre di pane senza altro.

Ma se qualched'uno haverà preso il ferro a lavorare sarà creditore del padrone e che li avrà domandato il credito con un testimonio e non avrà havuto in danari o in altra cosa in suo contentamento, li sia lecito vendere senza solennità ferro, chiodi o altri lavori fatti quanto importerà detto credito.

Il chè s'intenda ancor delle mercedi, le quali debba il padrone pagarli ad ogni sua richiesta, non solo per il passato, ma anco per il giorno seguente e se il padrone del ferro avesse prima prestato al maestro o famiglio denari o robbe per cosa di esso negotio, non possa compensare tal credito con le mercedi senza volontà di lui, salvo però le convenzioni che havessero fra essi.

Se il maestro o famiglio sarà debitore al padrone e che essendo detto padrone non voglia pagare la mercede nel modo che all'ora si pagherà comunemente, sia lecito ad esso maestro o

Il caso di Masone è emblematico per quanto riguarda la capacità dei suoi feudatari di mettere a punto un sistema di sfruttamento delle risorse boschive e di quelle umane a vantaggio dell'attività metallurgica, che costituisce una delle principali fonti di entrate del feudo. I signori, forti delle loro prerogative, resistono tenacemente ai numerosi tentativi dei sudditi tesi a modificare un intreccio di obblighi che dà vita ad un sistema dal quale traggono larghi margini di convenienza. Ne derivano quindi forti opposizioni a trasformare terreni boschivi in seminativi, perché l'aumento delle estensioni coltivate andrebbe a diminuire la potenziale disponibilità di carbone per effetto del disboscamento e sottrarrebbe anche manodopera per i servizi collegati agli impianti⁵¹. Molti sudditi, inoltre, sono costretti a “far carbone”

famiglio partirsi da lui et accordarsi con un altro, il quale non sia obbligato per lo debito del maestro o famiglio, che haverà accettato » (*Statuto Civile e Criminale del feudo di Campo* cit., parte II, cap. IX).

⁵⁰ « Sia creduto a ferreri per quanto sarà scritto nel suo libro contro ciascuna persona alla somma di lire trecento giurando essi le cose contenute nel libro esser vere, il che s'intende nelle cose che procedono per caosa de carboni, ferri, o altre cose pertinenti alla fabrica di essi » (*Ibidem*, cap. XXI).

⁵¹ Cfr. G. BENVENUTO, « *Un bosco applicato a ferriere* » cit., pp. 50-51, 53; T. PIRLO, *Un clamoroso episodio* cit., pp. 111-117, 162-167. Qualora il bosco utilizzato per “far carbone” sia rappresentato da castagneti, i cui frutti costituiscono un importante alimento per la popolazione rurale, si verificano delicati problemi di equilibrio tra esigenze produttive delle ferriere e crisi alimentari degli abitanti della zona. Cfr.: G. DORIA - G. SIVORI, *Nell'area del castagno* cit.; D. MORENO, *Querce come olivi* cit.; P. DI STEFANO, « *Castagneti aggregati a massarie* ». *Trasformazione nella castagnicoltura a Voltaggio nella seconda metà del '700*, in *Studi in memoria di Teofilo Ossian De Negri* (« Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura regionale », XXXVIII/1-3, 1986), 3, pp. 124-137. Cfr. inoltre le osservazioni di M.P. ROTA, *Caratteristiche e variazioni del manto forestale corso in Età moderna*, in *Rapporti Genova - Mediterraneo - Atlantico nell'Età moderna*, Atti del « III Congresso Internazionale di Studi Storici », a cura di R. BELVEDERI, Genova 1989, pp. 503-517. Sono valide anche per l'area ligure le considerazioni di G. TOCCI, *Le terre traverse* cit., pp. 289-311 e di C. ROSATI, *Il bosco dei carbonai (XVI-XVIII secolo)*, in *L'uomo e la foresta. Secc. XIII-XVIII*, Atti della « Ventisettesima Settimana di Studi » dell'Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini”, Prato, 8-13 maggio 1995, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1996, pp. 1015-1024. Tra gli altri contributi sulla gestione dei boschi del Genovesato in Età moderna si rimanda in particolare a: M.T. SCOVAZZI, *Il grande “nemus” di Savona nella storia politica ed economica della Sabazia e della Repubblica di Genova*, in « Atti della Società Savonese di Storia Patria », XXVII (1949), pp. 5-54; D. FRANCHELLO, *Formazione e sviluppo di un fronte di penetrazione colonica nell'ambito del bosco di Savona*, in « Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria », VI (1972), pp. 47-69; D. MORENO, *La colonizzazione dei “Boschi d'Ovada” nei secoli XVI-XVII*, in « Quaderni Storici » n. 24, VIII/3 (1973), pp. 977-1016; G.M. UGOLINI, *Utilizzazione del bosco e organizza-*

per il feudatario, poiché debbono rimborsare i prestiti, in denaro o in derrate alimentari, che hanno loro assicurato la sopravvivenza durante l'inverno⁵². In tale contesto, dunque, un aumento del coltivo a danno del boschivo porterebbe una maggiore disponibilità di risorse alimentari e finirebbe quindi per ridurre la dipendenza da tale meccanismo di una gran parte della popolazione⁵³. Inoltre, facendo ricorso alle consuetudini e agli strumenti giuridici di cui dispongono, non ultimo l'imposizione di *corvées* a carattere straordinario, i feudatari riescono ad orientare al servizio delle ferriere il lavoro della popolazione del borgo, uomini, donne e fanciulli, ottenendo così un significativo abbattimento dei costi⁵⁴.

Tra i feudi considerati è forse Sassello quello in cui risulta attivo il maggior numero di ferriere. Alcune di esse sono private; altre, invece, sono controllate dalla Camera e affidate a "particolari"⁵⁵. All'atto dell'acquisto di Sassello e della sua giurisdizione la Repubblica di Genova ha ottenuto anche la titolarità di alcuni beni appartenuti ai Doria, precedenti signori del luogo. Per effetto di tali operazioni si trova dunque a gestire due ferriere, facenti parte dei beni feudali, dette rispettivamente del "Giovo" e di "Reborgo", affittate a privati, e tre, di norma concesse in enfiteusi assieme ad altri beni, come già praticato dai Doria; queste ultime hanno verosimilmente la natura di beni allodiali⁵⁶. Per tali impianti, come risulta dalla tabella 3, è previsto un canone fisso, non necessariamente commisurato alla capacità produttiva degli stessi o al loro valore d'estimo.

zione territoriale nella Liguria tra Sette e Ottocento: le opere di G.M. Piccone e A. Bianchi, Genova 1995 (Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Studi e Ricerche, XI); E. FARINETTI, *Il bosco della Bandita. Risorse boschive della Repubblica di Genova e società di Sassello, Stella e il Giovo in una controversia giudiziaria del XVIII secolo*, Savona 2002.

⁵² T. PIRLO, *Un clamoroso episodio* cit., pp. 78-79; I. CASALEGGIO, *Boschi e metallurgia* cit., pp. XCII-XCV.

⁵³ Cfr. G. BENVENUTO, « *Un bosco applicato a ferriere* » cit., pp. 50-51, 53. T. PIRLO, *Un clamoroso episodio* cit., pp. 111-117, 162-167.

⁵⁴ Cfr. G. BENVENUTO, « *Un bosco applicato a ferriere* » cit.; T. PIRLO, *Un clamoroso episodio* cit., p. 30 e sgg.

⁵⁵ Un contratto di enfiteusi è in Appendice II, doc. 11.

⁵⁶ Cfr. ASG, *Antica Finanza*, n. 86, *Investiture nel Sassello dal 1562 in appresso*. In tale registro sono annotate in successione le investiture concesse dai Doria e quelle rilasciate dalla Repubblica. Per il periodo seguente cfr. ASG, *Antica Finanza*, nn. 84, 85, 264, 265, 576, 581, 649, 650, 659 e *Magistrato delle Comunità*, nn. 777 e 874.

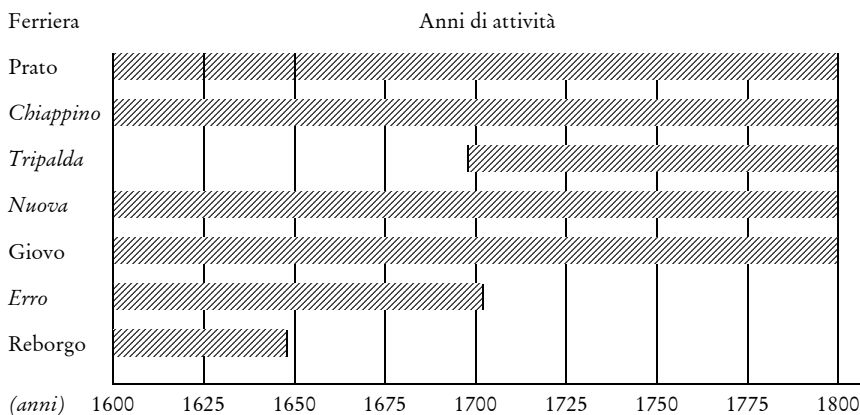
Tabella 3. *Ferriere di Sassello concesse in enfiteusi nel periodo 1663-1665*

Ferriera	Enfiteuta	Beni inclusi nell'investitura	Estimo (in lire)	Canone annuo
Bruggia o Chiappino	Bartolomeo Spinelli	Ferriera e maglietto	3.800	1 cantaro di ferro
Acquabona	Giovanni Vassallo	Ferriera, maglietto, casa, stalla, terre e castagneti	6.200	12 scudi d'oro
S. Pietro d'Olba	Francesco, Gio e Nicolò Pizzorno	Ferriera, maglietto, casa, stalla forno, orto	1.000	12 scudi d'argento

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2747, *Sassello. Censi e livelli 1781-93*.

Per il comprensorio sassellese sono disponibili anche dati sul periodo di attività di alcune ferriere, private e camerali, e sulla capacità produttiva delle stesse. L'impianto di "Reborgo", distrutto da un incendio, termina la sua attività attorno al 1649. Circa cinquant'anni dopo entra in funzione la ferriera "Tripalda" e, press'a poco allo stesso tempo, cessa la lavorazione quella dell'"Erro". Secondo alcune rilevazioni della prima metà del XVIII secolo, tali impianti sono in grado di lavorare un quantitativo di minerale compreso fra le 38 e le 143 tonnellate.

Grafico 1. *Periodo di attività di alcune ferriere di Sassello (secc. XVII-XVIII)**



Fonte: G. FAINA, *Note sui bassi fuochi* cit., p. 198 e P. ROSSI, *Le ferriere* cit., pp. 43-72.

(*) I nomi scritti in corsivo indicano le ferriere affittate dalla Camera.

Tabella 4. *Stima del consumo annuale di “vena” nelle ferriere di Sassello*

Ferriera	Consumo annuo di vena (cantara)	Anno di riferimento
Prato	3.000	1738
Chiappino	2.800	1738
Tripalda	2.500	1738
Nuova	2.400	1738
Giovo	1.600	1738
Erro	800	1702
Reborgo	?	

Fonte: G. FAINA, *Note sui bassi fuochi* cit., p. 198 e P. ROSSI, *Le ferriere* cit., pp. 43-72.

(1) Un cantaro è pari a 47,6496 Kg.

(2) Per “anno” si intende la data cui è disponibile il dato indicato.

Il principale impianto risulta essere quello del “Prato” seguito dal “Chiappino”, mentre la ferriera dell’“Erro” ha una capacità produttiva più contenuta. Per fornire un termine di confronto si può osservare che la già citata ferriera del “Prato” si dimostra essere una delle maggiori di tutta l’area ligure, mentre ad esempio, la ferriera “Ponzema” di Campofreddo, di cui si è già parlato, è in grado di lavorare circa 57 tonnellate di vena ogni anno⁵⁷.

Sulla base di alcuni estimi relativi ai complessi produttivi di Campofreddo e Sassello, si può rilevare che il valore di una ferriera varia tra le 1.600 e le 2.600 lire, mentre quello di un maglietto annesso alla medesima oscilla tra le 600 e le 1.380 lire circa, con un totale compreso fra le 2.437 e le 3.962 lire⁵⁸. L’importanza dell’impianto e delle attrezzature necessarie al funzionamento di una ferriera risulta dunque decisamente maggiore rispetto a quella di un mulino da grano o di un frantoio da olio che, come si è visto, non supera di regola le 700 lire⁵⁹.

⁵⁷ G. FAINA, *Note sui bassi fuochi* cit., pp. 198-199.

⁵⁸ Gli inventari delle ferriere sono spesso molto ricchi quanto alle indicazioni riguardanti gli impianti e relative dotazioni. Alcuni documenti sono stati pubblicati in E. BARALDI, *Lessico delle ferriere* cit. Per confronti da un punto di vista terminologico con altre aree si vedano: R. VERGANI, *Lessico minerario e metallurgico dell’Italia nord-orientale*, in «Quaderni Storici», n. 40, XIV/1 (1979), pp. 54-79; E. BARALDI, *Ordigni e parole dei maestri da forno bresciani e bergamaschi: lessico della siderurgia indiretta in Italia fra XII e XVII secolo*, in *La siderurgia alpina in Italia* cit., pp. 163-213.

⁵⁹ Cfr. cap. III, § 2 c e il § 1 del presente capitolo.

Tabella 5. *Estimo di alcune ferriere (1660-1755)*

Ubicazione	Anno	Estimo ferriera	Estimo maglietto	Totale
Campofreddo	1660	2.139	596	2.735
Campofreddo	1695	1.647	790	2.437
Sassello	1665	2.580	1.382*	3.962
Sassello	1755	1.694	820	2.514

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 975, 978, 1246, 2746.

(*) Il maggiore valore del maglietto deriva dall'estimo del "bottaccio" e delle opere di canalizzazione delle acque, non indicate invece nel computo del 1755.

b) *Redditi e costi di gestione*

Come si è già avuto modo di rilevare, le ferriere, al pari dei mulini da grano, vengono ordinariamente cedute in gestione a privati mediante la stipula di contratti di affitto o di enfiteusi. Pertanto, nella contabilità camerale è indicato solamente il fitto percepito per uno o più impianti, ma non vi sono annotazioni relative ai costi ed ai ricavi di gestione della singola struttura⁶⁰.

I dati raccolti nelle successive tabelle 6 e 7 riguardano i canoni di affitto o di enfiteusi relativi alle ferriere di Campofreddo e Sassello. I periodi indicati fanno riferimento alla durata dei singoli contratti, che, per le locazioni temporanee, non va oltre i cinque o sei anni⁶¹.

Nel corso del tempo, inoltre, l'entità dei beni inclusi nei patti stipulati fra gli affittuari e la Camera subisce qualche variazione che si riverbera, almeno in parte, sul fitto previsto; tale importo, tuttavia, risente anche dell'effettivo stato di conservazione degli impianti. Spesso, infatti, come si è visto, la Camera stessa, invece di affrontare direttamente i costi di manutenzione preferisce demandarli ai gestori, accontentandosi, però, di un canone annuo di importo più tenue⁶².

⁶⁰ Tali dati, quando disponibili, si sono rivelati una fonte preziosa per lo studio delle ferriere. Cfr. S. PAOLETTI, *Aspetti economici e tecnici* cit.; I. CASALEGGIO, *Boschi e metallurgia* cit.

⁶¹ Si sono utilizzate le seguenti fonti: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1246-1264, 2732-2741, 2742-2747; *Antica Finanza*, nn. 12, 147, 523. Si è talvolta proceduto a verificare ed eventualmente integrare i dati mancanti facendo riferimento ai cartulari della Repubblica e ai relativi manuali. Quando l'anno finale di un contratto coincide con quello iniziale del successivo, significa che la scadenza è avvenuta in corso d'anno. Le discontinuità nella successione delle date indicano che gli impianti sono rimasti temporaneamente sfitti.

⁶² Si ricalca dunque lo schema già visto per i mulini da grano (cfr. il cap. III).

Tabella 6. *Canoni di affitto in lire genovesi della ferriera e maglietto di Campofreddo (secc. XVII-XVIII)*

Anni	Canone annuo	Anni	Canone annuo	Anni	Canone annuo
1636-1637	800	1653-1656	640	1676-1681	600
1637-1638	800	1656-1659	620	1681-1685	700
1638-1641	800	1659-1662	620	1685-1689	750
1641-1645	865	1663-1666	600	1689-1694	775
1645-1646	650	1666-1669	600	1695-1695	830
1646-1647	650	1669-1672	600	1695-1696	850
1648-1650	725	1672-1674	650	1697-1703 ¹	1.300
1650-1653	575	1674-1676	650	dal 1703 ²	940

Fonte: cfr. nota 61.

- (1) Il contratto comprende, oltre alla ferriera e al maglietto, una cascina e alcune terre.
- (2) Da questa data in poi i suddetti beni vengono dati in enfiteusi perpetua agli Spinola, condomini di Campofreddo assieme alla Repubblica.

Tabella 7. *Canoni di affitto in lire genovesi delle ferriere e maglietti di Sassello (secc. XVII-XVIII)*

Anni	Canone annuo	Anni	Canone annuo	Anni	Canone annuo
1613-1617 ¹	794	1653-1656 ²	500	1693-1695	1.025
1617-1622	900	1658-1661	325	1695-1697 ⁴	1.025
1622-1628	950	1662-1665	300	1699-1705	726
1628-1633	600	1665-1670 ³	625	1709-1718	470
1633-1635	700	1670-1675	600	1718-1721	470
1635-1640	780	1675-1680	570	1721-1723	470
1640-1643	600	1680-1686	570	1723-1728	1.000
1643-1646	1.057	1686-1690	630	1728-1737	770
1646-1649	750	1690-1691	700	dal 1742 ⁵	420
1651-1653	300	1691-1693	540		

Fonte: cfr. nota 61.

- (1) Il contratto comprende due ferriere e un maglietto.
- (2) Da questa data in poi la ferriera è una sola.
- (3) Ferriera, maglietto, boschi e castagneti.
- (4) Ferriera, maglietto, e terre.
- (5) Enfiteusi perpetua dei suddetti beni.

Operando un confronto fra i due casi, con l'ausilio del grafico 2, si può rilevare nel corso del Seicento una certa oscillazione degli importi percepiti, che risulta più ampia per le ferriere di Sassello. Per il secolo successivo l'analisi merita qualche approfondimento.

Nel 1702 l'impianto di Campofreddo viene pesantemente danneggiato dalla furia delle acque e, per la sua ricostruzione, risulta necessaria una spesa di oltre 6.750 lire⁶³. La Camera, anziché affrontare direttamente tale onere, preferisce stipulare un contratto di enfiteusi perpetua che imponga al nuovo conduttore di accollarsi tutti i costi di ripristino, beneficiando però di un canone di favore, stabilito in 940 lire, che rimarrà inalterato fino agli anni Novanta del Settecento.

Grafico 2. *Andamento dei canoni di affitto delle ferriere di Campofreddo e Sassello (secc. XVII-XVIII)*



Fonte: tabelle 6 e 7.

Il passaggio a forme di locazione perpetua avviene, anche se trentanove anni più tardi, anche a Sassello, dove però, già dagli inizi del XVIII secolo, si registra una sensibile diminuzione dei canoni. La struttura produttiva, in-

⁶³ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1248, *Affitti 1703-06*.

fatti, è fortemente danneggiata, soprattutto a causa della poca cura degli affittuari. L'ultimo di questi, Gio. Batta Ferrando, vedendo la situazione aggravarsi, abbandona la ferriera lasciando un debito che, nel 1705, viene quantificato in circa 3.550 lire⁶⁴. L'impianto resta sfritto fino al 1709, quando la Camera stipula un nuovo contratto ed il conduttore si obbliga a sostenere le spese di riparazione in cambio, ancora una volta, di un canone ridotto.

A partire dal 1723 il fitto percepito cresce sensibilmente, ma nel 1742, poiché la ferriera abbisogna di nuovi interventi, la Camera procede alla stipula di un'enfiteusi perpetua che prevede la corresponsione di 420 lire annue.

Nel corso del Settecento, dunque, anche per le ferriere, così come accade per i mulini, si registra un ricorso sempre più frequente a contratti di enfiteusi perpetua, che importano il pagamento di canoni sensibilmente inferiori rispetto a quelli di affitto percepiti negli anni immediatamente precedenti. Tale prassi, dal punto di vista della Repubblica, ha almeno due vantaggi: in primo luogo non è necessario provvedere ad un frequente rinnovo dei contratti, che rimangono tendenzialmente stabili per periodi piuttosto lunghi; inoltre è possibile addossare ai conduttori tutti gli oneri derivanti dalla gestione dell'impianto. Il corrispettivo a loro carico è dunque agevolato per ristorarsi delle spese affrontate e da affrontare, ma tale soluzione evita inoltre al governo genovese di dover impegnare funzionari pubblici per sovrintendere ai lavori di manutenzione.

Si registra dunque, ancora una volta, una sorta di difficoltà della Repubblica a curare gli impianti in termini efficienti e, anche in questo caso, nonostante si scelga di appaltarli a privati cittadini e si cerchi di far ricadere su di loro la maggior parte degli oneri di gestione, la Camera deve spesso accontentarsi di un canone piuttosto contenuto, ma comunque più vantaggioso rispetto alla conduzione in proprio.

3. *Gli altri impianti*

Tra le altre attività produttive che nella Liguria preindustriale conoscono una rilevante diffusione vi è la fabbricazione della carta, effettuata nelle numerose cartiere dislocate soprattutto in alcune valli del Ponente ed espor-

⁶⁴ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1247, *Affitti 1699-1702* e 1248, *Affitti 1703-1706*.

tata in diversi paesi europei⁶⁵. Anche in questo caso si rivela di importanza strategica la possibilità di disporre di energia motrice: da qui l'esigenza di costruire gli impianti in prossimità dei corsi d'acqua, che viene inoltre largamente impiegata anche nel processo produttivo⁶⁶. I maestri cartai, diversamente rispetto a quanto accade per i ferrieri, sono riuniti in una corporazione ed inoltre esistono specifiche norme circa la qualità dei prodotti emanate dai Censori, una delle magistrature della Capitale⁶⁷.

⁶⁵ Cfr. M. CALEGARI, *La manifattura genovese della carta (sec. XVI-XVIII)*, Genova 1986, p. 37 e sgg. Per il caso specifico dell'Inghilterra si veda D.C. COLEMAN, *The British paper industry (1495-1860)*, London 1958, pp. 17-20, 92.

⁶⁶ Cfr. P. MASSA, *Tipologia industriale* cit., pp. 48-49. Sulla lavorazione della carta in Liguria in Età preindustriale si rinvia in particolare a: D. PRESOTTO, *Aspetti dell'economia Ligure nell'età napoleonica: cartiere e conchiere*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., V (1965), pp. 165-179; L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., pp. 63-69; M. CALEGARI, *La cartiera genovese tra Cinquecento e Seicento*, in «Quaderni del Centro di Studio sulla Storia della Tecnica del C.N.R. presso l'Università degli Studi di Genova», 12 (1984) (dove riprende e commenta la descrizione in G.D. PERI, *Il negoziante*, Venezia 1672, pp. 50-54); M. CALEGARI, *Mercanti imprenditori e maestri paperai nella manifattura genovese della carta (sec. XVI-XVII)*, in «Quaderni Storici», n. 59, XX/2 (1985), pp. 445-479; M. CALEGARI, *La manifattura genovese della carta* cit.; P. MASSA, *Tipologia industriale* cit., soprattutto pp. 48-49, 55-57, 59-60; P. CEVINI, *Edifici da carta genovesi. Secoli XVI-XIX*, Genova 1995. In termini più generali, anche in confronto con altre aree produttive, si vedano: R. SABBATINI, *Di bianco lin candida prole. La manifattura della carta in età moderna e il caso toscano*, Milano 1990, soprattutto pp. 25-143; *Produzione e commercio della carta e del libro. Sec. XIII-XVIII*, Atti della «Ventitreesima Settimana di Studi» dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini", Prato, 15-20 aprile 1991, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1992 (in particolare i contributi della prima parte del volume).

⁶⁷ P. MASSA, *Tipologia industriale* cit., p. 49. Sulle corporazioni genovesi in Età moderna si rinvia ad alcune opere principali e all'ampia bibliografia in essi contenuta. In particolare: P. MASSA, *L'arte genovese della seta nella normativa del XV e XVI secolo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., X/1 (1970); E. GRENDI, *Introduzione alla storia* cit., pp. 85-100; P. MASSA, *Aspetti istituzionali e funzioni economiche delle corporazioni genovesi*, in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 125-152; EAD., *Forme di previdenza nelle corporazioni di mestiere a Genova in Età moderna*, già pubblicato in «La Berio», XIX (1979), pp. 3-17, ora in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 153-168; EAD., *Arti e milizia: un esempio genovese della fine del XVIII secolo*, già pubblicato in *Studi in onore di Gino Barbieri* cit., III, pp. 1011-1031, ora in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 169-187; EAD., *La repubblica di Genova e la crisi dell'ordinamento corporativo*, già pubblicato in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s. XXII (1982), pp. 247-267, ora in *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 189-210. Si vedano inoltre i contributi apparsi in *Maestri e garzoni nella società genovese fra XV e XVI secolo*, «Quaderni del Centro di Studio sulla Storia della Tecnica del C.N.R. presso l'Università degli Studi di Genova», 3 (1979), 4 (1980), 5 (1980), 9 (1982),

Si hanno notizie di una cartiera a Masone⁶⁸, che nel secondo decennio del XVIII secolo è sfitta perché bisognosa di riparazioni⁶⁹, una a Campo-freddo, che nel 1636 risulta «ruinata» e non è quindi operativa⁷⁰, e di alcune nel marchesato del Finale, in merito alle quali, però, non si dispone di specifiche informazioni gestionali⁷¹.

In alcuni feudi, tra cui Finale⁷², Rezzo⁷³, Zuccarello⁷⁴, Varese⁷⁵, Ponnasio, Cosio e Mendatica⁷⁶, risultano folli e gualchiere per la manifattura dei panni; si tratta in generale di strutture impiegate per la lavorazione di tessuti di basso livello, destinati soprattutto a soddisfare le esigenze della popolazione locale. Essi vengono di norma affittati assieme ad altri cespiti delle medesime località e mancano quindi indicazioni specifiche in relazione alla gestione economica degli stessi⁷⁷. Nel Finalese vi sono poi mulini da concia, da polvere pirica e per la lavorazione del tabacco⁷⁸. A Montoggio è

13 (1986), 17 (1991). Per le corporazioni attive nello scalo genovese si rinvia, da ultimo, a L. PICCINNO, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XL/1 (2000).

⁶⁸ Cfr. G. BENVENUTO, «*Un bosco applicato a ferriere*» cit., p. 56.

⁶⁹ Ciò si ricava da un documento intitolato «Nota de legnami che abbisognano per porre il lavoro l'edificio da carta» (ASG, *Antica Finanza*, n. 977, *Masone 1713-1719*). In una relazione sugli introiti del feudo di Masone conservata nella stessa filza si precisa che la cartiera potrebbe fruttare 350 lire annue di fitto.

⁷⁰ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 228.

⁷¹ G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, «*Sotto il felice e dolce dominio sella Serenissima Repubblica*» cit., pp. 105-107 e *passim*. Come si è già avuto modo di osservare (cfr. cap. II, § 4-5), non si dispone di dati sulla gestione dei singoli impianti del finalese, ma unicamente di macrovoci; ciò consente dunque solamente una mera enumerazione delle unità produttive, ma non permette approfondimenti in relazione alla conduzione delle stesse.

⁷² ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1255, *Affitti 1738-42*.

⁷³ G. DE MORO, *La Valle di Rezzo* cit., p. 256.

⁷⁴ Cfr. ASG, *Antica Finanza*, n. 1488.

⁷⁵ ASG, *Magistrato delle Comunità*, n. 809.

⁷⁶ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 243 e sgg.

⁷⁷ Il reddito di tali impianti è infatti piuttosto basso; pertanto, se la Camera decidesse di affittarli in maniera autonoma rischierebbe di non trovare alcun conduttore. Essi vengono normalmente affidati ai mugnai per fornire loro una ulteriore fonte di introiti. Indicazioni a questo proposito in ASG, *Antica Finanza*, n. 1488.

⁷⁸ Cfr. G. ASSERETO - G. BONGIOVANNI, «*Sotto il felice e dolce dominio sella Serenissima Repubblica*» cit., pp. 107-109; ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1255, *Affitti 1738-42*.

documentata anche l'esistenza di alcune "ressiche da tavole", cioè seghe per il legno, che sono affittate insieme con i mulini da grano⁷⁹.

Un accenno meritano infine i forni, l'unica delle strutture qui considerate che non ricorre all'energia dell'acqua per il suo funzionamento. Essi, come i mulini, sono diffusi capillarmente sul territorio, anche se talvolta possono essere privati, oppure gestiti dalle comunità. Il loro valore appare di norma modesto: nella giurisdizione di Zuccarello non supera le 14 lire e ciò in quanto nell'estimo, spesso accorpato a quello di altri impianti, compare solo la struttura in pietra e calce all'interno della quale si realizza la cottura del pane e, al massimo, un vano per il deposito della legna⁸⁰.

L'anonimo estensore di una relazione sui redditi del marchesato di Zuccarello, redatta nella prima metà del Seicento, precisa che dal forno del capoluogo si può percepire un reddito di 60 scudi o più, mentre da quello di Bardineto 70 lire l'anno⁸¹.

⁷⁹ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 108 r.-v.

⁸⁰ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1255, 2756, 2757.

⁸¹ Un esemplare si trova in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2756, *Zuccarello. Pratiche per redditi 1717-25*.

Capitolo V - La gestione delle risorse agricole e boschive

1. Territorio e colture

Le risorse agricole e boschive non sono distribuite uniformemente in tutti i feudi esaminati, ma la loro consistenza, e dunque la loro rilevanza in termini di entrate, varia da luogo a luogo. A Montoggio, Varese, Roccatagliata, Sassello e Busalla, in particolare, assume un discreto risalto, mentre in altre realtà, quali Campofreddo, Carrosio e Zuccarello, la loro presenza è decisamente contenuta e l'entità dei redditi prodotti del tutto trascurabile, tanto che gli stessi amministratori dell'epoca non sembrano dedicarvi particolare attenzione¹.

Si tratta spesso di beni allodiali appartenuti ai precedenti signori e acquisiti dallo Stato genovese nel momento in cui ottiene l'investitura su tali giurisdizioni. Dunque, ancora una volta, non si è di fronte ad una situazione creata *ex novo* dalla Dominante, ma ad una realtà preesistente che la stessa si limita a gestire con criteri probabilmente analoghi a quelli utilizzati dagli antichi feudatari.

Le ragioni della presenza più o meno consistente e della differente distribuzione di risorse agricole e boschive da un territorio ad un altro vanno quindi ricercate indietro nel tempo. Agli inizi del Seicento, l'anonimo estensore di una ricca relazione cui si è più volte fatto ricorso precisa infatti che Roccatagliata e Montoggio

« per quel che si è sempre tenuto erano Abbatie Ecclesiastiche, le quali, a' tempi di Papa Fiesco, furono permutate in altri luoghi della giuriditione Dartonese; e dette Abbatie e luoghi restarono dal soggetto ecclesiastico nel laico con le gravezze ch'hanno al presente e delle decime de' bestiami e vettovaglie, e questo perché *li terreni erano e sono in emphyteosim ...* »².

Risalgono certamente ad epoca medievale anche i "livelli" dei beni situati nella giurisdizione di Varese, ma non si hanno indicazioni precise sulla

¹ Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 218, *passim*.

² *Ibidem*, c. 111 v. Il corsivo è nostro. Il riferimento è Sinibaldo dei Fieschi, pontefice dal 1243 al 1254 con il nome di Innocenzo IV.

loro matrice d'origine. Tale feudo, al pari di Roccatagliata e Montoggio, era investito alla famiglia Fieschi e viene acquisito dalla Repubblica nel 1547³.

A Carrosio, invece, come affermano gli anziani del paese, vi sono terreni che sono stati concessi in affitto « ab antico » ad alcuni abitanti del luogo, che, per tale motivo, pagano un canone annuo ai feudatari, ma « nessuno ha saputo dire se vi siano le investiture »⁴.

Più articolato si presenta il caso di Sassello, dove l'uso di « dare in enfiteusi effetti fu antichissimo [...], praticato non di raro da Signori Doria all'ora che ne avevano il dominio, e ciò credesi facessero per renderli abitabili quei monti, non men lontani che salvaggi, e con ciò renderli più che si poteva domestici e praticabili ». Si tratta infatti di un'area costituita in gran parte da « boschi salvaggi di diverse specie, non con altra industria cresciuti che dalla natura produttrice per ordine e comando »⁵.

In questo caso la concessione in enfiteusi di appezzamenti coltivi e boschivi deriva dunque da una colonizzazione dell'area montana, avviata probabilmente in una fase di espansione demografica o di redistribuzione del popolamento. Tale processo è verosimilmente iniziato verso la metà del Cinquecento, quasi in parallelo con altre due aree simili: i boschi di Ovada e quelli di Savona. Un primo insediamento stagionale è probabilmente collegato all'attività delle ferriere della zona, che spinge periodicamente gli uomini dei borghi circostanti a spostarsi nelle vicine boscaglie per la preparazione e l'approvvigionamento del combustibile. Successivamente, la valorizzazione delle abbondanti risorse boschive di tale area, utilizzabili per la silvicoltura e l'allevamento, ma non ancora sfruttate perché meno adatte alle installazioni umane, ha favorito la stabilizzazione degli insediamenti⁶. A metà Seicento, l'avanzamento del processo di colonizzazione a Sassello è testimoniato dalla destinazione ad usi seminativi di alcuni terreni e, soprattutto, dall'edificazione di case e di un gran numero di “cassine”, costruzioni

³ Cfr. cap. I, § 2.

⁴ Sono riportati ventiquattro nominativi che pagano complessivamente ogni anno circa 18 lire, oltre a 8 capponi e 15 polli, ma non è stato possibile reperire i documenti che attestino la regolarità di tali situazioni. Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 566, cc. 277-281.

⁵ ASG, *Antica Finanza*, n. 1344.

⁶ Cfr. D. MORENO, *La colonizzazione dei « Boschi d'Ovada »* cit. e D. FRANCHELLO, *Formazione e sviluppo di un fronte di penetrazione colonica* cit.

rustiche destinate al deposito dei prodotti del bosco o come riparo degli animali e, talvolta, anche degli uomini (cfr. la tabella 1) ⁷.

Tabella 1. *Tipologia di insediamenti nei boschi di Sassello (1650-51)*

Tipologia	Consistenza	Tipologia	Consistenza
Cassine	115	Ferriere	3
Case	14	Stalle	2
Forni	5	Capanne	1
Maglietti	4	Serre	1

Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 84.

Come si è più volte ricordato, i territori in esame sono in massima parte collinari e montuosi, attraversati da corsi d'acqua a regime irregolare, pertanto, al pari di quasi tutto il dominio della Repubblica, non appaiono particolarmente adatti all'agricoltura ⁸. Il loro utilizzo a tale scopo ha implicato notevoli trasformazioni dell'ambiente; fra queste, la più nota ed evidente è senza dubbio la costruzione delle cosiddette "fasce", le caratteristiche terrazze che hanno permesso da secoli l'utilizzazione dei pendii del Genovesato ⁹. Il paesaggio agrario che ne risulta non è tuttavia uniforme, ma si presenta in maniera piuttosto articolata, con peculiarità differenti da zona a zona. Nelle valli interne e nell'alta montagna, in particolare, la coltivazione è orientata a garantire l'autonomia alimentare della popolazione rurale, mentre nelle colline e lungo la fascia litoranea l'uliveto e il vigneto forniscono spesso produzioni abbondanti e danno vita ad una certa commercializzazione delle eccedenze ¹⁰.

⁷ Sul significato del termine "cassina" cfr. M. QUAINI, *I boschi della Liguria e la loro utilizzazione per i cantieri navali: note di geografia storica*, in « Rivista Geografica Italiana », LXXV (1968), pp. 508-531 (in particolare p. 529 e i riferimenti bibliografici alla nota 58).

⁸ E. GRENDI, *Introduzione alla Storia* cit., p. 16 e sgg. Si è infatti rilevato che in questi feudi il modello dominante è quello di un'economia integrata, in cui il reddito agrario risulta minoritario rispetto a quello delle attività manifatturiere o di trasformazione di prodotti agricoli (cfr. cap. II § 5).

⁹ G. ROVERETO, *La storia delle "fasce" dei Liguri*, in « Le vie d'Italia », XXX (1924), pp. 529-535.

¹⁰ Su questi temi si vedano: M. QUAINI, *Per la storia del paesaggio agrario* cit., *passim*; C. COSTANTINI, *Comunità e territorio* cit., *passim*; E. GRENDI, *Introduzione alla Storia* cit., pp. 15-40, 105 e sgg.; S. LAGOMARSINI, *Vita quotidiana nelle campagne*, in *Storia illustrata di Genova* cit., IV, pp. 881-896. Nel Ponente Ligure, in particolare nella zona di Sanremo, è importante

In generale, quello delle campagne liguri è un sistema economico legato prevalentemente ad una agricoltura di sussistenza, dove vige l'imperativo di produrre tutto ciò che serve ai bisogni della famiglia contadina, il che comporta un ridotto ricorso al mercato. Ciò fa sì che si registri, in generale, una forte resistenza alla specializzazione produttiva, anche se tale opportunità consentirebbe di sfruttare in maniera più razionale le potenzialità agrarie delle singole aree. Si tratta comunque di una fisionomia che permane a lungo, come del resto emerge chiaramente dai dati rilevati in occasione di un'inchiesta condotta nel 1799 dalle autorità della Repubblica democratica. Essi rivelano in particolare che la coltura del grano risulta diffusa un po' in tutta la regione, comprese quelle aree collinari o montane dove le rese unitarie, espresse in termini di prodotto ottenuto per unità di semente impiegata, risultano molto basse, talvolta dell'ordine di 2-3 a 1¹¹. Il frumento, dunque, anche a prezzo di una fatica che può apparire sproporzionata rispetto ai risultati ottenuti, è coltivato altresì in quelle zone più "ostili", e ciò non solo perché rappresenta un elemento essenziale per l'alimentazione contadina, ma anche perché da esso si ricava la paglia che viene impiegata per molteplici usi, non ultimo la copertura di capanne, cascine e persino case. Tuttavia, a motivo delle scarse rese, esso è in realtà poco presente nella dieta delle popolazioni rurali; a tale carenza si supplisce con sostituti panificabili che assicurano raccolti più abbondanti, in particolare alcuni cereali minori, come

anche il commercio degli agrumi (cfr. G. FELLONI, *Commercializzazione e regime agrario: gli agrumi di Sanremo nel XVII e XVIII secolo*, già pubblicato in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna 1977, pp. 503-515, ora in ID., *Scritti di Storia economica* cit., pp. 937-954). In termini più generali si vedano inoltre: E. SERENI, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Roma-Bari 1974³; G. COPPOLA, *La montagna alpina* cit., pp. 495-530; F. BETTONI - A. GROHMANN, *La montagna appenninica. Paesaggi ed economie*, *Ibidem*, pp. 585-641.

¹¹ Cfr. C. COSTANTINI, *Comunità e territorio* cit. pp. 316-318. Per i dati analitici si veda ASG, *Repubblica Ligure*, n. 610. Valori piuttosto bassi nelle rese del grano emergono anche dallo studio della documentazione gestionale di alcune tenute nobiliari, quali ad esempio la badia di Tiglieto, un'area vicina alla giurisdizione di Sassello (cfr. G. DORIA - G. SIVORI, *Nell'area del castagno* cit.), o la Boidina, un'azienda agraria del basso Piemonte appartenente alla famiglia Doria: cfr. G. DORIA - G. SIVORI, *Il declino di un'azienda agraria nella piana alessandrina tra la seconda metà del '500 e la fine del '600*, già pubblicato in *Agricoltura e aziende agrarie nell'Italia centro-settentrionale (secc. XVI-XIX)*, a cura di G. COPPOLA, Milano 1983, pp. 13-39, ora in G. DORIA, *Nobiltà e investimenti* cit., in particolare pp. 310-312. In termini più ampi si vedano le considerazioni di G. LEVI, *L'energia disponibile*, in *Storia dell'economia italiana*, II, *L'età moderna: verso la crisi*, Torino 1991, soprattutto pp. 147-162.

segale, avena e orzo, cui si aggiungono la “mistura” – costituita da farro, fave e panico –, il miglio, i legumi e, in molti casi, le castagne¹². Ad essi si affianca, nel corso del Settecento, il mais, la cui introduzione risale probabilmente agli anni Trenta del secolo, anche se si hanno sporadiche testimonianze precedenti, mentre bisogna attendere la fine dell’*Ancien Régime* per la diffusione della patata¹³.

Il lavoro dei campi, però, cui si dedica buona parte della popolazione rurale, non impegna la manodopera in maniera continuativa, e lascia spazio a migrazioni stagionali di lavoratori verso i centri costieri, la Dominante, la Pianura Padana o l’Europa del Nord: da tali occupazioni i contadini traggono una fonte di reddito per integrare il proprio bilancio familiare¹⁴. Contribuisce ad incrementare le entrate degli agricoltori anche l’esercizio di attività produttive, come ad esempio la tessitura della seta. Tale lavorazione, iniziata nel Quattrocento come attività tipicamente urbana, nei secoli successivi si trasforma in produzione domestica e si concentra soprattutto nella Riviera di Levante, dando vita ad una realtà protoindustriale già agli inizi del Seicento¹⁵. Genova, però, rimane il centro direzionale di questa manifattura, dove i mercanti appaltatori curano sia gli aspetti commerciali, cioè la collocazione del prodotto finito, sia quelli industriali, attraverso un sistema di controlli sulla manodopera, mentre i telai sono di proprietà dei lavoratori¹⁶. Nel feudo di Roccatagliata, uno dei centri interessati da tale lavorazione, tra la fine del XVI secolo e la seconda metà del XVIII si registra una progressi-

¹² C. COSTANTINI, *Comunità e territorio* cit. p. 319. Cfr., in termini più ampi, G. CHERUBINI, *La “civiltà” del castagno* cit., pp. 247-280; M.A. VISCEGLIA, *I consumi in Italia in Età moderna*, in *Storia dell’economia italiana*, II cit., pp. 211-241.

¹³ Cfr. C. COSTANTINI, *La Repubblica* cit., pp. 465-487.

¹⁴ Cfr. ID., *Comunità e territorio* cit., pp. 309-315.

¹⁵ Per un primo orientamento sul tema della protoindustria si rimanda ad alcune opere generali ed alla loro bibliografia, in particolare: S. POLLARD, *La conquista pacifica. L’industrializzazione in Europa dal 1760 al 1970*, Bologna 1984 [ediz. orig. 1981], soprattutto pp. 111-134; P. KRIEDTE - H. MEDICK - J. SCHLUMBOHM, *L’industrializzazione prima dell’industrializzazione*, Bologna 1984 [ediz. orig. 1977]; *La società inafferrabile. Protoindustria, città e classi sociali nell’Italia liberale*, a cura di A. DE CLEMENTI, Roma 1986.

¹⁶ Cfr. P. MASSA, *Conseguenze socioeconomiche dei mutamenti di struttura nella tessitura serica ligure*, già pubblicato in *Studi in memoria di Mario Abrate*, Torino 1986, pp. 601-620, ora in EAD., *Lineamenti di organizzazione economica* cit., pp. 283-305; EAD., *La “fabbrica” dei velluti genovesi da Genova a Zoagli*, Milano 1981.

va crescita del numero dei telai attivi, che passano da 131 nel 1582 a 150 nel 1660 e a 489 nel 1772¹⁷.

È possibile condurre un'indagine sulla gestione delle risorse agricole e boschive presenti nei feudi in esame grazie ad alcuni registri nei quali, con modalità differenti da luogo a luogo, sono annotati tutti gli appezzamenti di terra di spettanza della Camera. Ogni cartulario rappresenta in pratica una sorta di catasto che ha come obiettivo precipuo quello di descrivere le caratteristiche essenziali dei beni, effettuandone anche una ricognizione sommaria attraverso una misurazione "a vista", e di individuarne i possessori¹⁸.

I registri in oggetto, tuttavia, non sono compilati nella stessa maniera e si riferiscono a tempi diversi. Quelli di Montoggio, Varese e Roccatagliata risalgono al periodo 1584-86, mentre per Sassello e Busalla, acquistati in tempi successivi, sono necessariamente posteriori¹⁹. Per Sassello si dispone anche di "revisioni", cioè di registri compilati a distanza di alcuni anni rispetto al precedente per aggiornare l'elenco dei titolari dei beni enfiteutici, effettuare una verifica sulle reali condizioni delle "possessioni" ed eventualmente aggiornarne l'estimo²⁰. A Montoggio, Roccatagliata e Varese, invece, le ponderose e accurate descrizioni compilate sul finire del XVI secolo costituiscono una base per la gestione di tali cespiti ancora per tutto il Settecento²¹. Gli aggiornamenti compiuti in questi casi, a differenza delle revisioni di Sassello, infatti, si traducono nella compilazione di semplici partitari nei quali sono riportati i nominativi dei possessori e dei fitti complessiva-

¹⁷ P. MASSA, *La "fabbrica" dei velluti genovesi* cit., pp. 79, 102.

¹⁸ Sui catasti come fonti per lo studio delle realtà agricole si vedano soprattutto: R. ZANGHERI, *I catasti*, in *Storia d'Italia*, 5, *I documenti* cit., pp. 759-806; ID., *Catasti e storia della proprietà terriera*, Torino 1980.

¹⁹ Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 191 (Montoggio); *Magistrato delle Comunità*, nn. 809 (Varese) e 775 (Roccatagliata); *Antica Finanza*, nn. 84 (Sassello) e 1374 (Busalla).

²⁰ Tra i registri che contengono aggiornamenti totali o parziali, nuove investiture e revisioni si segnalano in particolare: ASG, *Antica Finanza*, nn. 85, 264, 265, 576, 581, 649, 650, 659; *Magistrato delle Comunità*, nn. 777 e 874.

²¹ Si provvede di norma all'aggiornamento degli estimi nel momento in cui il podere viene investito ad un nuovo enfiteuta, che, a fronte di tale concessione, è tenuto a pagare un diritto commisurato al valore del bene. Numerosi esempi per Montoggio in ASG, *Camera del Governo*, *Finanze*, nn. 666-668; per Varese in ASSp, *Comune di Varese*, b. 47, *Atti civili 1547-50*; b. 83, *Atti civili 1606-07*; b. 113, *Atti civili 1665-66*, *1666-67* e *1668-69*; b. 136, *Atti civili 1718-20*; b. 148, *Atti civili 1745-47*.

mente dovuti da ciascuno, senza però prevedere alcun controllo sulle reali condizioni dei singoli poderi²².

Spesso, in tali registri, oltre ai nomi dei possessori dei singoli appezzamenti ed ai confini, sono riportate ulteriori indicazioni, quali le dimensioni (solitamente il perimetro), l'estimo del bene ed il canone annuo dovuto, in denaro o in natura. Tuttavia, i criteri di compilazione, che obbediscono senza dubbio alle necessità informative dell'epoca, in alcuni casi appaiono scarsamente uniformi e non consentono sempre un'analisi approfondita della realtà in esame²³.

Per Busalla, Sassello e Varese, invece, si dispone delle destinazioni colturali delle singole "possessioni", dell'indicazione dei fitti in denaro o in natura e, talvolta, anche dell'estimo e delle dimensioni dei poderi. È pertanto possibile esaminare più in dettaglio tali contesti.

Il registro di Varese, che risale al 1586, prende in considerazione solamente alcune ville del feudo e pertanto sembra essere in realtà parziale, anche alla luce di un precedente esemplare di inizio Cinquecento redatto per ordine dei Fieschi, all'epoca feudatari del luogo²⁴. Per Sassello si è scelto un registro compilato nel 1650-51, che costituisce una delle prime "revisioni" dei poderi compilate dalla Repubblica all'indomani dell'investitura imperiale del feudo ed anche una delle più ricche di dettagli. Il volume di Busalla, infine, che risale alla prima metà del Settecento, è l'unico dei registri presi in considerazione che, oltre a beni enfiteutici, comprenda anche beni dati in affitto temporaneo. Ad esso sono stati accostati alcuni "quadernetti" che contengono in dettaglio gli affitti percepiti da tali "possessioni"²⁵.

²² Cfr. per Montoggio ASG, *Antica Finanza*, nn. 421, 423, 1368; *Manoscritti*, n. 5. È però possibile che tale operazione sia stata comunque effettuata e riportata su registri ad oggi non rinvenuti.

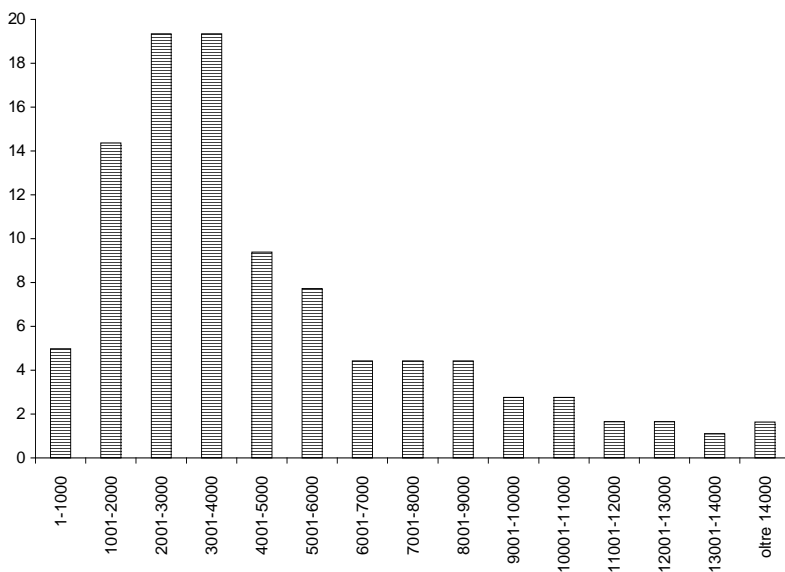
²³ I registri relativi a Montoggio e Roccatagliata sembrano indicare non solo i terreni camerali concessi in enfiteusi, ma anche i beni di proprietà privata. Inoltre i dati analitici riguardano soprattutto la descrizione dei confini e delle modalità con cui i possessori hanno acquisito i beni al momento detenuti, mentre le altre informazioni sono fornite in maniera sommaria o sporadica. Cfr. ASG, *Manoscritti*, n. 191; *Magistrato delle Comunità*, n. 775.

²⁴ Per il cosiddetto "Registro dei Fieschi" si veda F. MOSCATELLI, *Territorio e popolazione nell'alta Val di Vara: Varese Ligure in Età moderna*, in *Territorio e società* cit., pp. 103-166 (qui pp. 110-114).

²⁵ Cfr. tabelle 8 e 9.

È possibile fare alcune osservazioni preliminari guardando la consistenza dei beni nei singoli feudi e le combinazioni colturali rilevate. Il registro di Varese, che come si è detto appare incompleto, prende in considerazione un totale di 116 “possessioni”, delle quali non sono note la dimensione e nemmeno l’estimo²⁶; quello di Sassello riporta nel complesso 197 beni, la maggior parte dei quali ha un valore non superiore alle 500 lire ed un perimetro che non eccede i 4.000 passi (cfr. i grafici 1 e 2).

Grafico 1. *Sassello: ripartizione percentuale delle possessioni per classi dimensionali (1650-51)**

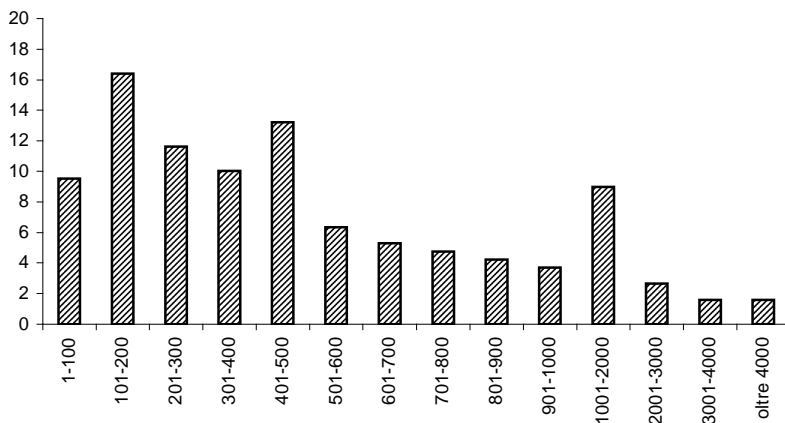


Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 84.

* La dimensione è indicata in passi.

²⁶ Cfr. ASG, *Magistrato delle Comunità*, n. 809.

Grafico 2. *Sassello: ripartizione percentuale delle possessioni per classi d'estimo (1650-51)**



Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 84.

* L'estimo è indicato in lire.

Tabella 2. *Combinazioni colturali a Varese (1586)*

Tipologia	N. possessioni	%
Castagnativa	25	21,6
Prativa	15	12,9
Lavorativa	9	7,8
Boschiva	8	6,9
Ortiva	6	5,2
Terra	6	5,2
Castagnativa e lavorativa	4	3,5
Arborata, lavorativa, prativa	4	3,5
Lavorativa e prativa	4	3,5
Possessioni non meglio indicate	4	3,5
Prativa e seminativa	3	2,6
Seminativa	3	2,6
Altre	25	21,6
Totale	116	100,0

Fonte: ASG, *Magistrato delle Comunità*, n. 809.

Tabella 3. *Combinazioni colturali a Sassello (1650-51)*

Tipologia	N. possessioni	%
Boschiva, Castagnativa	48	24,4
Castagnativa	36	18,3
Boschiva	25	12,7
Boschiva, Prativa	19	9,6
Boschiva, Castagnativa, Prativa	12	6,1
Boschiva, Castagnativa, Campiva, Prativa	8	4,1
Boschiva, Campiva, Prativa	8	4,1
Boschiva, Castagnativa, Campiva	4	2,0
Castagnativa, Prativa	4	2,0
Boschiva, Castagnativa, Fruttiva	3	1,5
Castagnativa, Campiva, Prativa	3	1,5
Prativa	3	1,5
Altre combinazioni	18	9,1
Possessioni non agricole	6	3,1
Totale	197	100,0

Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 84.

A Busalla i 191 poderi sono divisi in tre gruppi, cioè quelli affittati (40), quelli concessi in enfiteusi (33) e quelli, ben più numerosi, “controversi” (118). Relativamente a questi ultimi, oggetto di contesa fra la Repubblica e i singoli possessori, la Camera genovese non sembra percepire alcun canone²⁷.

Nonostante le fonti esaminate forniscano informazioni parzialmente differenti, il dato che emerge incontrovertibile dall’esame delle destinazioni d’uso dei poderi è la prevalenza del castagneto e del bosco, soli o combinati fra di loro, cui seguono prati destinati al pascolo del bestiame e seminativi. L’incolto è pressoché inesistente: ciò peraltro conferma il fatto che si tratta di un’agricoltura povera, in cui si cerca di sfruttare al massimo qualsiasi lembo di terra. In alcuni casi vi sono poi beni indicati come “non agricoli”; con tale dicitura si intendono case o fabbricati senza terreni annessi o, come accade per Sassello, ferriere e maglietti²⁸.

²⁷ ASG, *Antica Finanza*, n. 1374.

²⁸ Cfr. la tabella 1. In relazione a questi ultimi e alla loro gestione si rinvia alle considerazioni fatte nel precedente capitolo.

Tabella 4. *Combinazioni colturali a Busalla (prima metà XVIII secolo)**

Tipologia	Classe A		Classe B		Classe C		Totale	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Boschiva					2	1,7	2	1,1
Boschiva e castagnativa			1	3,0	2	1,7	3	1,6
Campiva	16	40,0	5	15,2	15	12,7	36	18,9
Campiva e castagnativa	1	2,5			6	5,1	7	3,7
Campiva e prativa			12	36,4	18	15,3	30	15,7
Campiva e vignativa					2	1,7	2	1,1
Campiva, prativa e castagnativa					3	2,5	3	1,6
Campiva, prativa e vignativa			3	9,1	1	0,9	4	2,1
Castagnativa	18	45,0	4	12,1	30	25,4	52	27,2
Giardino	2	5,0					2	1,1
Masseria	1	2,5					1	0,5
Prativa	2	5,0	1	3,0	9	7,6	12	6,3
Prativa e castagnativa			1	3,0			1	0,5
Terra (non meglio indicata)			2	6,1	23	19,5	25	13,1
Zerbiva					2	1,7	2	1,1
Altre					4	3,4	4	2,1
Case			4	12,1	1	0,9	5	2,6
Totale	40	100,0	33	100,0	118	100,0	191	100,0

Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 1374.

* Classi: A = beni a locazione temporanea; B = beni a locazione perpetua; C = beni controversi.

I dati esposti nelle tabelle 2, 3 e 4 si riferiscono al numero delle “possessioni” rilevate in ciascun feudo e alle relative destinazioni colturali; la mancanza di indicazioni relative alla superficie di ciascun appezzamento non consente peraltro una ripartizione dell’estensione complessiva in relazione all’effettivo utilizzo agricolo o silvo-pastorale.

Sulla base di tali informazioni sono stati costruiti i grafici 3, 4 e 5, che indicano rispettivamente le combinazioni colturali prevalenti in ciascun territorio. Ciò è stato realizzato ordinando i dati riportati nelle citate tabelle in maniera decrescente, in base alla frequenza con la quale sono state rilevate le singole coltivazioni. Si sono poi cumulate le voci fino a raggiungere almeno il 50%+1 del totale delle “possessioni”, in modo da fornire un orientamento sulle destinazioni d’uso dominanti.

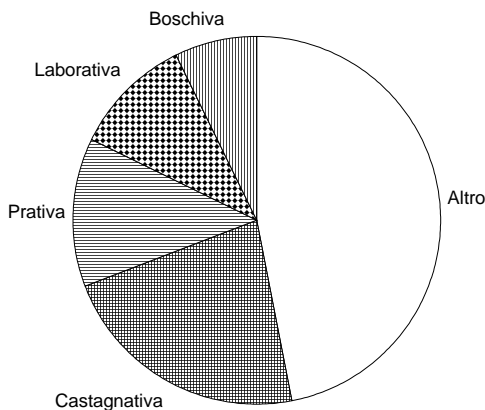
Nelle colline e sui monti di Varese prevale il castagneto (21,55%), seguito dal prato (12,93%), importante per l’allevamento, abbastanza diffuso nella

zona²⁹, dai campi (10,34%) e dai boschi (6,90%). A Sassello, invece, risultano più importanti il castagneto (18,27%), il bosco (12,69%) e la combinazione bosco-castagneto (24,37%), che insieme rappresentano oltre il 55% degli utilizzi complessivamente riscontrati, mentre il campo è relegato a porzioni minoritarie, in ogni caso sempre combinate con bosco, castagneto o prato.

A Busalla, infine, la cui giurisdizione è ubicata per la maggior parte lungo la valle dello Scrivia, accanto al castagneto, che rappresenta, ancora una volta, una coltura dominante (oltre il 27% del totale), si ritrovano poderi destinati al seminativo (18,85%) e alla combinazione campo e prato, che evidenzia un abbinamento della coltivazione all'allevamento del bestiame (15,71%).

È dunque in generale “l'albero dei poveri”, cioè il castagno, ad essere il protagonista dell'agricoltura di questi territori, così come in altre aree dell'Italia dove la produzione cerealicola è cronicamente al di sotto del fabbisogno della popolazione³⁰.

Grafico 3. *Combinazioni colturali prevalenti a Varese (1586)*



²⁹ Cfr. D. MORENO, *Per una storia delle risorse ambientali. Pratiche agro-silvo-pastorali e copertura vegetale in alta Val di Vara*, in «Quaderni Storici», n. 69, XXIII/3 (1988), pp. 941-979.

³⁰ Si vedano ad esempio le considerazioni di S. MARINI, *L'albero del ricco e l'albero del povero: lo sfruttamento del castagno e dell'abete nel feudo di Vernio*, in *L'uomo e la foresta* cit., pp. 955-970; G. CHERUBINI, *La "civiltà" del castagno* cit., pp. 247-280; D. COLTELLI, *La «civiltà» del castagno in Lunigiana*, in «Cronaca e Storia di Val di Magra», VI (1977), pp. 157-179; M.A. VISCEGLIA, *I consumi in Italia in Età moderna* cit., pp. 211-241.

Grafico 4. *Combinazioni colturali prevalenti a Sassello (1650-51)*

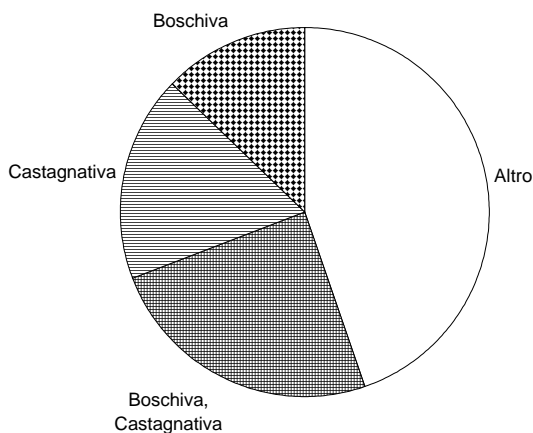
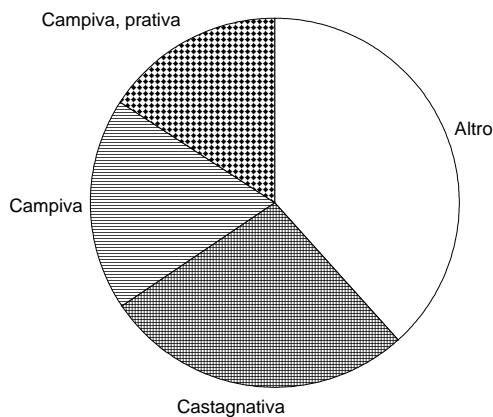


Grafico 5. *Combinazioni colturali prevalenti a Busalla (metà XVIII secolo)*



2. *Le forme di conduzione*

I terreni e le riserve boschive vengono solitamente ceduti in enfiteusi perpetua dietro pagamento di un canone periodico in denaro o in natura. Il contratto è alternativamente denominato come enfiteusi, livello o locazione

perpetua, mentre il corrispettivo annuo è indicato come fitto, censo, pigione o terratico. Il contratto ha di regola durata perpetua, o comunque molto lunga, circa trent'anni, e accorda al titolare la facoltà di trasmettere il possesso del bene ai propri eredi. Se si esaurisce la discendenza diretta e subentra una linea collaterale, gli aspiranti conduttori sono tenuti al pagamento del "laudemio", vale a dire un contributo necessario per provvedere al trasferimento della "possessione" in capo al nuovo enfiteuta, generalmente fissato nella misura del 10% del valore d'estimo dello stesso. Il dominio utile può essere ceduto ad altri; in questo caso il nuovo titolare dovrà richiedere l'investitura alla Camera previa pagamento del tributo, che nella fattispecie ricade su acquirente e venditore per metà ciascuno. Se l'enfiteuta risulta insolvente per un dato periodo, generalmente due o tre anni, il bene viene devoluto alla stessa Camera che potrà reinvestirlo ad altri³¹.

Decisamente minimo appare il ricorso ad altre forme di gestione dei poderi, come affitti a breve o medio termine e contratti di mezzadria, riscontrato ad esempio a Busalla, e che, anche al di fuori dei casi qui esaminati in dettaglio, negli altri feudi liguri risulta limitato a qualche circostanza specifica.

Non è facile individuare le ragioni che hanno determinato questa netta prevalenza dell'affitto perpetuo su quello temporaneo. Il ricorso all'enfiteusi, molto diffuso in età medievale, è motivato dal fatto che, almeno inizialmente, la logica di tale contratto spinge il conduttore ad apportare miglioramenti, poiché questi può disporre per tempi lunghissimi della "possessione" ed ha persino la possibilità di trasferire ai figli il frutto degli investimenti effettuati sul bene, senza subire aumenti del canone pattuito. Tuttavia, è previsto solamente un obbligo generico di effettuare migliorie, comunemente espresso con una clausola che impone al conduttore di restituire la terra «piuttosto migliorata che deteriorata», cosicché, in Età moderna, si diffonde l'uso dell'affitto a tempo determinato. Tale contratto prevede generalmente un canone più elevato rispetto all'enfiteusi e ciò non solo perché il proprietario del fondo spera di ricavare maggiori proventi, ma anche perché si ritiene che quanto

³¹ A. PERTILE, *Storia del diritto italiano* cit., IV, p. 296 e sgg. Si vedano: le voci *Censi*, *Enfiteusi* e *Livello* nel *Digesto italiano* cit. e nelle successive edizioni; G. GIORGETTI, *Contadini e proprietari* cit., in particolare pp. 97-103; ID., *Contratti agrari e rapporti sociali nelle campagne*, in *Storia d'Italia, Annali*, 1 cit., pp. 699-758 (specialmente pp. 716-728); P. UGOLINI, *Il potere nell'economia rurale italiana*, in *Storia d'Italia, Annali*, 1 cit., soprattutto p. 731 e sgg.; A. GHIGNOLI, *Note intorno all'origine di uno 'ius libellarium'*, in «Archivio Storico Italiano», CLVI/3 (1998), pp. 413-446.

più il fitto preteso si avvicini al massimo frutto ottenibile da un determinato podere, tanto più il contadino si adopererà per sfruttarlo al meglio³².

È probabilmente per tale motivo che, nel corso del Sei e Settecento, l'affitto per periodi più o meno lunghi risulta abbastanza diffuso nelle tenute e nei feudi di alcuni nobili genovesi dell'epoca che cercano di essere più attenti alla gestione del loro patrimonio³³.

Resta tuttavia difficile la scelta della forma di conduzione più idonea alla gestione di boschi e terreni. Per comprenderne la complessità sembra utile fare riferimento all'opinione espressa da un proprietario terriero del Settecento, Gerolamo Gnecco, il quale, acquisite alcune nozioni di tipo colturale e agronomico, cerca di razionalizzare la gestione delle proprie tenute. Egli precisa che

« I fitti deon essere per un tempo lungo e meglio sarà se si ridurranno a contratto di livello, il quale, di sua natura, fa in un certo modo considerare al livellario per proprio il podere che gli è affittato. Detto contratto di livello, però, si faccia solamente quando il podere sia in istato di giusta rendita per lo proprietario ed abbia questi la necessaria sicurezza per la rendita. I fitti ordinarii, poi, deon essere per più anni, come si è detto, perché i fitti di breve tempo impediscono il buon progresso dell'agricoltura ed invitano la malizia dell'agricoltore a raccogliere il maggior frutto che di presente può spremere dal terreno, senza che gl'importino i pregiudizi futuri. Perciò, conviene che costui abbia la speranza di godere a lungo il frutto delle sue fatiche, acciocché tutte le impieghi in preparare e mantenere in buon essere lo stesso terreno. E poichè i contadini a tutto altro pensano che a ben coltivare i poderi, curare e tener vive e sane le piante, e non hanno altro a cuore che il provvedere al proprio miserabile sostentamento, bastando loro d'acquitare con un tenuissimo frutto il padrone, mentre pur troppo son radicate in essi la pigrizia e la frode, un mezzo alquanto efficace sarà quello di far che sentano in effetto i vantaggi della buona coltivazione, non omettendosi intanto d'indurli con soavi dimostranze, e con amorevoli documenti e con consigli, all'adempimento de' loro obblighi nel lavoro e nella fedeltà. Il costume, il gusto e le persuasioni di quei che comandano, facilmente s'insinuano nelle classi inferiori »³⁴.

³² G. DORIA, *Uomini e terre* cit., pp. 89-102; G. GIORGETTI, *Contadini e proprietari* cit., pp. 97-103.

³³ A Gropoli, feudo della Lunigiana investito alla famiglia Brignole-Sale, i contratti di affitto sono stipulati in media per 2 o 3 anni; a Montaldeo, feudo dei Doria, la durata minima è di almeno 4 anni e nella tenuta della Boidina, sempre della famiglia Doria, si attesta sui 7-9 anni. Cfr. M.S. ROLLANDI, *Attività economiche e insediamenti feudali* cit., p. 567; G. DORIA, *Uomini e terre* cit., pp. 89-102; G. DORIA - G. SIVORI, *Il declino di un'azienda agraria* cit., p. 304 e sgg. Utili riferimenti, anche se relativi ad un contesto differente rispetto a quello qui considerato, in L. BONELLI CONENNA, *Prata. Signoria rurale e comunità contadina nella Maremma senese*, Milano 1976, pp. 47-65.

³⁴ [G. GNECCO], *Riflessioni sopra l'agricoltura del Genovesato* cit., pp. 185-186. Per meglio comprendere l'approccio dell'autore a tale problematica sembra utile riportare una preci-

Tuttavia, ancora una volta, il ricorso a forme di conduzione perpetua, o comunque di lunghissima durata, in alternativa a fitti a medio-lungo termine, non pare tanto una scelta del governo genovese, quanto la continuazione di una pratica già a lungo adottata dai precedenti signori. Ciò ha creato un complesso sistema economico e sociale che oppone resistenza a qualsiasi tentativo di cambiamento volto a pregiudicarne la sopravvivenza. A Montoggio e Roccatagliata, in particolare, la Repubblica si trova a doversi misurare con gli interessi economici delle locali “parentelle”, gruppi familiari abbastanza numerosi e potenti, i cui interessi sono spesso contrapposti a quelli del Governo³⁵. Ad esse, i Fieschi, nei secoli passati, avevano investito vaste estensioni terriere lasciando loro una certa autonomia nella gestione delle stesse e in alcuni casi gli effetti di tali concessioni si protraggono anche durante il Sei ed il Settecento³⁶.

3. *Canoni e fitti*

In ciascuno dei casi esaminati la Camera percepisce sia canoni in denaro sia in natura, generalmente in misura fissa e, in qualche caso, commisurati alla produzione del fondo³⁷. A Sassello prevalgono i fitti in derrate; le

sazione dello stesso contenuta nell'introduzione al volume (pp. IX-X). «Io non aveva altra notizia d'agricoltura se non quella che mi veniva somministrata dal senso comune; quando, essendomi convenuto per alleviamento delle mie indisposizioni frequentare il soggiorno in campagna, ciò mi diede occasione di passeggiar sovente per le mie tenute ed osservare i contadini che lavoravano. Il semplice lume della naturale filosofia e il giusto discernimento (di cui coloro mancavano) mi faceva conoscere che assai sregolati e difettosi erano i loro lavori e ben m'avvisai che la frequente scarsezza delle raccolte dovea provenire in gran parte dalla cattiva coltivazione che colà praticavasi. Ma io non poteva allora correggerne fondatamente gli abusi, perché io non era per anche penetrato dentro alla ragione dell'arte. Mi proposi pertanto di farvi studio e, provvedutomi di quelli Autori che di essa egregiamente hanno scritto, ed esplorata con serie riflessioni l'indole de' nostri terreni e le loro particolari esigenze, a poco a poco giunsi a tal perizia della coltivazione che, con l'esperienza da me fatte nel decorso di molti anni, potei darne rette e sicure istruzioni a miei giornalieri, i quali, dianzi, materialmente ed a caso operavano».

³⁵ Cfr. A. LERCARI, *Il feudo fliscano di Roccatagliata e la gestione delle 'parentelle'*, in *I Fieschi tra Papato e Impero*, Atti del Convegno, Lavagna, 18 dicembre 1994, a cura di D. CALCAGNO, Lavagna 1997, pp. 367-372. Sul problema del rapporto fra la Repubblica e le fazioni locali si veda O. RAGGIO, *Faide e parentele. Lo Stato genovese visto dalla Fontanabuona*, Torino 1990.

³⁶ Un esempio di tali investiture è in Appendice II, doc. 14.

³⁷ Cfr. la tabella 7.

castagne, in particolare, rappresentano la forma di pagamento prevista in oltre il 54% dei casi. A Varese, invece, risultano più diffusi i canoni in denaro, che raggiungono quasi il 99% per i beni non agricoli, in special modo quelli costituiti da case³⁸. Anche a Busalla, nella sola serie di dati completi, cioè quella che si riferisce ai beni concessi in affitto temporaneo, spiccano i canoni in moneta. Le locazioni che contemplano fitti in natura sono in gran parte relative ai rapporti di mezzadria. Tuttavia, come si è detto, a differenza di altre aree, nell'ambito qui considerato tale forma contrattuale conosce una diffusione decisamente limitata³⁹.

Tabella 5. *Tipologie di canone a Varese (1586)*

Tipo di canone	Possessioni agricole		Possessioni non agricole		Totale	
	N.	%	N.	%	N.	%
In denaro	90	77,6	71	98,6	161	85,6
Grano	16	13,8	-	-	16	8,5
Biada	8	6,9	-	-	8	4,3
Capponi	1	0,9	1	1,4	2	1,1
Non noto	1	0,9	-	-	1	0,5
Totale	116	100,0	72	100,0	188	100,0

Fonte: ASG, *Magistrato delle Comunità*, n. 809.

Tabella 6. *Tipologie di canone a Sassello (1650-51)*

Possessioni	Denaro		Castagne		Altro		Non indicato	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Agricole	43	21,8	106	53,8	2	1,0	40	20,3
Non agricole	2	1,0	1	0,5	1	0,5	2	1,0
Totale	45	22,8	107	54,3	3	1,5	42	21,3

Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 84.

³⁸ Cfr. la tabella 5.

³⁹ In termini generali e per riferimenti ad altre aree della penisola si rimanda ai seguenti studi e alla loro bibliografia: G. GIORGETTI, *Contadini e proprietari* cit., pp. 33-48; ID., *Contratti agrari e rapporti sociali nelle campagne* cit., pp. 701-716; P. UGOLINI, *Il podere nell'economia italiana* cit., pp. 764-777; S. ANSELMI, *Mezzadri e mezzadrie nell'Italia centrale*, già pubblicato in *Storia dell'agricoltura italiana* cit., II, *Uomini e classi*, pp. 201-259, ora in ID., *Agricoltura e mondo contadino*, Bologna 2001, pp. 367-430; R. FINZI, *Civiltà mezzadrile. La piccola coltura in Emilia-Romagna*, Roma-Bari 1998.

Tabella 7. *Tipologie di canone a Busalla (prima metà XVIII secolo)**

Tipo di canone	Classe A		Classe B		Classe C		Totale	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
In denaro	27	67,5	16	48,5			43	22,5
Mezzadria	8	20,0					8	4,2
In natura	1	2,5	1	3,0			2	1,01
Non indicato	4	10,0	16	48,5	118	100,0	138	72,2
Totale	40	100,0	33	100,0	118	100,0	191	100,0

Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 1374.

* Classi: A = beni a locazione temporanea; B = beni a locazione perpetua; C = beni controversi.

Tabella 8. *Affitti delle possessioni di Busalla (1749-1758)*

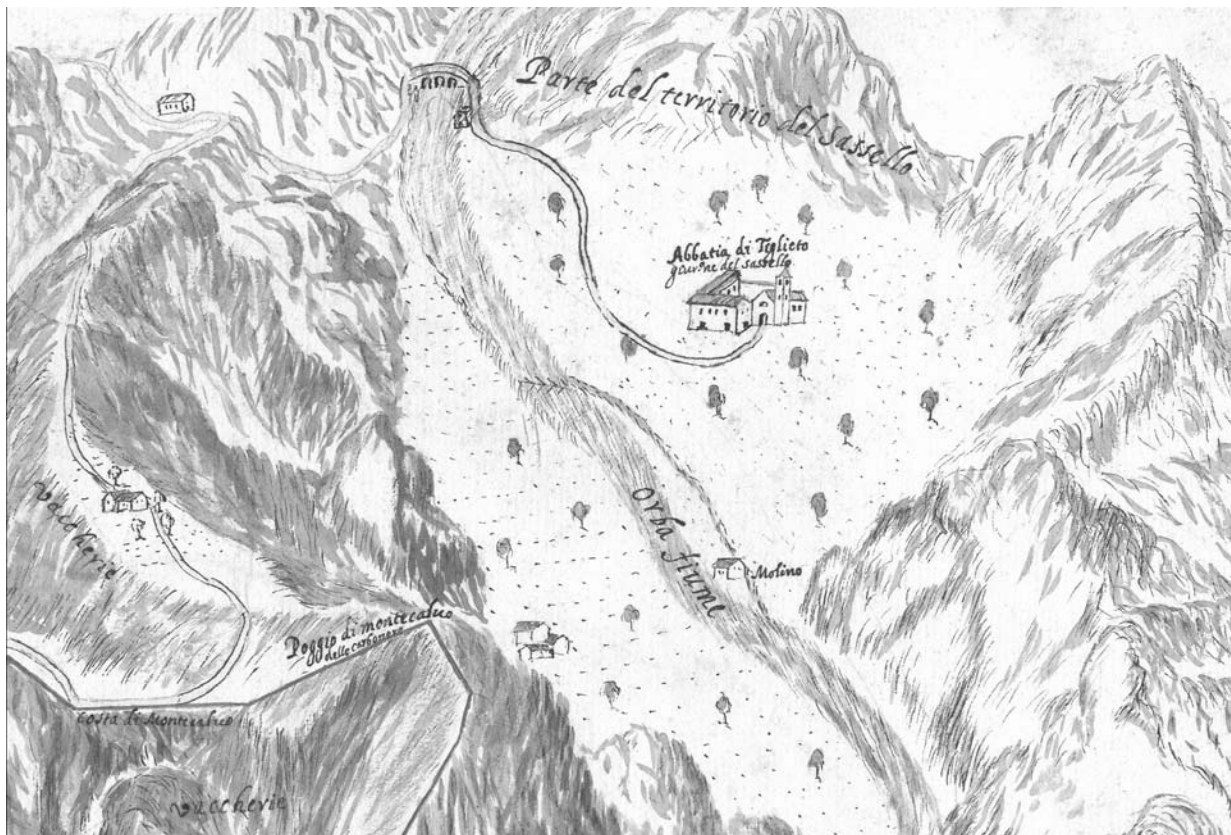
Anno	Contanti (lire)	Grano (staia)	Biada (staia)	Castagne (staia)	Capponi (n.)	Galline (n.)	Polli (n.)
1749	2.299	134,9	127,0	19,5	10	10½	7
1750	2.333	141,9	129,0	4,1	10	10½	7
1751	2.333	127,9	129,9	5,0	10	10½	7
1752	2.333	141,4	130,4	9,5	10	10½	7
1753	2.333	140,9	149,4	6,5	10	10½	7
1754	2.333	145,6	136,9	4,5	10	10½	7
1755	2.142	144,4	141,5	2,1	12½	8½	9
1756	2.327	138,3	148,5	2,5	14	8½	9
1757	2.378	126,0	122,5	2,5	10	8½	9
1758	2.376	137,4	131,9	2,5	11	8½	9
Totale	23.187	1378,5	1346,7	58,9	107½	97	78
Media	2.319	137,9	134,7	5,9	10¾	9,7	7,8

Fonte: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2760.

Tabella 9. *Affitti delle possessioni di Busalla (1745-1772)*

Anno	Contanti (lire)	Grano (staia)	Biada (staia)	Castagne (staia)	Capponi (n.)	Galline (n.)	Polli (n.)
1745-46	1.862	112,4	143,3	7,7	2	4	4
1747-48	1.113	132,1	120,4	2,8	2	6½	14
1769-70	2.088	129,5	122,4	2,5	12	8½	9
1771-72	2.096	120,9	116,9	1,2	10	11½	7
Totale	7.159	494,9	503,0	14,2	26	30½	34
Media	1.790	123,7	125,7	3,6	6½	7¾	8½

Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 351.



Il territorio di Sassello (ASG, Manoscritti, n. 712, Visita et delineatione de confini del Dominio della Serenissima Repubblica di Genova di la da Giogo, tav. XVI).

Somma Totale de' Redditi del Feudo di Busalla Come Anno in
 debito in Libro di capi per l'anno Com: al 6^{to} Ago^{to} 1769^o finito a
 tutto Luglio 1770.

Cioè	In denari	Grano	Biada
	2084:6:29	129:11:9	122:10:--
E per di più provvisorio de' Ruschi "	130:--:--		
La colla della Tota "	120:--:--		
Molini all'Em ^a Camera per sua	606:17:10		
Pedaggio all'Em ^a Camera per sua	691:6:4		
	<u>13636:10:4¹/₂</u>		
E in Capponi n.º 12.			
Galline "	8:1 ¹ / ₂		
Colaptri "	9:--		
D. Polmanà è in parte Contracqua			
Castagne Verdi s.	2:1:--		
Castagne Seche "	11:--		
Et oltre la metà di Grano e Biada del Reddito eventuale della Messeria di La Doria, et i feudanj			

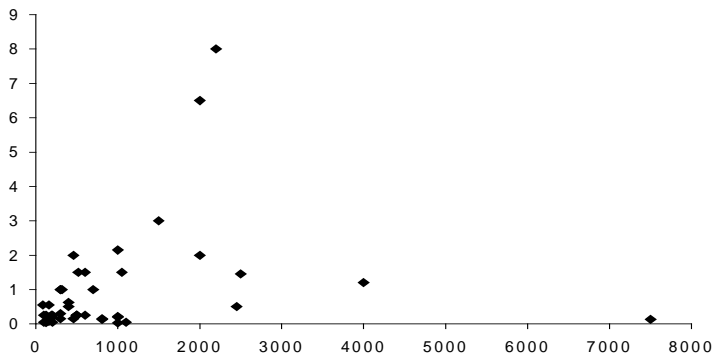
Redditi del feudo di Busalla (ASG, Antica Finanza, n. 351).

Per il feudo di Busalla, inoltre, si dispone dei dati analitici relativi ai fitti percepiti in alcuni anni (cfr. tabelle 8 e 9). Nel periodo 1749-1758 i canoni riscossi non sembrano subire particolari variazioni, sia per quanto riguarda i pagamenti in denaro, sia per quelli in natura, costituiti da grano, biada, castagne, capponi, galline e polli.

Estendendo però l'esame ad un arco di tempo più ampio, si possono rilevare alcune differenze anche piuttosto marcate. In particolare, il canone in denaro del periodo 1747-48, che ammonta a 1.113 lire, è pari alla metà di quello percepito nel decennio seguente. Ciò, peraltro, è da ascrivere alle difficoltà talvolta incontrate nella riscossione delle spettanze camerali, che verranno meglio esaminate nel successivo paragrafo.

Nei casi in cui è nota la stima dei poderi è poi possibile tentare di individuare il legame esistente fra questa ed il canone annuo. A tale scopo si sono ricostruiti i grafici 6, 7 e 8 che mettono in evidenza il legame esistente fra l'entità del canone, in denaro e in natura, e la valutazione delle rispettive "possessioni". Nel caso di Sassello i fitti rappresentano una porzione compresa fra lo 0,001 e lo 0,65% dell'estimo⁴⁰. Poiché questo valore costituisce un indice della effettiva redditività del fondo, sembra non esistere un legame diretto fra questa e l'ammontare del terratico pagato⁴¹.

Grafico 6. *Correlazione fra valore d'estimo (x) e terratico in denaro (y) a Sassello (1650-51)*

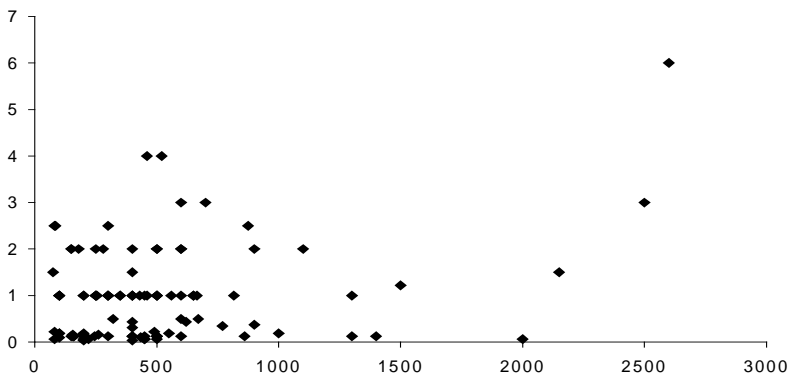


Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 84.

⁴⁰ Cfr. ASG, *Antica Finanza*, n. 84.

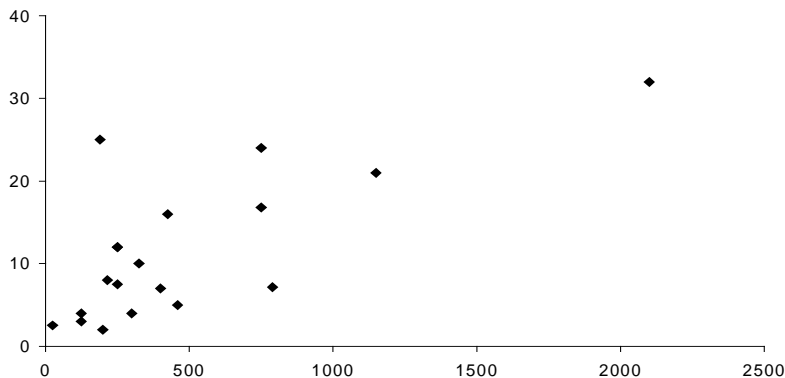
⁴¹ Cfr. i grafici 6 e 7.

Grafico 7. *Correlazione fra valore d'estimo (x) e terratico in castagne (y) a Sassello (1650-51)*



Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 84.

Grafico 8. *Relazione tra estimo (x) e terratico in denaro (y) dei beni in affitto temporaneo a Busalla (prima metà XVIII secolo)*



Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 1374.

Al riguardo è opportuno fare alcune precisazioni. In primo luogo il canone percepito sui beni dati a livello trae la sua origine da censi feudali di epoca medievale, che designano un diritto onorifico del signore e sono indice della sua superiorità. L'ammontare della prestazione annua è spesso di importo tenue; essa non rappresenta tanto un compenso per il godimento del bene, quanto uno strumento in grado di evidenziare che il possessore

del terreno non ne è anche proprietario, cioè di riconoscere l'alto dominio di un feudatario, di un monastero o comunque di un terzo⁴². L'investitura, come si ricorda ancora agli inizi del XVII secolo, ha anche lo scopo di «far conoscere [cioè di ricordare agli enfiteuti] che li terreni non sono loro»⁴³.

Bisogna inoltre considerare che nella stragrande maggioranza dei casi si tratta di contratti perpetui, spesso stipulati molti anni addietro; pertanto, l'entità del canone può essere commisurata al valore del podere al momento della stipula, ma non più in tempi successivi. Inoltre, gli accordi sono spesso stati conclusi in periodi fra loro molto distanti, per cui ne possono derivare evidenti discrepanze, ad esempio perché la moneta in cui è espresso il canone si è svalutata, o perché l'estimo dei terreni è stato aggiornato. La valutazione dei beni, infatti, subisce progressive revisioni in quanto ad essa è commisurato il laudemio da pagarsi in caso di nuova investitura; pertanto è interesse della Camera provvedere ad una regolare verifica di tali importi.

L'entità dei fitti percepiti a Busalla, invece, risulta più elevata rispetto ai terratici riscossi a Sassello, in particolare tra lo 0,9 e il 10,13% dell'estimo dei rispettivi poderi⁴⁴. In questo caso si ricava, invece, pur con qualche eccezione, un legame più marcato tra i fitti in denaro e il valore dei rispettivi fondi⁴⁵.

Nel lunghissimo periodo i canoni in natura sembrano preferibili, poiché, a differenza di quelli in denaro, non risentono della svalutazione monetaria; tuttavia, per monetizzarne il valore è necessario ricorrere alla vendita delle derrate ricevute ad un prezzo di mercato che è influenzato dall'andamento dell'annata agraria e dall'abbondanza o meno delle produzioni.

Non emerge nemmeno un legame diretto fra le dimensioni dei poderi, espresse attraverso il perimetro degli stessi, ed il canone pagato (cfr. i grafici 9 e 10). Ciò non deve sorprendere in quanto non si è riscontrata una immediata relazione fra estimo e dimensione, probabilmente perché in fase di aggiornamento della valutazione dei poderi si tiene conto dei miglioramenti o dei peggioramenti apportati agli stessi dai precedenti conduttori⁴⁶.

⁴² Cfr. A. PERTILE, *Storia del Diritto italiano* cit., IV, pp. 314-315, 330; *Digesto Italiano* cit. alla voce *Censi*, § 11; D. MORENO, *La colonizzazione dei « Boschi d'Ovada »* cit., p. 983 e sgg.

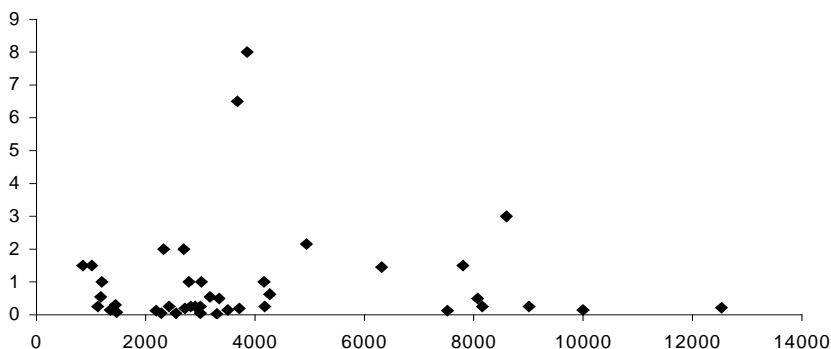
⁴³ ASG, *Manoscritti*, n. 218, c. 111 v.

⁴⁴ Cfr. ASG, *Antica Finanza*, n. 1374.

⁴⁵ Cfr. il grafico 8.

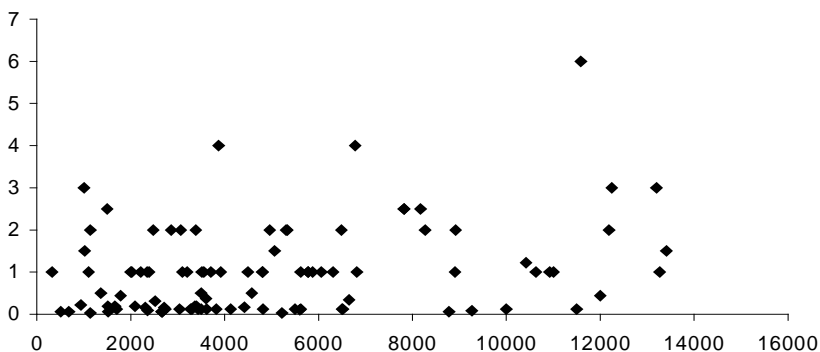
⁴⁶ Cfr. i grafici 9 e 10. Lo studio compiuto da Diego Moreno sui boschi di Ovada, invece, rileva un tendenziale legame diretto fra il canone pagato e la dimensione della "possessione",

Grafico 9. *Sassello: correlazione fra dimensione delle possessioni (in passi) e terratico in denaro (1650-51)*



Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 84.

Grafico 10. *Sassello: correlazione fra dimensione delle possessioni (in passi) e terratico in castagne (1650-51)*



Fonte: ASG, *Antica Finanza*, n. 84.

La riscossione dei canoni di affitto è una delle poche attività di esazione di redditi feudali usualmente demandata ai giurisdicenti locali; essa non viene comunemente appaltata a privati, e ciò a causa dell'intreccio di fattori economico-sociali coinvolti. Per tali ragioni la Camera predispone apposite

almeno per quei terratici negoziati a breve distanza di tempo. Cfr. D. MORENO, *La colonizzazione dei « Boschi d'Ovada »* cit., p. 983 e sgg.

istruzioni destinate ai podestà periferici, nelle quali sono indicate minuziosamente tutte le cautele che devono essere osservate per la gestione dei rapporti enfiteutici.

Per quello che riguarda i boschi, tali indicazioni si sommano alle norme volte a disciplinare l'esercizio delle attività agro-silvo-pastorali nelle aree di pertinenza della Repubblica. Particolare attenzione è dedicata alla regolamentazione dell'estrazione del legname: si cerca di conciliare le differenti esigenze di impiego di questa importante risorsa, al contempo materia prima fondamentale per numerose attività produttive e insostituibile fonte energetica per altre. L'intento di tali provvedimenti è quello di salvaguardare il patrimonio boschivo e di evitare che una deforestazione eccessiva si ripercuota sull'assetto idrogeologico del territorio, curando che i ritmi di prelievo siano rapportati a quelli di riproducibilità delle specie presenti. Sono così imposte restrizioni al diritto di "far legna" o di "far carbone", che possono essere piuttosto marcate in quelle aree dove si intende favorire la crescita di alberi destinati ad essere impiegati nell'edilizia o nella cantieristica⁴⁷.

Al di là di queste indicazioni, che riguardano in generale l'insieme dei boschi pubblici, per i beni concessi a livello è posta particolare attenzione alle modalità di riscossione dei canoni⁴⁸. Specifiche indicazioni riguardano gli enfiteuti in arretrato di più anni con i pagamenti, o che pretendono « di essere esenti i loro beni dall'annuo canone », oppure quelle possessioni intestate genericamente agli eredi di un precedente affittuario; in quest'ultimo caso il Podestà dovrà appurare « quali essi precisamente sieno e registrare [i poteri] sotto i nomi de' moderni possidenti »⁴⁹.

⁴⁷ Cfr. G. SIVORI, *Costi di costruzione e salari edili a Genova nel secolo XVII*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIX/1 (1989), pp. 341-423, in particolare pp. 377-378; M. QUAINI, *I boschi della Liguria* cit. Molte indicazioni a questo proposito si possono rinvenire nelle filze della serie *Boschi camerali* conservate in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 600-610, che coprono il periodo 1539-1799. Si vedano inoltre: M.T. SCOVAZZI, *Il grande "nemus" di Savona* cit.; D. FRANCHELLO, *Formazione e sviluppo di un fronte di penetrazione colonica* cit.; D. MORENO, *La colonizzazione dei « Boschi d'Ovada »* cit.; G.M. UGOLINI, *Utilizzazione del bosco* cit.; E. FARINETTI, *Il bosco della Bandita* cit.

⁴⁸ Alcuni esempi in Appendice II, docc. 4 e 15.

⁴⁹ Cfr. Appendice II, doc. 4. Le citazioni si riferiscono a Sassello, ma indicazioni del tutto simili si sono rinvenute anche per la riscossione dei canoni enfiteutici di Montoggio. Si veda ASG, *Antica Finanza*, n. 1368, *Antichi e Moderni Debitori delli Fitti Camerali da esigersi dalla Magnifico Podestà di Montoggio*, cc. 59-61.

Ed è proprio in occasioni di tali accertamenti e verifiche che si manifesta in maniera più aspra i contrasti esistenti fra l'amministrazione periferica e i singoli enfiteuti, portatori di interessi contrapposti. Nel 1782, a Sassello, si presenta l'esigenza di aggiornare il registro dei titolari di terreni e boschi dati in enfiteusi, per cui, dietro apposite istruzioni ricevute da Genova, il Podestà emana un pubblico proclama esortando i soggetti interessati a comparire entro breve tempo per denunciare i beni camerali dagli stessi detenuti. L'iniziativa non riscuote molto successo, cosicché il funzionario, dopo aver rinnovato l'invito, ricorre all'invio di soldati « a contumaci possidenti i beni camerali per intimarli a comparire ... ». Tale gesto, però, sembra un'iniziativa autonoma del Podestà, non gradita dal governo genovese che disapprova la scelta compiuta e ritiene il provvedimento eccessivo⁵⁰.

In situazioni di maggiore tensione, tuttavia, è la Camera stessa ad imporre ai funzionari misure piuttosto rigide. Ciò accade, ad esempio, a Frassinello, dove la Repubblica deve riscuotere alcuni fitti connessi al feudo di Montoggio. In questo caso l'esazione delle spettanze risulta difficoltosa, sia per l'ostilità degli abitanti verso il Governo, che produce numerose contestazioni, sia per la presenza dei Fieschi, signori di Savignone. Così, nel tentativo di rendere più agevoli le operazioni, nel 1753, la Repubblica affida l'incarico proprio a Gerolamo Fieschi, dei conti di Savignone, al quale conferisce « ogni più ampia facoltà e balia di obbligare e costringere al pagamento, anche per mezzo di suoi proprii ministri di giustizia ed agenti, qualunque persona o persone per i medesimi fitti tenute ... »⁵¹. Nonostante quest'ampia delega la situazione non sembra migliorare significativamente, cosicché, qualche tempo dopo, viene nuovamente incaricato il Podestà di Montoggio il quale, attenendosi agli ordini del Collegio Camerale, « anderà nel giorno del Santissimo Nome di Maria⁵² in Frassinello con suo braccio di giustizia e commitiva d'altre persone del Paese, giusta il solito, per ivi fare l'esigenza de fitti gentili spettanti all'Eccellentissima Camera ... ». Per sottolineare

⁵⁰ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2747, *Sassello. Censi e livelli 1781-93*, docc. 1, 2, 4.

⁵¹ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 670, *Montobbio 1745-93*, « Minuta di contratto, approvata dall'Eccellentissimo Collegio Camerale con suo decreto del 18 dicembre 1753, da stipularsi tra gli Eccellentissimi Deputati alle pratiche di Montoggio e il Magnifico Girolamo Conte Fieschi ».

⁵² Cioè il 12 settembre.

quanto sia importante la presenza di una folta delegazione, si precisa che il Podestà potrà costringere le persone da lui ritenute più idonee ad accompagnarlo, comminando pene severe ai disubbidienti e, per rafforzare la presenza genovese, si puntualizza inoltre che il funzionario non dovrà permettere « che le persone di sua comitiva venghino seco disarmate ... »⁵³.

Episodi come questi, che si ripetono nel tempo, sono esemplificativi delle problematiche che la Repubblica e i suoi funzionari periferici incontrano nella gestione di tali beni e nella riscossione degli introiti ad essi collegati.

4. *Le difficoltà gestionali dello Stato genovese*

Dall'esame della documentazione superstite relativa a boschi e terreni emerge in termini evidenti che per la Camera sussiste una difficoltà nel gestirli economicamente. In particolare, l'amministrazione genovese incontra resistenze nella riscossione dei canoni, non riesce ad aggiornare, se non in tempi lunghissimi, i nominativi degli effettivi possessori e quindi non è in grado di incassare puntualmente i laudemi.

Già il registro di Sassello redatto nel biennio 1650-51 evidenzia un nutrito numero di poderi, pari a circa i due terzi dell'estimo complessivo, che risultano "devoluti", cioè disponibili per nuove investiture in quanto i precedenti possessori risultano inadempienti da lungo tempo e, pertanto, hanno perduto il dominio utile delle rispettive possessioni⁵⁴. Le "revisioni" compilate in periodi successivi e le relazioni inviate a Genova dai Podestà rimarcano più volte la presenza di molti enfiteuti in arretrato con i canoni da lungo tempo. Nel 1678, sempre a Sassello, risultano alcune decine di morosi che non versano quanto dovuto da almeno quindici anni⁵⁵.

Il mancato pagamento dei canoni risulta dunque un fenomeno molto diffuso. Considerato poi che, secondo quanto contenuto nell'atto di investitura, dopo due o al massimo tre canoni non corrisposti, la Camera può privare l'enfiteuta del fondo, è evidente che sarebbero sufficienti un paio di annate non buone a provocare la devoluzione della "possessione". La Re-

⁵³ ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 670, *Montobbio 1745-93*, « Copia d'Instruzione e Proclama ricavata d'altra copia consegnata agli Eccellentissimi Deputati alli feudi di Montoggio e Roccatagliata dall'Archivista Storace e fra di essi riveduta coll'originale ».

⁵⁴ ASG, *Antica Finanza*, n. 84, c. 139 e sgg.

⁵⁵ Il documento è in ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 605.

pubblica si mostra però indulgente nei confronti degli inadempienti, concedendo proroghe a chi attraverso un periodo di temporanea difficoltà, forse nell'intento di consentirgli di ripianare il proprio debito. E talvolta ciò avviene. Colpisce in particolare il caso di un enfiteuta di Sassello che, negli anni Novanta del Settecento, risulta in arretrato con i canoni da ben trent'anni. Egli possiede un podere boschivo e castagnativo dotato di una "cassina", che ha un perimetro di 5.400 passi ed è valutato 4.000 lire, in cambio del quale si era obbligato alla corresponsione di due uova ogni dodici mesi. Nel 1793 regolarizza la propria posizione e salda il proprio debito consegnando al Podestà sessanta uova, ricevendone regolare quietanza⁵⁶.

Il governo genovese attribuisce quindi una funzione "sociale" alla concessione di beni "a livello", vale a dire la possibilità di intervenire in favore delle fasce più povere della popolazione rurale mettendo a loro disposizione aree coltivabili, in cambio di un canone piuttosto modesto⁵⁷. È tuttavia probabile che taluni possessori approfittino della situazione per ritardare i pagamenti pur essendo in grado di far fronte regolarmente agli impegni contrattuali⁵⁸.

Nel corso del Settecento le condizioni risultano sempre più critiche. In occasione di un aggiornamento redatto nel 1767 emerge chiaramente che, nonostante le ripetute ricognizioni effettuate negli anni precedenti, numerosi affittuari sono cambiati ad insaputa della Repubblica, rendendo decisamente problematica la riscossione dei canoni. Per evitare di dover pagare un pesante laudemio, infatti, alcuni preferiscono vendere direttamente ad altri il possesso di un bene senza darne comunicazione alla Camera. Ciò avviene principalmente in due modi: mediante la stipula di contratti presso notai residenti al di fuori della giurisdizione del feudo, e non obbligati quindi a informarne il giudice, oppure effettuando un'alienazione del dominio utile con un semplice accordo verbale. Altre volte, invece, gli enfiteuti sono

⁵⁶ Cfr. ASG, *Antica Finanza*, n. 650 (foglio allegato). Questo episodio curioso aiuta a comprendere l'eterogeneità dei rapporti esistenti fra il valore delle possessioni e la natura degli oneri ad esse collegati.

⁵⁷ Sempre con l'obiettivo di sgravare i soggetti più deboli, è prevista l'esenzione dal pagamento del terratico per i padri di dodici o più figli (cfr. ASG, *Antica Finanza*, n. 649, c. 9).

⁵⁸ Si noti che in altre aree, come ad esempio nel Veneto del XVI secolo, si fa ricorso al livello a grano come strumento di credito. Cfr. G. CORAZZOL, *Fitti e livelli a grano. Un aspetto del credito rurale nel Veneto del '500*, Milano 1979.

nel frattempo deceduti e non si sa chi sia loro effettivamente subentrato. La gravità della situazione emerge chiaramente da un'annotazione del Podestà di Sassello di quegli anni il quale ricorda che il reddito dei beni enfiteutici nel 1767 si è ridotto ad appena 16-17 lire per anno, a fronte di quasi 650 lire di alcuni decenni prima⁵⁹.

Nello stesso periodo, invece, a Busalla, dove risulta già una considerevole quota di beni “controversi”, per i quali cioè la Camera non percepisce alcun fitto, da diversi anni, come segnala il Podestà, alcuni privati hanno provveduto ad alterare i confini e a rimuovere i termini in modo da rendere più difficile l'individuazione dei poderi sottoposti a fitti e terratici. Inoltre, i sudditi hanno escogitato un efficace stratagemma per evadere il pagamento del laudemio e ottenere un riconoscimento formale del loro possesso da parte della Repubblica. Ciò avviene ricorrendo ad un negozio simulato, mascherando cioè l'alienazione del dominio utile di un bene con un inesistente mutuo ad interesse. Il venditore si finge debitore nei confronti dell'acquirente di una somma pari al prezzo pattuito per il terreno in oggetto e iscrive ipoteca sul podere per tale importo. Dopo di ciò, tramite approvazione della Camera, in virtù della citata ipoteca, la possessione viene assegnata in uso al compratore, affinché, con i frutti della stessa, possa soddisfarsi dell'interesse dovutogli. In questo modo egli si trova a godere legittimamente del bene senza di fatto effettuare alcun trapasso di titolarità⁶⁰.

Nel complesso, dunque, la Repubblica si dimostra incapace di controllare in maniera efficace ciò che avviene in determinate aree, forse più difficili da raggiungere per gli organi di governo ad esse preposti, sia a livello centrale, sia periferico.

⁵⁹ ASG, *Magistrato delle Comunità*, n. 874.

⁶⁰ Cfr. ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2761, *Buzalla. Pratiche diverse 1753-65*. In altri ambiti, invece, la finta compravendita maschera in realtà un prestito ad interesse. Cfr., ad es., M.S. ROLLANDI, *A Gropoli di Lunigiana* cit., pp. 107-109.

Conclusione

Analizzati in un'ottica d'insieme e in una prospettiva di lungo periodo, i feudi di cui Genova è investita e quelli sui quali detiene l'alto dominio costituiscono uno strumento grazie al quale essa riesce a raggiungere un ambizioso obiettivo: estendere la propria sovranità sulla regione ligure senza quasi interruzioni e costituire così una entità amministrativa che si frappone fra gli stati dell'entroterra padano e il mare.

La loro importanza è decisamente considerevole: a partire dagli anni Trenta del Settecento, quando cioè si è concluso il processo di acquisizione, essi rappresentano oltre il 22% della superficie complessiva dello Stato e vi abita circa il 13% dei sudditi della Repubblica.

Dal punto di vista economico il possesso di questi territori significa anzitutto una importante fonte di introiti; in particolare, i redditi ottenuti dalla gestione dei proventi signorili, che nel corso del XVIII secolo tendono ad assestarsi su un valore medio annuo attorno alle 50.000-60.000 lire genovesi, costituiscono la principale entrata extra tributaria della Camera, pari al 5-7% circa del totale di bilancio.

Lo *status* di feudo che caratterizza tali aree vincola la libertà di azione dello Stato, che non può attuare una loro completa integrazione, ma, d'altro canto, proprio grazie all'esercizio delle prerogative signorili, permette alla Capitale di instaurare un particolare rapporto di dipendenza economica.

La Repubblica gestisce risorse essenziali per l'economia di tali comunità e innanzitutto è fortemente presente nel settore molitorio, di primaria importanza in quanto destinato ad assolvere a bisogni fondamentali della popolazione. Le unità produttive, capillarmente diffuse sul territorio, sono collocate in prossimità dei molti torrenti della regione che provvedono il necessario fabbisogno energetico. Complessivamente i mulini controllati dal governo genovese sono almeno centoventi: si tratta quindi di una quantità ragguardevole, la cui importanza va ben oltre il dato numerico, in quanto essi assicurano alla Dominante una posizione monopolistica in ciascuna realtà, grazie all'esistenza di norme che impongono ai sudditi di utilizzare in via esclusiva gli impianti feudali ubicati all'interno delle circoscrizioni in cui risiedono.

A tali opifici si aggiunge una trentina di frantoi, anch'essi generalmente azionati dalla forza dell'acqua, ubicati nelle zone più favorevoli alle colture olivicole. Risultano infine operativi alcuni impianti destinati alla realizzazione di manufatti, come le ferriere dei feudi di Campofreddo e Sassello, seghe idrauliche per il legno, e altri di ridotte dimensioni che effettuano lavorazioni tessili (folli, galchiere) ad uso precipuo della popolazione locale.

L'importanza di queste strutture produttive è degna di nota, tanto che esse costituiscono la principale voce che concorre a formare i redditi che la Repubblica percepisce in ciascun feudo. Appare invece più contenuto, anche se non trascurabile, il ruolo delle risorse agricole e boschive, presenti soprattutto a Busalla, Carrosio, Finale, Montoggio, Roccatagliata, Sassello e Varese, affidate di norma a privati, spesso in cambio di fitti modesti. Tuttavia, poiché il territorio ligure non risulta particolarmente adatto allo sfruttamento agricolo, il loro peso è senza dubbio minore rispetto ad altre zone, nelle quali l'essenza del modello economico feudale si basa proprio sulle rendite ricavate dalle vaste estensioni terriere a disposizione dei signori.

Da ciò emerge una prima considerazione: nei feudi liguri, così come è stato verificato per altre aree del Dominio, vige un modello di "economia integrata", nel quale gli introiti delle attività cosiddette "accessorie", come l'esercizio di mulini, frantoi o ferriere, giocano un ruolo preponderante nella formazione dei redditi, mentre sono ben più modesti i proventi ottenuti dalla coltivazione. In alcuni casi la rilevanza delle produzioni "collaterali" è tale da far sì che attorno ad esse ruoti la vita economica di interi borghi; ciò si verifica, in particolare, laddove esistono impianti destinati alla lavorazione del ferro, che, non di rado, determinano lo sviluppo di un indotto articolato e giungono così a costituire un'importante risorsa per la popolazione locale.

Anche per questo motivo, sebbene le aree esaminate siano ubicate in gran parte nell'entroterra, lungo la falda montuosa che attraversa l'intera regione, esse non costituiscono microcosmi autarchici, ma, al contrario, si dimostrano sovente abbastanza vivaci sotto il profilo degli scambi commerciali. Ciò accade in particolare in quei territori attraversati da importanti vie di comunicazione con l'oltregiogo, come Sassello, Roccatagliata o Varese, dove si svolgono mercati settimanali e fiere periodiche che vedono la partecipazione di numerosi operatori locali e forestieri.

Da tutto ciò si ricava che gli interessi economici legati al controllo di queste aree periferiche sono senza dubbio considerevoli, tanto che il governo

genovese si preoccupa costantemente di amministrarle al meglio. All'interno della politica complessiva della Superba i cespiti feudali presentano una valenza duplice: quale cospicua fonte di introiti per il bilancio camerale e importante strumento di controllo economico del territorio e dei sudditi. La Repubblica si sforza costantemente di conciliare entrambe le esigenze.

Di norma essa affida a privati la gestione degli impianti agricoli e manifatturieri, in genere mediante contratti di affitto a breve o medio termine; tale scelta testimonia la preferenza per un provento fisso, inferiore al rendimento potenziale degli stessi se condotti in proprio. Inizialmente questa opzione produce effetti positivi; tuttavia, nel corso del tempo i risultati conseguiti divengono insoddisfacenti, dal momento che, per trarre maggior profitto, gli affittuari tendono a ridurre il più possibile gli interventi di manutenzione ordinaria, limitandosi ad effettuare unicamente le riparazioni strettamente necessarie. Di conseguenza, allo scadere del contratto le strutture produttive sono spesso molto danneggiate, cosicché la Camera è costretta ad affrontare direttamente ingenti spese per riportarle in efficienza, oppure decide di addossarne il costo al nuovo conduttore, prevedendo, in tal caso, un fitto particolarmente vantaggioso per quest'ultimo; ciò, comunque, comporta un onere per le finanze pubbliche. Emblematico a questo riguardo è il caso di Montoggio, dove nel 1740 si stipula una locazione decennale dei mulini ad un canone di appena 1.060 lire annue contro le 1.950 percepite solo qualche anno prima.

Nel corso del tempo, per tentare di ovviare a siffatti inconvenienti il governo genovese conclude contratti di maggiore durata e scarica sugli affittuari anche spese a carattere straordinario, o, in alternativa, ricorre alla concessione in enfiteusi perpetua, accontentandosi di un canone ridotto, ma sgravando così la Camera dai pesanti oneri di manutenzione degli impianti.

Anche boschi e terreni sono usualmente dati in affitto o in enfiteusi a "particolari" e, per la riscossione delle proprie spettanze, il governo genovese si avvale stabilmente dell'opera dei podestà periferici presenti nelle singole circoscrizioni. Tuttavia, pure in questo caso si registra un progressivo peggioramento dei risultati gestionali, principalmente a causa delle notevoli difficoltà e delle forti resistenze che la Repubblica incontra nella esazione dei diritti di sua spettanza. A Sassello, ad esempio, nella seconda metà del XVIII secolo, alcuni poderi risultano formalmente intestati a persone che, ad una verifica, si dimostrano deceduti o irrimediabili, ma la Camera non è in grado di stabilire l'identità dei "moderni" possessori e quindi di pretendere

da costoro il pagamento dei fitti; altri enfiteuti, invece, risultano in arretrato con in canoni da molti anni. Tutto ciò fa sì che nel 1767, come osserva il Podestà, il reddito dei beni enfiteutici si sia ridotto ad appena 16 o 17 lire, a fronte di quasi 650 lire di alcuni decenni prima.

Nel complesso emerge che tra Cinque e Settecento le modalità di amministrazione dei redditi feudali non conoscono mutamenti di rilievo, poiché sussiste un modello gestionale che rimane a lungo “immobile”, nonostante esso evidenzi nel tempo carenze e limiti.

Diverse motivazioni sono alla base di tale staticità. In primo luogo la libertà decisionale del governo genovese è invero piuttosto ridotta. Persistono infatti, ancora per tutta l'Età moderna, numerosi vincoli e gravami, come le concessioni accordate ai sudditi di alcuni territori dai precedenti signori, che la Repubblica è tenuta a rispettare. Ciò, indubbiamente, ostacola qualsiasi tentativo di modernizzazione.

Il sistema diviene maggiormente complesso per effetto dell'interazione di più soggetti, spesso portatori di interessi contrapposti, o, comunque, in contrasto con quelli dello Stato. Basti pensare alle tensioni che non di rado si manifestano nei feudi divisi fra due o più “condòmini”, oppure ai non facili rapporti fra governo centrale, funzionari periferici e comunità locali. All'interno di queste ultime, in particolare, si muovono gruppi sociali ed economici che in taluni casi agiscono quali antagonisti, mentre in altri sono disposti a fare fronte comune pur di resistere ai tentativi di cambiamento portati avanti dal governo genovese.

L'analisi rivela chiaramente che la Repubblica incontra evidenti difficoltà nella gestione economica di tali feudi, tanto che in alcuni casi pare quasi non disporre di strumenti idonei ad agire efficacemente. Le azioni concrete che la stessa intraprende sono infatti volte precipuamente a contenere gli effetti negativi di un modello gestionale ormai logoro che, nonostante tutto, durerà fino alla caduta del governo aristocratico.

Sembrerebbe dunque che i Magnifici conseguano buoni risultati nella gestione dei loro affari in campo mercantile o finanziario, dimostrando dinamicità e intraprendenza, ma non riescano a fare altrettanto in ambito pubblico. A ben guardare, si tratta però di una contraddizione apparente, che non deve stupire particolarmente, poiché, come osservava Fernand Braudel, il fatto stesso che Genova « tanto precocemente moderna » sia « addossata a una montagna “feudale” » costituisce già di per sé un paradosso, uno dei molti che caratterizzano questo Stato di *Ancien Régime*.

Agli uomini di governo sono infatti ben note le peculiarità di ciascun territorio, ma, pur cercando di conseguire un risultato economico positivo, per sfruttare al meglio le risorse di tali aree non si avvalgono dei poteri feudali di cui dispongono, a differenza di quanto avviene invece in ambito privato. La Repubblica, infatti, non innova e non investe per incrementare o salvaguardare la redditività dei propri feudi, ma si limita ad amministrare l'esistente, valutando che in definitiva si potrebbero ricavare benefici non proporzionati agli oneri. Non va infine dimenticata la valenza politica di questi interventi, ragion per cui rifugge dall'adottare provvedimenti che possano risultare impopolari, per non turbare l'ordine pubblico e minare quindi la coesione statale.

Indubbiamente la natura di feudo che caratterizza queste aree di confine ha determinato una loro peculiare collocazione nel sistema economico e politico dello Stato genovese. Il rapporto fra centro e periferia che si è venuto a creare è infatti condizionato dalle diverse variabili in gioco, non solo economiche, ma anche sociali e politiche. Conscio della complessità del contesto in cui si muove, il Governo è dunque attento anzitutto a non compromettere il fragile equilibrio che assicura il funzionamento di questo sistema.

Le scelte compiute in tale ambito indicano infatti chiaramente che, al di là dei proventi diretti che la Superba si attende di ottenere, e verso i quali comunque indirizza una certa attenzione, la sua preoccupazione principale è quella di mantenere il controllo dei feudi al fine di resistere alle pressioni delle potenze estere e preservare così la propria indipendenza.

Il possesso di questi territori si rivela essenziale per garantire l'autonomia dello Stato e la sua sopravvivenza nel tempo: due vantaggi importanti e tali da giustificare pienamente il fatto che le loro potenzialità economiche non siano sfruttate al meglio. I minori introiti percepiti rappresentano quindi un costo della politica intrapresa dalla Repubblica, la cui entità, se paragonata ai benefici ottenuti, non risulta poi così sproporzionata.

Si può pertanto concludere che, per quello che riguarda l'amministrazione della cosa pubblica, il profitto che i Magnifici intendono conseguire non va visto solamente in termini monetari, elemento senza dubbio importante, ma ritenuto forse più specifico della sfera privata. Gli uomini di governo mirano ad un ritorno inteso in un'accezione più ampia di interesse di Stato, che prende in considerazione pertanto anche l'utilità derivante da altri importanti fattori non suscettibili di una diretta valutazione finanziaria,

quali il controllo politico, territoriale, economico e sociale su tali aree. Alla luce di ciò, ci pare possa essere pienamente compresa l'affermazione di un cittadino genovese che, agli inizi del XVIII secolo, osservava appunto come l'acquisto dei feudi costituisse per la Repubblica « un buon negotio », ma, se valutato squisitamente in termini mercantili (di “negotio”), presentava « qualche contrarietà ».

TABELLE

Nelle tabelle 1, 2 e 3 sono stati raccolti i dati relativi ai contratti di gestione dei mulini da grano situati nei feudi di Campofreddo, Montoggio e Sassello. L'arco di tempo considerato inizia nel momento in cui lo Stato genovese ottiene l'investitura imperiale del feudo, ed è perciò diverso caso per caso, e termina con la fine del Settecento, cioè alla caduta della Repubblica.

I contratti esaminati prendono in considerazione un gruppo di impianti che, nei casi di Montoggio e Campofreddo, sono gestiti assieme ad altre entrate feudali, come gabelle, terreni, boschi o seghe da tavole¹. I periodi indicati fanno riferimento alla durata delle singole locazioni o enfiteusi; quando l'anno finale di un contratto coincide con quello iniziale del successivo significa che la scadenza è avvenuta in corso d'anno².

La tabella 4 riporta invece l'elenco dei mulini da grano di proprietà pubblica e privata attivi nella giurisdizione di Varese nel 1809, con l'indicazione del numero di ruote, del periodo di attività e della capacità produttiva di ciascuno.

¹ I contenuti dei contratti relativi a ciascun feudo e le eventuali variazioni intervenute nel corso del tempo sono state segnalate in calce a ciascun prospetto.

² Le fonti utilizzate sono le seguenti: ASG, *Camera del Governo, Finanze*, nn. 1246-1264, *Affitti 1693-1800*; nn. 2732-2741, *Campofreddo: atti e pratiche pubbliche 1689-1797*; nn. 2742-2747, *Sassello: scritture, computi, censi e livelli, 1690-1793*; *Antica Finanza*, n. 12 *Libro dei contratti 1783-1793* e n. 147, *Libro dei contratti 1751-1783*. Si sono effettuate comparazioni ed integrazioni con le annotazioni in ASG, *Antica Finanza*, n. 18, *Cartularium seu liber nonnullorum bonorum et effectorum Respublice [...] 1618-1661* e n. 19 (manuale del n. 18); *Antica Finanza* n. 523, *Affitti 1650-1667*; *Manoscritti*, n. 218. Si è talvolta proceduto a verificare ed eventualmente integrare i dati mancanti facendo riferimento ai cartulari della Repubblica e ai relativi manuali.

1. *Conduttori dei mulini di Campofreddo (1636-1793)* *

Anni	Conduttore	Canone (£)
1636-1638	Luca Palazzo	2.400
1638-1642	Luca Palazzo	2.650
1642-1643	Luca Palazzo	2.650
1643-1646	Luca Palazzo	2.650
1646-1650	Luca del Palazzo q. Bartolomeo	2.825
1650-1653	Antonio Vivaldo q. Bartolomeo	2.655
1653-1656	Oberto Rosso q. Bernardino	2.705
1656-1659	Oberto Rosso q. Bernardino	2.726
1660-1663	Oberto Rosso q. Bernardino	2.726
1663-1666	Giacinto Rosso	2.726
1666-1668	Giacinto Rosso	2.600
1669-1673	Gio. Batta Palazzo	2.740
1673-1676	Giacinto Rosso q. Oberto	3.100
1676-1677	Giacinto Rosso q. Oberto	3.100
1677-1680	Gio. Batta Delle piane q. Francesco	3.400
1680-1685	Magnifico Domenico Spinola q. Cristoforo	3.300
1685-1688	Magnifico Domenico Spinola q. Cristoforo	3.300
1688-1690	Magnifico Domenico Spinola q. Cristoforo	3.300
1690-1695	Magnifico Domenico Spinola q. Cristoforo	3.300
1696-1705	Magnifico Domenico Spinola q. Cristoforo	2.800
1706-1714	Magnifico Domenico Spinola q. Cristoforo	2.300
1715-1731	Magnifico Domenico Spinola q. Cristoforo	2.300
1732-1736	Magnifico Vincenzo Spinola q. Domenico	1.600
1737-1766	Magnifico Vincenzo Spinola q. Domenico	1.600
1767-1772	Fidecommissari del Magnifico Cristoforo Spinola q. Domenico	1.300
1772-1783	Fidecommissari del Magnifico Cristoforo Spinola q. Domenico	1.300
1784-1793	Magnifici Cristoforo, Filippo e Bendinelli Spinola q. Domenico	1.300

* Per tutto il periodo i mulini da grano di Campofreddo sono affittati assieme al pedaggio e alla "cozza", una sorta di gabella sulle vettovaglie. Dette rendite sono in comune fra i due condomini, cosicché gli importi riscossi dalla Camera genovese corrispondono in realtà alla metà del totale complessivo.

2. *Conduttori dei mulini di Montoggio (1548-1797)*

Anni	Conduttore	Canone (£)
1548-1550 ¹	Pantalino De' Savii di Simone	400
1550-1555	Leone De Rossi q. Paolo	400
1555-1560	Stefano De Obertini	512
1560-1565 ²	Giovanni Tacchella	935
1565-1570	Paolo de Rossi di Leone	1.230
1570-1575	Benedetto Granara di Antonio e Alessandro Gualco q. Francesco	1.580
1575-1580	Paolo De Rossi	2.135
1580-1585	Antonio De' Savii e Antonio Rivanegra	1.510
1585-1590	Antonio Rivanegra	1.280
1590-1592 ³	Battino Pessallo	1.655
1592-1597 ⁴	Antonio Rivanegra e Giovanni Minaglia	1.755
1597-1602	Gio. Maria Dal Molino q. Giovanni	1.805
1602-1607	Benedetto Granara q. Francesco	2.350
1607-1612 ⁵	Benedetto Dal Molino e Batta Castagnazzo	2.211
1612-1617	Gregorio Serronillo q. Giovanni	2.560
1617-1622	Antonio Ballarino q. Antonio	2.350
1622-1627	Geronimo Dal Molino e Simone Perazzo	2.482
1627-1632	Benedetto Dal Molino e Simone Castagnazzo	2.045
1632-1637	Giovanettino Dal Molino q. Domenico	2.060
1637-1642	Pasqualino Dal Molino q. Domenico	1.372
1642-1647	Pasqualino Dal Molino q. Domenico	1.575
1647-1652	Pasqualino Dal Molino q. Domenico	1.575
1652-1657	Lazzaro e Battistino De Lucco	1.534
1658-1663	Antonio Trucco	2.156
1663-1668	Giuseppe Meresa e Benedetto De Lucco	2.375
1668-1673	Stefano Dal Molino q. Giovanettino	2.305
1673-1678 ⁶	Michele Castagnazzo	2.380
1678-1683	Antonio Gallero	2.550
1683-1688	Gio. Giacomo Rossi q. Santino	2.571
1688-1693	Stefano Dal Molino	2.000
1693-1694 ⁷	Francesco Perasso q. Andrea	2.510

Anni	Conduttore	Canone (£)
1694-1699 ⁷	Francesco Perasso q. Andrea	3.000
1699-1704 ⁸	Benedetto Minaglia q. Andrea	2.505
1704-1719 ⁹	Comunità di Montoggio	1.800
1720-1724	Francesco Rosatto q. Gio. Maria	1.670
1725-1735	Antonio Rosatto e Francesco Perasso	1.950
1735-1739 ¹⁰	Comunità di Montoggio	1.950
1740-1750	Antonio Maria Podestà q. Gio. Batta	1.060
dal 1750 ¹¹	Comunità di Montoggio	1.000

- (1) Il contratto comprende due mulini.
- (2) Nell'affitto sono compresi i due citati mulini, una sega da tavole e alcuni prati.
- (3) Nel 1592 è costruito un terzo impianto molitorio.
- (4) Il contratto di affitto comprende ora due mulini con complessive tre ruote, una sega ed alcune terre.
- (5) Da questo momento in poi sono dati in locazione i suddetti mulini e la sega.
- (6) Da ora innanzi il contratto fa riferimento a mulini, sega e terre.
- (7) Sono dati in locazione i mulini e una terra. Nel 1694 viene costruita una quarta ruota.
- (8) L'affitto comprende due mulini con complessive quattro ruote.
- (9) Enfiteusi perpetua dei suddetti mulini e di alcune terre.
- (10) Affitto dei summenzionati beni a tempo indeterminato.
- (11) Enfiteusi perpetua.

3. *Conduttori dei mulini di Sassello (1613-1796) **

Anni	Conduttore	Canone (£)
1613-1616	Giacomo Molinaro q. Francesco	1.950
1616-1619	Giacomo Molinaro q. Francesco	2.125
1619-1622	Simone Maccario q. Giuseppe	2.290
1622-1625	Simone Maccario q. Giuseppe	2.290
1625-1628	Simone Maccario q. Giuseppe	2.290
1628-1631	Simone Maccario q. Giuseppe	2.147
1631-1634	Gio. Antonio Molinaro q. Francesco	2.501
1634-1637	Gio. Antonio Molinaro q. Francesco	1.885
1637-1640	Gio. Antonio Molinaro q. Francesco	1.953
1640-1643	Pietro Zunino	1.800
1643-1646	Pietro Zunino	1.854
1646-1649	Pietro Zunino	1.854
1649-1652	Pietro Zunino	1.863
1652-1653	Giovanni Zunino q. Pietro	1.350
1653-1656	Giovanni Zunino q. Pietro	1.350
1656-1659	Giovanni Zunino q. Pietro	1.350
1659-1664	Giovanni Zunino q. Pietro	2.310
1664-1679	Giovanni Zunino q. Pietro	2.782
1679-1689	Giovanni Zunino q. Pietro	3.040
1689-1699	Giovanni Zunino e figli Pietro e Simone	2.470
1699-1709	Giovanni Zunino e figli Pietro e Simone	2.508
1709-1719	Pietro e Simone Zunino	2.508
1719-1724	Comunità di Sassello	2.508
1725-1734	Gio. Batta Zunino q. Pietro	2.375
1734-1743	Gio. Batta Zunino q. Pietro	2.204
1743-1752	Gio. Batta Zunino q. Pietro	2.436
1752-1763	Biagio Garbarino di Geronimo	2.320
1763-1766	Geronimo Garbarino q. Biagio	2.350
1766-1776	Geronimo Garbarino q. Biagio	2.150
1776-1786	Comunità di Sassello	2.350
1786-1796	Comunità di Sassello	2.350

* I beni indicati nei contratti sono rappresentati da due mulini con complessive tre ruote; nel 1722 si costruisce una quarta ruota.

4. *Mulini pubblici e privati attivi nella giurisdizione di Varese (1809)*

Nome del mulino	N. ruote		Località	Mesi di attività	Capacità produttiva ¹
	Vertic.	Orizz.			
Molino novo	1	2	Varese	9 ²	1,91
Molino vecchio		3	Varese	9 ²	1,91
Molino ruotato	2		Varese	10 ²	2,06
Molino ruotato	1		Varese	4 ³	2,06
Molino della Rocca		1	Varese	12	1,91
Molino di Cecinella	1		Cesena	8 ⁴	1,27
Molino del Boccia		1	Taglieto	12	1,27
Molino de' Fontanini	1		S. Pietro Vara	12	1,27
Molino di S. Pietro		2	S. Pietro Vara	12	1,27
Molino al di là di Vara		2	S. Pietro Vara	12	1,91
Molino de Burotti	1		S. Pietro Vara	12	1,27
Molino delle Caldane		2	Comuneglia	9 ⁵	0,79
Molino di Vara		2	Comuneglia	9 ⁵	0,79
Molino di Scaruggia		1	Comuneglia	9 ⁵	0,79
Molino di Rio Freddo		1	Comuneglia	6 ⁶	0,64
Molino del Cerro		1	Comuneglia	6 ⁶	0,64
Molino de' Ronchazzi		1	Comuneglia	2 ⁷	0,64
Molino delle Maxere		1	Comuneglia	9 ⁵	0,79
Molino di Campomentano		1	Comuneglia	12	0,79
Molino de' Borgazzoli		1	Comuneglia	9 ⁵	0,79
Molino di Revegiano		1	Comuneglia	9 ⁵	0,64
Molino della Servetta		1	Comuneglia	8 ⁸	0,64
Molino di Covaro		1	Comuneglia	2 ⁷	0,64
Molino de' Guglieri		1	Comuneglia	2 ⁷	0,64
Molino di Cadonica		1	Comuneglia	2 ⁷	0,64
Molino de' Giussi		1	Scurtabò	10 ⁹	1,19
Molino de' Zolezzi		1	Scurtabò	9 ⁵	1,19
Molino di Scagliana		1	Scurtabò	9 ⁵	2,38
Molino di Gioncarezza		1	Scurtabò	6 ⁶	0,64
Molino di Pian d'Ordiale		1	Scurtabò	6 ⁶	0,95
Molino di Co' d'orzo		1	Scurtabò	12	1,27
Molino de' Zapettini		1	Scurtabò	2 ⁷	0,64
Molino di Boccoli		2	Valletti	6 ¹⁰	2,38
Molino di Ginocchio		1	Valletti	6 ¹⁰	1,19
Molino de' Callegari		1	Valletti	6 ¹⁰	0,48
Molino de' Depaoli		1	Valletti	8 ¹¹	0,48
Molino della Lizza		1	Costola	8 ¹²	1,27

Nome del mulino	N. ruote		Località	Mesi di attività	Capacità produttiva ¹
	Vertic.	Orizz.			
Molino del Pallarino		1	Teviggio	8 ¹²	0,64
Molino del Ponte		1	Teviggio	8 ¹²	0,64
Molino delle Serre		1	Teviggio	8 ¹²	0,64
Molino del Beo		1	Caranza	2 ⁷	0,56
Molino del Connio		1	Caranza	2 ⁷	0,56
Molino di Porciorasco	1	2	Caranza	3 ¹³	1,67
Molino del Gerà	2		Caranza	8 ¹⁴	1,11
Molino del Gerà		1	Caranza	8 ¹⁴	0,56
Molino del Parroco	1		Buto	2 ⁷	0,79
Molino de' Biasotti	1		Buto	2 ⁷	0,79
Molino di Prete Domenico	1		Buto	2 ⁷	0,79
Molino delle Schiazze		1	Salino	2 ⁷	0,64
Molino delle Cagnole	1		Cassego	2 ⁷	1,27
Totale	14	49			52,65

Fonte: ASG, *Prefettura francese*, 1357, 8 maggio 1809.

- (1) In quintali di farina macinata al giorno.
- (2) In inverno tutte le ruote, in estate una sola.
- (3) Solo in inverno.
- (4) In autunno e inverno.
- (5) Da ottobre a giugno.
- (6) Da novembre ad aprile.
- (7) Solo quando piove « direttamente ».
- (8) Da novembre ad aprile.
- (9) Tutto l'anno, tranne luglio e agosto.
- (10) In inverno sempre; in estate se piove.
- (11) Quando piove.
- (12) In autunno, inverno e primavera.
- (13) In inverno e nell'estate quando piove.
- (14) Da ottobre a maggio.

DOCUMENTI

Si è scelto di riportare alcuni documenti inediti utilizzati nel corso della presente ricerca in quanto ritenuti particolarmente significativi per la ricchezza di informazioni o per l'originalità e la valenza esplicativa degli stessi. Essi vanno considerati come strettamente complementari rispetto ai precedenti capitoli e la loro collocazione in questa Appendice ha essenzialmente lo scopo di rendere più scorrevole l'esposizione, evitando inoltre che una frammentazione in numerose citazioni nel testo o in nota faccia perdere in parte il valore di tali fonti.

In alcuni casi i documenti riportati sono stati selezionati fra un numero elevato di esemplari di contenuto simile, preferendo quelli che sono parsi più completi; altre volte, invece, si è privilegiato l'approccio originale oppure la singolarità dei documenti stessi.

La trascrizione è stata effettuata in maniera integrale, fatta eccezione per i testi di cui ai numeri 5 e 6 dei quali si sono riportati i brani maggiormente ricchi di significato. Le maiuscole e la punteggiatura sono rese nell'uso moderno e sono altresì state sciolte tutte le abbreviazioni. Eventuali parole illeggibili o mancanti nell'originale sono state segnalate di volta in volta.

1. *Relazione sul feudo di Sassello (1612)*

(ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 115, *Atti 1612/3*)

Relazione del Sassello

Il luogo del Sassello confina dalla parte di tramontana con Ponzone che corre sin quasi all'Abbadia del Tiglieto, poi confina con le Cassinelle, feudo del Monferrato possesso dal Signor Ferdinando Spinola, poi arriva al fiume dell'Orba e confina con Rossiglione et arriva a confini della Serenissima Repubblica verso Voltri et Arenzano, dove si dice Facello, e continuando con la rovaia circonda Cogoleto e Varazze e la Stella fino alle chiappe di Giovo a Santa Giustina, giurisdizione della Stella, e poi corre verso ponente e confina con il Ponte d'Invrea, feudo del Monferrato, tira su et confina con Mioggia, giurisdizione imperiale, feudo de' Signori Sgarampi, e poi con-

fina con Pareto mediante il fiume dell'Erro, che divide la giurisdizione del Sassello da Pareto, giurisdizione del Monferrato.

Ha il Castello, con la Bastia et il Borgo e la Piazza congiunti insieme che può fare da fuoghi 200 in circa	<i>f.</i>	200
Ha doe ville una detta Coletta e Badano, vicino alla terra doe archibugiate, e dette doe ville faranno fuoghi 25 in circa	<i>f.</i>	25
Un'altra villa detta il Piano oltre l'acqua, di fuoghi 40 in circa	<i>f.</i>	40
Un'altra villa detta la Villa, discosta mezzo miglio, che farà di fuoghi 30 in circa	<i>f.</i>	30
Una villa detta Pianè, con la bandita e circostante di fochi venticinque in circa	<i>f.</i>	25
La villa del Paro, distante tre miglia, di fuoghi 40	<i>f.</i>	40
Chiampanù distante sei miglia farà fuoghi venti	<i>f.</i>	20
Acqua Buona, distante otto miglia, vicina alla Badia, di fuoghi	<i>f.</i>	20
La villa della Carta e circostante, lontana cinque miglia, di fuoghi 40	<i>f.</i>	40
La badia del Tiglieto, distante otto miglia, di fuoghi	<i>f.</i>	10
	<i>f.</i>	450

La bandia, cioè il bosco dei Signori, distante cinque miglia e gira quattro miglia in circa et hora è molto rovinata e fattoli molti danni da quelli della Stella e luoghi convicini che sono tutti del Serenissimo Senato, cioè della Stella, et è della Camera.

Ha la chiesa parrocchiale di S. Gio Battista, di cui è arciprete P. Gio Batta Spinello del Sassello, che ha la rendita certa di 30 crosoni in circa.

La chiesa della Madonna di Piazza, capellania che tiene P. Georgio Bagno, quale è capellano pagato dalla comunità con 50 ducatonì l'anno.

S. Antonio della Bastia, quale ha in titolo detto P. Giorgio et ha di rendita 40 crosoni.

S. Bernardo del Paro e la Comunità le mantiene un capellano nominato P. Antonio Giovanni Ruggero di Mulazzo e li dà 50 ducatonì l'anno.

La Badia del Taglieto quale è dell'Abbate Pinello che li mantiene un fratte.

La Comunità non ha niente d'entrata, ha boscaglie de comunaglie dove ogn'uno può andare a far legna e legnami per uso proprio di fabbriche, ha anche alcuni pochi prati communi dove poveri ponno o seminare o fare un poco di orto.

Ha la Comunità di spesa come sotto

Cioè scudi 66 d'oro in oro l'anno al Castello, cioè a' Signori

Un medico, un mastro di scola 160 crosoni; al medico ducatonì 100 e la casa, alli doi capellani 100 ducatonì.

Limosine a S. Antonio scudi 10 l'anno.

Campari doi in tre, a quali si dà crosoni 9 per uno l'anno et han di più la parte delle accuse con obligo di emendar li danni e dare li dannificanti.

Messi doi criminali, a quali si dà ad uno fiorini 100, l'altro 80, et un crosone vale fiorini 11 e doi grossi.

Doi sbirri che paga la Camera con un salario de £ 14 l'uno il mese.

Paga la Comunità un barbero cui si dà scudi 22 de' bianchi 17 l'anno.

Acconciar l'orologio scudi 10 l'anno da la Comunità.

Un predicatore a cui si dà ducatonì 50 l'anno da la Comunità.

Acconciar le stradde secondo si bisogna.

Tutte le spese della Comunità si repartono fra il podere a cui ha a registro e chi non ha registro non paga e tutto il registro ascende a £ 420 in circa et ognuno paga più e meno secondo importa il suo registro.

In dette £ 420 di registro li forastieri, cioè di Varazze, Cogoleto, Stella et Arenzano Albissola ve ne hanno £ 70 in circa.

La Comunità paga a Signori al Castello un quartaro di castagne fresche per ogni fuoco, indistintamente ricchi e poveri, et tre stara del Sassello però sono stara quattro di Genova; un quartaro è il quarto di un staro del Sassello, però sono stara della misura del grano, si che tre stara del Sassello fanno una mina di Grano di Genova, e misurano il grano come le castagne.

Vi è la decima delle capre, che chi ha dieci capre paga un capretto a' Signori e così da diece in su per qualsivoglia somma un solo capretto.

De' Signori vi è la gabella del vino che paga quelli che vendono vino a' minuto e si suole affittare a scudi 100, ora si affitta a 100 ducatonì.

Il peaggio e cozza del grano et altre vettovaglie s'affitta per scudi 100; hora sono affittate a Gio. Ramognino per ducatonì 180 da 20 bianchi.

Il mulino è affittato per ducatonì 560 a Giacomo Molinaro.

Le condanne criminali e delle accuse campestri spettano a' Signori e ne fa' parte al podestà e campari.

Vi sono fitti, o sia livelli, di ferriere, terre, castagneti, che rendono per una parte castagne et altre denari e tutte arrivano a scudi 100 l'anno. Varazze cantara 800, Cogoleto cantara 800, Arenzano cantara 250, Celle – Crevari pagava cantara 250, ma non ha mai pagato. Questi utili spettano a' Signori in questa maniera che dette Comunità possono venire a pascolare e legnare sul fine del Sassello e perciò si obligano pagare dette legna o la loro valuta al pretio che valeno a Genova, ma se non si voleno obligare non se li possono astringere e vero che per loro non possono venire sul fine del Sassello e se li vengono sono condannati. Hora sono accordati solo Varazze per cantara 800, Cogoleto per cantara 800, Arenzano per cantara 250, come per li instrumenti che pagano a soldi 8 cantaro, e presto finisce l'accordio.

Giacomo Viale per li beni cioè castagneti e ferriere e cassine del Signor Paris e sue possessioni pagava alla Camera cesarea ducatonì 234 da bianchi 20 l'anno e ne pare instrumento in atti di M. Gio. Batta Aicardo, né altri beni vi sono del Signor Paris allodiali.

Gio. Antonio Badano per castagneti del Signor Stefano paga alla Camera ducatonì 94 l'anno.

Bernardino Arcidonio per la ferrera del Signor Stefano paga alla Camera ducatonì 130 l'anno.

Le possessioni, cioè campi e vigne, dove è una cassina che gli Spagnoli brugiarono del Signor Stefano pagava ducatonì 28 compreso il giardino e perché è stata brugziata la cassina si son ridotti a ducatonì 17.

La casa in borgo del Signor Stefano è brugziata e vi sono solo le muraglie.

La casa del Signor Paris in piazza era comincia e Giacomo Viale l'ha finita e fabricata e spesoli da scudi 300 in circa.

Vi è mercato ogni giorno di grano, riso, vino et altre vettovaglie.

Il grano che cala in Albisola passa gran parte in Sassello e ne passa al Ponte de' Prati e vien di verso Mioglia.

Il luogo ha statuti particolari civili e criminali, ma non sono in uso solo in qualche capo et il podestà, passato fuori delli casi ordinati dal Signor Conte, servava la legge commune.

La ragione di proibire e concedere il pescare fiumi Reiborco et Erbarina, di conceder li pascoli a forastieri spetta al Castello. Investiture che si fanno spettano la Castello.

Al podestà dottore si dà ducatonì 100 l'anno et il terzo di tutte le condanne et accuse criminali campestri. Del civile il podestà ha la sua data o 21 in coteste liti conforme al statuto.

Per l'autorità del giudice, sequestri o altro, il venteno, conforme allo statuto.

Per lo criminale serviva uno scrivano deputato dal Commissario cesareo, che deputa della terra o forastiero come le piace.

Al podestà sopra il criminale si danno alcuni emolumenti, come soldi 5 per ogni testimonio.

2. *Relazione sul feudo di Suvero (1661)*

(ASG, *Archivio Segreto*, n. 67, *Confinium 1661*)

Resta il Marchesato di Suvero distante da Brignato miglia quattro in circa, posto sopra la falda de monti a piede de quali passa un picciol fiume nominato la Gravegna, che vā nella Vara vicino a Brugnato; sopra detto fiume vi è la Rocchetta del

Marchese de Villafranca, sopra la quale, ascendendo, si trovano le confini de Suvero. Dalla parte di qua confina con Vezola del commune de Zignago, di sopra di là dal monte Rossano del Pontremolese, et scendendo dall'altra parte per uno poco in confina Montereaggio del Marchese de Madrignano et in appresso il territorio de Veppo del Duca de Tursi. Onde il suo giro resterà da miglia sette in otto, in lunghezza miglia tre in circa e larghezza uno e mezzo in circa. Di là dal Monte vi è uno bosco detto di Gambatacca che sarà da due miglia che confina con Rossano, per il quale vi sono state con li Marchesi e Pontremolesi liti è differenze gravi, pretendendone gli huomini de Suvero il Dominio, tanto diretto como utile, in tanto questo lo godono restando però indecisa la lite, onde se sarà il detto bosco compreso nel marchesato, il suo giro saria de miglia dodeci in tredici come viene stimato.

Il castello resta quasi nel mezzo, sopra la costa de una collina fatto in forma di casa con tre torrioni ne gli angoli, forte per batteria da mano, soggetto però alla detta collina che lo supera, ascendendo essa sino alla somità del monte.

Il numero de fuochi sono 82 che fanno 432 anime ne pagano gravezza alcuna; vi era però la castellanza di feudo per la quale pagavano al Marchese £ 40 l'anno dalla quale furono liberati li sudditi quando il Marchese Rinaldo, trovandosi à Firenze, haveva lasciato il Marchese Ferdinando de Liciana Governatore del suo feudo, e per sdegno che hebbe detto Ferdinando perché il Marchese Rinaldo ricusò di prendere una sua figlia per moglie, chiamò li Spagnoli, in tempo del Conte di Fuentes, et li diede il possesso del castello, onde essendo ricorso il Marchese Rinaldo da detto Conte, querellandoli della fellonia, non potè mai ottenere la restituzione, solo quando andarono tutti li vassalli a Milano, dichiarandosi di non voler altro Patrone che il loro naturale; per il qual atto li liberò da detta castellanza in capo a due anni che stette escluso.

Il feudo non ha fidecomiso, ma ben sì primogenitura de maschi, instituita dal Marchese Morello che fu Patrone de Suvero, Monti, Liciana, Podenzana e Bastia, quali divise fra cinque suoi figli maschi, et così pare ne prendino le investiture dall'Imperatore, con la successione de detti maschi restando le femine escluse, ne vi sono altri che li nominati possano pretendervi.

Delle leggi osservano le imperiali; vi hanno però uno statuto municipale di poca considerazione, il quale non apartiene che all'ordine delle caose civili et accuse; et le condanne criminali sono del Marchese et a lui arbitrarie, solito a farle gravi et gli emolumenti del civile sono pochi, da farne poco conto.

Nel tempo che si stimava morto o perso il Marchese Torquato pretendevano succedere li Marchesi de Podenzana, Liciana, e Bastia; da quali (non si ha notitia) che fusse fatto atto alcuno possessorio; poichè restava in quel tempo governato detto feudo dal Marchese Manfredo Malaspina de Filatera, appresso del quale era la Signora Euridice, all'houra unica figlia del Marchese Torquato et sorella del moderno Marchese, ne si sa che alcuno prendesse Investitura.

Dalli beni allodiali si stima che il Marchese ne cavi £ 10.000 di reddito in tutto, li quali sono repartiti in dieci massarie, una delle quali è sul territorio della Repubblica,

detta la Piscina, et le altre su quel di Suvero. E sono in Angelo, Pietrafezza, Pirolò, Piceda, Indebia, il Molino, Insivero, Borgo et il Chiosso, poste su la falda del monte diviso in colline amene e commode alla coltura, con qualche poco piano fra esse.

Circa la vendita de detti beni, quando si acquistasse il feudo dalla Repubblica, a paesani od altri, non mi è riuscito saperne il proprio, per non iscoprire l'ordine de Vostre Signorie Serenissime oltre che a Suvero non vi sono persone per tale impiego che io la stimo difficile.

Il prezzo di detti beni pare si possa calcolare più de £ 200.000 a tre per cento.

Lo repartire li detti beni allodiali in commune, nella forma stila la Repubblica nelli altri luoghi del Dominio nel scuodere le avarie, parrebbe la più praticabile, ma saria di gravezza. E affittandosi alla comunità, pare che tanto essa si può avere obligata come li particolari et in fatto il Marchese Torquato affittò tutto però à particolari, et così seguita a fare il presente Marchese.

Per quello [che] tocca, se investendosi detti beni a particolari de Suvero o ad altri, non stilandosi da Marchesi Malaspina tal maniera ne tampoco enfiteusi, non mi è riuscito poterne far calcolo di quello potessero rendere ogn'anno. Havendomi anco trattenuto il rispetto della segretezza.

Non hanno gli huomini de Suvero obbligo di far giornate ne beni del Marchese solo per uno giardino di poca consideratione nel quale quando sono chiamati a lavorarvi, non le danno che il vitto senza altra mercede et così stila al presente, poichè danno le possessioni a mezzadri de quali è cura di lavorarle; la comunità però è obligata a provvedere il castello di legna, restando per altro quasi tutti i particolari obligati verso il Marchese per censi perpetui e fitti da quali si calcola ne cavi circa £ 2.000, che sono comprese nella somma di sopra.

Il paese è fruttifero et li terreni fertili, che producono bene grani, vini, olei et castagne, come anco legumi, essendo esposto al sole et vi si vedono gli alberi grandi e poderosi; et quest'anno il Marchese vi ha havuto più de mine 300 grani e mine 300 misture.

Non vi è passo frequentato per parte alcuna solo se di qua per andare a Pontremoli, ne vi è osteria, solo che uno bettolino più per uso de paesani che de forastieri, ne' tampoco peaggio o forno; vi sono dua molini del Marchese che le rendono poco, poichè il reddito è da tre mine de grano; et una cabella che vende per £ 20 l'anno.

Oltre à quanto si è detto sopra intendo che il Marchese Rinaldo l'anno 1630 fece alleanza con Spagnoli, in tempo del Duca de Fera, con obbligo d'essere amico delli amici et inimico delli inimici senz'altra clausola.

Circa l'istesso tempo trattò vendita del marchesato de Suvero col Principe d'Avellino, dicesi per prezzo de 80.000 in 90.000 scuti, la quale fu impedita per le oppositioni che fecero avanti l'Imperatore li Marchesi de Podenzana.

Nel resto non hò osservato di considerabile in detto feudo, solo che con l'acquisto che ne facesse la Repubblica verrebbe per quella parte ad escludere di la da

monti il Pontremolese; et quando bisognasse alle confini stabilire fortezza per frontiera, nella parte superiore di detto Marchesato vi saria sito opportuno, oltre che col detto acquisto si verrebbe quasi aingere la Rochetta del Marchese de Villafranca.

3. Istruzioni per la gestione economica del feudo di Busalla (1772)

(ASG, *Antica Finanza*, n. 980, *Miscellanea finanze*)

Sommario del sistema economico stabilito nel feudo di Busalla con decreto dell'Eccellentissimo Collegio Camerale de 5 maggio 1772, sotto relazione degli Eccellentissimi Deputati a quel feudo, infilato nel fogliazzo di Busalla 1764 in appresso.

I

Gli annui redditi sono calcolati in Lire 3.079 soldi 1 e denari 8 esclusi da questi i fitti del pedaggio, molini e gius proibitivo de giochi, laudemii, concessioni et investiture de beni.

2

Il Magnifico Commissario sarà tenuto a pagarle, scosso o non scosso, con dover dare l'obbligo de monti con le somme di £ 2.000 fuori banco e tante sigortà per £ 4.000, cioè numero 8 sigortà di £ 500 ciascheduna.

3

L'ellectione di esso sia per un biennio, previa la deliberazione della solita attendenza e possa esser rieleto per un biennio, così di biennio in biennio, previa compra la detta attendenza.

4

Col salario di £ 500 oltre il profitto che potesse ricavare dalla concessione de giochi, col salario di £ 700 nel caso che dall'Eccellentissimo Collegio fossero proibiti i giochi e coll'abbonamento di annue £ 80 per le ordinarie, con l'obbligo però di giustificarle. E d'annue £ 270 per la paga di quel fameglio alla raggione di £ 22.10 al mese.

5

Il peaggio e mollini debbono appaltarsi dall'Eccellentissima Camera al maggior offerente mediante le opportune caotele.

Debba subire il sindacato da farseli dagli Illustrissimi Commissari Sindicatori del di là da Giovi in fine d'ogni biennio.

4. Istruzioni al Podestà di Sassello per l'esigenza di terratici e altri diritti su beni immobili (1793)

(ASG, *Antica Finanza*, n. 659, *Fitti 1794*)

1793, 1 settembre

Istruzione per li Magnifici Podestà pro tempore del Sassello all'esigenza de terratici ed altri dritti camerali sopra i beni stabili di diretto dominio dell'Eccellentissima Camera, come dall'originale infilato nel nuovo fogliazzo 1782 in ... Censi e Livelli di quella giurisdizione.

I°

Qualunque partita che verrà esatta si dovrà contrapporre al conto, ossia colonna precisa dei debitori intavolati nel libro dell'esigenza, e ciò colla dovuta regolarità e senza accreditare ad uno quello che spetta ad un altro.

2°

Nell'allibrare la partita dovrà cominciarsi coll'anno, giorno e mese e nome del Magnifico Podestà che esige e colla specificazione della persona e persone che pagano, a quali si rilascerà subito la ricevuta, a conto e per saldo a misura che verrà fatto il pagamento e conformemente a quanto sarà registrato al libro, qual regola si osserverà pure esigendosi qualche partita di laudemio.

3°

Siccome tutti gli enfiteuta, in genere, dal libro non risultano debitori che di due annate a tutto aprile 1793, così, trovandosene alcuno in debito di maggiori annate si dovranno queste esiggere per mettere ognuno in corrente a tutto detto aprile.

4°

Riguardo alli terratici arretrati di più anni, avvertire di non esiggere da debitori se non quanto giustamente dovessero in vista delle ricevute che essi presentassero, non per anco a cognizione dell'Eccellentissima Camera, le quali perciò dovranno registrarsi nel libro a credito di chi apparteranno colla data dell'anno, giorno, mese e nome di chi le avrà rispettivamente scosse e pagate.

5°

Trovandosi nel libro riporti de terratici non eseguiti a dovere, dovranno questi riformarsi con repartire a scienza di tutti i partecipi fra ciascun possessore quella partita di canone che sarà trovata giusta e proporzionata alli stabili che possedesse.

6°

Essendovi nel libro intavolate alcune colonne sotto nome d'eredi e successori, si dovrà appurare quali essi precisamente sieno e registrare sotto i nomi de' moderni possidenti e fra essi poi ripartito il terratico pro rata come sopra, e lo stesso dovrà

pure eseguirsi per le altre colonne che sotto nome di particolari diversi, a quali non si è potuto fissare la propria tangente del terratico.

7°

Trovandosi poi de' debitori di canoni arretrati da molti anni, i quali pretendessero di aver pagato in cassiere camerale, oppure di essere esenti i loro stabili dall'annuo canone, sarà bensì cura de Magnifici Podestà di mettere maggiormente in chiaro i nomi precisi de debitori, ma poi non procederanno più oltre contro i medesimi e soltanto intimeranno loro di presentarsi in Camera nostra, la quale ha già date le opportune provvidenze per rifinire simili conti e sarà loro cura di trasmettere tutte quelle notizie e schiarimenti che sarà loro riuscito di ricavare in tale proposito.

8°

Procederanno in oltre li Magnifici Podestà di mettere in chiaro i laudemii che fossero dovuti da taluni ne' quali fossero passati beni soggetti al pagamento di detto dritto senza nostra investitura, essendo cosa costante ed accertata che non ne vanno esenti che quelle persone chiamate dalle primordiali investiture.

9°

Dovrà ciascuno dei detti Magnifici Podestà riportare il suddetto libro al Magnifico nostro Maestro Razionale, affinché, ricavatone lo spoglio di tutte le partite esatte durante la sua carica, possa dargliene debito unitamente alle altre riscossioni di conto pubblico e similmente presentare allo stesso Magnifico Maestro Razionale le note che ognuno di essi Magnifici Podestà avrà dovuto ritirare da quei Notari locali, in conformità al nostro dispaccio di questo giorno.

5. *Descrizione di un frantoio a due ruote posto in Zuccarello (1759)*³

(ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2757, *Zuccarello, pratiche diverse 1739-49*)

Mercoledì tre del mese di ottobre, alla mattina

Proseguendosi la visura e ricognizione suddetta si è portato il Magnifico signor Lanfranco⁴ col detto Antonio Maria Beffa, me Notaro e Testimonii infrascritti e detto maestro Carlo Narino, Perito, nell'edificio detto il Gombo Soprano dietro alla Cap-

³ Il documento in oggetto contiene un'analitica descrizione in forma discorsiva degli impianti del marchesato di Zuccarello, senza alcuna valutazione degli stessi. Tuttavia appare di grande interesse in quanto fornisce utili elementi sul funzionamento di frantoi e mulini. Poiché la relazione appare spesso ripetitiva, si è scelto di riportare le parti più significative e ricche di particolari.

⁴ Si tratta di Gio. Batta Lanfranco q. Bernardo, incaricato dall'Eccellentissima Camera di curare i redditi del Marchesato di Zuccarello.

PELLA di San Sebastiano di questo luogo [di Zuccarello] et aperta con la sua chiave la porta di detto gombo dal suddetto Beffa si sono ritrovati l'attrezzi e guarnimenti di detto gombo come in appresso.

E prima nel Gombo Soprano un tinetto usato con suo coperchio di legno, serratura, chiave e mappe con due cerchi di ferro. Numero sette seggi di legno da ponere sotto li telari per raccogliere l'olio, tali e quali, mancanti di qualche cerchi di legno. Numero tre seggioni o sian madri di legno con cerchi di bosco, usati e tali e quali. Una stanga di legno col suo bogiasso di ferro in peso libre venti.

Tre telari da premere la pasta d'ulivi, con sei vie ligate da ondecim cerchi di ferro, sei borci di ferro, sei chiavette, sei banchetti con due cerchi di ferro per caduno, sei tirabanchetti. Tre noci di legno con dieci cerchi di ferro che li ligano e sei colonne, una delle quali è guasta e rotta e l'altre tali e quali. Tre banche con cinque cerchi di ferro, fra quali quella di mezzo è guasta e non può servire. Tre colonnelli tali e quali. Quattro pontelli di legno tali e quali che formano detti telari.

Una mezzara di legno ove si pone la pasta dell'ulivi macinate tale e quale, ligata da doi lame di ferro nel fondo.

La pillà ove si frangono l'ulivi, una mola o sia viatore, col suo giasso, mozzolo di ferro, due maschette e chiavette di ferro tali e quali.

Tre verette e una chiavetta di ferro poste entro del detto tinetto perché erano levate dal suo luogo.

La rota di sotto col suo albero con cinque cerchi di ferro, due porsì e pianchetta di ferro tali e quali. Suo tormento, pontello, pastecha e bussola di legno ove gira l'alboretto, il tutto tale e quale.

Lira e mezza lira di rame guasta, in peso fra tutte due libre cinque di peso lordo, compresi li manichi di ferro.

Tortarolo di rame vecchio e brutto, in peso lordo libre cinque. Un palo di ferro o sia rondino, in peso rubbo uno e libre dodeci. Un abbaino di lama di ferro vecchio col suo manico di legno.

Numero cinquanta sei sportini tali e quali e la maggior parte rotti che non puonno servire.

In detto gombo, ossia magazzino del gombo, vi è un mulino da macinare il grano, con li ordigni guasti e rotti, mancante d'una mola et incapace di macinare se non si fa tutto nuovo.

Una pairola di rame brutta col suo orlo e manico di ferro in peso lordo rubbi tre e libre quindici. Un gancio, o sia catena, di ferro che regge detta pairola sopra del focolare in peso libre quindici. Altra pairola di rame col suo orlo e manico di ferro in peso lordo rubbi sei e libre quattro, che per essere troppo alta non è capace a servire nel focolare.

Una canata per cui corre l'acque a detto gombo di longhezza palmi venti circa tale e quale.

Numero quattro balconi con sue arve di legno tali e quali.

La detta porta di strada con sua serratura e chiave usata.

Dal detto gombo si passa et entra in altra stanza, o sia magazzino, mediante una porta fra mezzo, chiamato il Gombo di San Sebastiano e vi sono numero tre telari con sei vie, con dodeci cerchi di ferro, col suo borco di ferro per ciascheduna via, una delle quali è guasta e schiappata che non può servire. Numero sei banchetti con undeci cerchi di ferro. Numero sei tirabanchetti. Numero tre noce, due de quali sono guaste e camorate, con dieci cerchi di ferro, che quantonque dette due noci habbiano quattro boggioni con sue chiavette e lamette di ferro, ciò non ostante non puonno servire e bisogna cambiarle. Tre banche con quattro cerchi di ferro una delle quali è guasta che non può servire essendo schiappata. Tre colonne e sei colonnetti di legno tali e quali. Numero quattro pontelli di legno che formano detti telari.

Una pairola di rame con pertuso al fondo, stata già repessata, in peso lordo rubbo uno e lire dodeci compreso il manico di ferro. Un gancio, o sia catena, di ferro ove si pende la pairola in peso libre sette.

La pillla col suo giasso et una mola, quale mola non è più sufficiente e deve essere cambiata. Il mozzolo di detta mola con sua veretta, due chiavette di ferro et una maschetta di ferro. La bussola di legno che entra nel garbo della mola, con tre lame di ferro, usati, tali e quali.

La rota di detto gombo che fa girare l'alboretto cerchiato con tre cerchi di ferro e sua mascola tali e quali. Due porsì e pianchetta di ferro, tormento e pastecha di legno usati.

Una mezzola di legno guasta e rotta, che non può più servire per la pasta degli ulivi.

Un tortarolo di tolla usato.

Due corbe, o sian legni, con suoi garbi, che servono per condurre le mole all'edificii.

Li balconi di detta stanza del gombo sono senza arve.

La porta di strada di detto edificio con sua chiavatura, chiave e mappe.

Indi, fatta detta ricognizione dal detto maestro Carlo Narino con l'assistenza di detti Beffa, si sono serrate le porte di detti edificii e consignate al Magnifico Lanfranco qui presente che le riceve.

Testimoni il chierico Antonio Maria Vacca di Francesco di questo luogo e il signor Pietro Vincenzo Aicardo q. capitano Damiano di Verezzi, alle predette cose chiamati.

6. *Descrizione di un mulino a due ruote posto in Zuccarello (1759)*⁵

(ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2757, *Zuccarello, pratiche diverse 1739-49*)

Detto giorno al doppio Vespro in Zuccarello

Portatisi in compagnia come sopra e dell'infrascritti testimonii nel mulino situato in questo luogo, quale conduce Antonio Moreno q. Andrea, si sono veduti esser guarnito dell'infrascritti attrezzi per mezzo di detto Maestro Narino.

E prima il molini vicino alla scala con due mole andanti, garbola, tremozza e cauletto di passata. La cassa, o sia bancaro di legno per raccogliere la farina, usata, tale e quale. Vi manca l'argano per tirare su la mola. Telaro, o sia letto del molino, guasto e vecchio, conviene mutarlo e farlo nuovo. Albero e roetto col suo porscio e pianchetta di ferro, asinetto di legno e tirante di ferro e neviglia, o sia nevia.

Il canale per cui corre l'acqua al molino, rotto e sostenuto verso la porta, con le due mole, già consumate e conviene cambiarle e ponervi altre due nuove quanto prima, con la garbora, tremozza, canaletto et argano passanti. Telaro, o sia letto del mulino, guasti e vecchi e devono essere cambiati. Albero, roetto, col suo porscio di ferro e nevelia in buono stato. Bancaro, o sia cassa che riceve la farina, mediocre. Il peso, o sia cantaro da pesare la farina, buono. La canata che conduce l'acqua a questo secondo molino, passante portelli numero cinque, con li quali si da e leva l'acqua alli detti molini, mediocri.

Le porte del detto molino e stanza sono vecchie e poco sicure e devono accomodarsi.

Come così detto maestro Carlo Narino qui presente, con suo giuramento, toccate le scritture, riferre aver riconosciuto e trovati detti attrezzi alla maniera sopra espressa.

Testimonii Gio: Antonio Richero q. Nicolò et il molto reverendo don Vincenzo Peirone q. capitan Gio: Batta, vocati.

A di detto, un poco doppio nella strada presso detto molino et alla presenza dell'Illustrissimo Signor Commissario

Il suddetto maestro Carlo Narino q. Matteo, perito eletto e deputato da Sua Signoria Illustrissima, con suo giuramento, toccate le scritture, riferre d'ordine haver conosciuto il tetto coperto di coppì del molino suddetto, quanto la muraglia di mezzo vicina al molino presso la scala, quale sostiene la volta del molino sudetto, et haverla ritrovata in pessimo stato et in atto prossimo di rovinare et abbisognare d'essere rifatta in tempo, per non spettare il tempo che derrocchi e rovini del tutto, e rispetto al detto tetto essere lo medesimo mancante di due canteri per essere sostenuto; e per rendere detto tetto asciutto se le devono ponere e cambiare più di cento coppì in circa, altrimenti sarà in tempo di pioggia o nevi piovoso, che è quanto.

⁵ Nel documento utilizzato il brano in oggetto è di seguito al precedente.

Testimonii li sudetti Gio: Antonio Richero q. Nicolò e il molto reverendo don Vincenzo Peirone chiamati.

7. Inventario dei frantoi del marchesato di Zuccarello (1678)

(ASG, Camera del Governo, Finanze, n. 2535, Pratiche diverse 1665-78)

S. Sebastiano

Gombo soprano

Canale con portelli	£	16
La ruota con albero e ferramenti	£	40
Telaro soprano con ordinari ferramenti e legnami	£	70
Telaro di mezzo	£	80
Telaro terzo di sotto senza ferri	£	90
La porta di strada doppia senza chiave	£	12
	£	308

Zuccarello

Gombo vicino al mulino

La canata, ruota e albero	£	50
Primo telaro, la pilla con ferri e legnami	£	100
Secondo telaro	£	96
Terzo telaro con cerchi di ferro	£	100
Una mesala	£	4
Secchioni piccoli n. 7	£	6
Un tinetto per l'olio a una madre	£	10
Il tormento per la pilla con sua pastecca e chiavetta di ferro	£	8
Bustiole del giaccio e corridore con cerchio di ferro	£	8
Il mosolo, chiavetta di ferro	£	12
Porta doppia con serratura e mappe buone	£	12
Sportini n. 30	£	—
	£	406

Castelvecchio

Gombo detto delle Gattare

Il canale con puntelli	£	5
Ruota con albero e ferramenti, cioè cerchi e porzi	£	40

Rovetto e lanterna stantarolo con ferramenti, cioè due porzi e un cerchio	£	64
Mosolo, lunetta e chiavetta	£	12
Corridore, cioè la mola di altezza palmi 6	£	—
La mesala	£	5
Telaro vicino pillà con ferramenti	£	100
Telaro di mezzo con ferramenti	£	100
Telari vicino alla porta con ferramenti	£	100
Quattro pinzelli per li telari	£	5
La porta doppia con serratura sencia	£	12
Tinello per oli con due cerchi di ferro e serratura	£	17
Due mole per l'olio	£	6
Secchioni piccoli n. 7	£	7
Le ferriate e finestre	£	34
Sportini n. 40	£	—
Il gombo coperto di coppini	£	—
Un scapolo di colonna novo	£	5
	£	512

8. *Contratto di affitto dei mulini di Busalla e Semino (1740)*

(ASG, *Antica Finanza*, n. 147, *Libro de contratti 1751 in 1783*, cc. 521 r.-522 r.)

Contratto de' molini di Buzalla e Semino

Nel nome del Signore Iddio sia.

Gli Illustrissimi ed Eccellentissimi Nicolò Cattaneo e Francesco Maria Daste, deputati agli affari del feudo di Buzalla.

Di loro spontanea volontà etc. Et in ogni miglior modo etc.

Hanno appigionato et appigionano a Stefano Navone q. Gio. Battista, presente e che accetta

Li molini del detto luogo di Buzalla e Semino, assieme con tutti li suoi attrezzi et utensili alli medesimi rispettivamente appartenenti, secondo l'inventario de medesimi da farsi et infilarli col presente instrumento, che è del tenor seguente.

Estimo fatto de' molini di Buzalla e Semino da Filippo Bancheri e Ambrosio Desirelli a' 3 maggio 1740.

Busalla

Molino di Sopra

Albero ferrato £ 20

Ruota fornita	£	45
Canale e canaletti, con pontelli e traversi	£	50
Scudo con suoi ferramenti	£	16.10
Mole	£	115
Due paraponti	£	6
Mezzola e mezzolotti	£	10
Pignone, bronzina e neggia	£	20
Sgarba	£	6
Masera	£	3.10
Tremoza	£	5
Colonne	£	11
Letto	£	14.10
Cavallone	£	20
Trabochetto	£	1
Trabochetto della ruota	£	1
Argano	£	1
	£	345.10
Busalla		
Mulino di Sotto		
Albero ferrato	£	30
Ruota	£	100
Canale e canalotti, con pontelli e traversi	£	48
Paraponti due	£	6
Trabochetto della ruota	£	1
Mole	£	155
Scudo	£	28
Colonne	£	15
Pignone, bronzino e neggia	£	16
Mezole e mezzolotti	£	8
Tremoza e sgarba	£	11
Sigogna del cantero	£	1
Mastra	£	5
Letto	£	10
Argano	£	1
	£	435

Mulino di Semino

Ruota	£	100
Albero	£	32
Scudo	£	28
Pignone, bronzina, neggia, mazole e morscie	£	24
Letto e colonne	£	20
Paraponti	£	4
Tremoza, mastra e sgarba	£	8
Canali, canalotti e pontelli	£	20
Trabuchetto della ruota	£	1
Mole	£	90
	£	327

Ad avere a detto titolo di locazione per anni cinque prossimi oggi cominciati le chiavi ed il possesso de' quali molini detto Stefano Navone confessa avere avuto e ricevuto prima d'ora etc., rinunciando etc.

Per annua pigione di lire seicento sessanta moneta in Genova corrente fuori banco, da darsi e pagarsi dal detto Stefano Navone conforme promette in fine di ciaschedun anno in Cassiere dell'Eccellentissima Camera, o a chi le sarà ordinato da detti o altri Eccellentissimi Deputati a detto feudo pro tempore, in pace e senza lite etc., ogni eccezione e contraddizione rimessa etc., sotto etc., rinunciando etc.

Promettendo detto Stefano Navone durante il tempo della presente locazione mantenere detti molini et attrezzi in buono e decente stato e lavorativi, conforme confessa esserle stati consegnati, di guardarli dal fuoco per esso e sua famiglia e per chi abiterà ne medesimi; e se seguisse qualche incendio, che Dio non voglia, rifare il danno a sue proprie spese e rilasciarli, in fine della presente locazione, più tosto migliorati che deteriorati, assieme con tutti li utensili et attrezzi che saranno descritti in detto Inventario da infilarli, e quali come sopra confessa esserle stati consegnati per se' etc, sotto etc., rinunciando etc.

Le quali tutte cose etc., sotto pena del doppio etc., e col rifacimento etc., stando sempre ferma etc., e per ciò osservare etc.

Me notaro stipulante etc.

Delle quali tutte cose etc.

Me Giuseppe Pompeo Ratto, Notaro e Cancelliere surrogato dall'Eccellentissima Camera. Fatto in Genova, in una delle stanze della prefata Eccellentissima Camera, l'anno della natività di nostro Signore Millesettecento quaranta, correndo l'indizione seconda al stile di Genova, giorno però di mercoledì quattro del mese di maggio, alla mattina, essendovi presenti li Signori Gio. Francesco Marchelli, Maestro Razionale dell'Eccellentissima Camera e Gaetano Arpe q. Iuliani, testimoni alla predetta cosa chiamati etc.

9. *Enfiteusi perpetua dei mulini di Montoggio (18 luglio 1750)*

(ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 1255, *Affitti 1750-54*)

Nel nome di Signore Iddio sia.

Essendo vero che per parte della Comunità di Montoggio siasi fatto ricorso all'Illustrissimo et Eccellentissimo Collegio camerale, come da lui supplica presentata sotto il dì 18 dicembre 1748, per aver in affitto perpetuo li molini come terre ad essi annesse che ha e tiene il prefato Eccellentissimo Collegio in detto luogo e che a tall'effetto abbia detta Comunità sotto il giorno de' 18 marzo prossimo passato e 22 settembre 1748, come consta da proposizione stata approvata dà uomini di essa Comunità, ricevuta dal Magnifico Tomaso Foglietta, podestà e notaro di detto luogo di Montoggio, data l'opportuna facoltà ad Antonio Maria Ballarino q. Giacomo, Nicolò Porcella q. Lorenzo, Agostino Mangino q. Steffano et Antonio Massa q. Steffano, in quel tempo agenti di detta Comunità, affine di passare l'opportuna obbligazione a favore dell'Eccellentissima Camera, come dalla proposizione sudetta ed in oggi sudetta facoltà stata rinovata sotto li 12 corrente luglio nelle persone de' medesimi agenti, che sono Antonio Callero q. Gio. Battista, Giuseppe Mesa q. Antonio, Nicolò Rosatto q. Francesco e Francesco Callero q. Gio. Angelo, in vigor di asserita proposizione et atto rogato dal Magnifico Carlo Francesco Dalla Torre, moderno podestà e notaro di detto luogo, copia della quale in autentica forma detti agenti promettono presentare fra li giorni otto prossimi dal presente.

E l'essendo altresì vero che detti molini siano da molto tempo in stato non macinabile et abbisognosi di ristoro ed accomodamento a tal che in oggi solamente uno di questi va macinando, quantunque necessitoso anche questo di accomodamento.

Quindi è che gli Illustrissimi et Eccellentissimi Steffano Giustiniani e Paolino Saoli, a' quali dal prefato Illustrissimo et Eccellentissimo Collegio è stata conferita l'opportuna facoltà alle cose infrascritte per suo decreto de quattro dicembre 1749.

Spontaneamente et in ogni miglior modo hanno affittato ed a titolo e caosa di locazione in emphiteusi perpetua hanno dato e concesso, si come danno e concedono, sotto le condizioni però e patti de' quali in appresso e non altrimenti, alla detta Comunità, presenti et accettanti per essa detti quattro moderni agenti.

Li sudetti et infrascritti molini e terre annesse spettanti alla prefata Eccellentissima Camera cioè

La casa posta nella villa del Molino ove erano prima due molini e presentemente uno solo vi si ritrova, a cui confina di sopra la strada pubblica, di sotto la fiumara di Scivia, da una il riale detto del Molino e dall'altra gli eredi del q. Giovanni del Molino q. Geronimo mediante però la strada pubblica et altri etc.

L'errore de quali etc.

Item altra casa posta nel luogo detto il Terme in cui per inanzi vi erano due molini ed in oggi non vi è alcun molino, alla quale confina di sopra la strada pubblica,

di sotto la fiumara di Laccio, da una Andrea dalla Chà q. Lazaro e dall'altra gli eredi del q. Giordano dalla Chà, se vi fossero più veri confini di modo che l'errore di essi etc.

Si come le terre a detti molini rispettivamente annesse e sono una terra prativa, arborativa e castagnativa, luogo detto le terre della Camera di Prato dal Molino, a cui confinano di sopra il Nobile Steffano Illuminato Molini q. Gio. Battista in parte et in parte gli eredi del q. Gio. Battista del Molino q. Benedetto, Antonio Maria Ballarino e gli eredi del q. Pasqualino Castagnasso, di sotto la fiumara di Scrivia, o sia Laccio in parte et in parte la casa della villa del Molino, da una il riale del molino et in parte gli eredi del q. Steffano del Molino q. Andrea ed il nobile Steffano Illuminato Molini ed in parte Gio. Andrea e Benedetto fratelli De' Lucchi q. Gio. Steffano e se altri più veri confini l'errore de' quali etc.

Item altra terra campiva, prativa, arborativa e vignativa, luogo detto la Moglia, alla quale confina di sopra la strada in parte et in parte Andrea Rosato q. Tadeo, li eredi del q. Antonio Rosato, gli eredi del q. Steffano Ballarino, di sotto la strada pubblica et in parte gli eredi del q. Vincenzo Minaglia, da una il riale di S. Martino et in parte gli eredi del detto q. Vincenzo e dall'altra la strada pubblica, e se vi fossero più veri confini l'error de quali etc.

Ad avere, tenere, godere e possedere, con tutte le raggioni e pertinenze, introiti et esiti, commodi, utilità et altre qualsivogliano dipendenze da i detti beni, a titolo di locazione perpetua per l'annuo censo, cannone o sia terratico di lire mille moneta di Genova corrente fuori banco, da decorrere dal primo di settembre prossimo e da pagarsi da essa Comunità, o sia dalli detti uomini in solidum alla Eccellentissima Camera o a persona per essa legitima in fine di ciasched'un anno, accettanti per essa li prefati Eccellentissimi commissionati e me notaro e cancelliere stipulante.

Promettendo li prefati Illustrissimi et Eccellentissimi Commissionati che il prefato Illustrissimo et Eccellentissimo Collegio manterrà detta Comunità, o sia detti uomini nella goduta di detti beni e da essa non la rimuoverà, né darà loro alcun impedimento né in verun modo acconsentirà che le ne sia dato da altri. Che non le accrescerà il cannone, o sia terratico sudetto, e nemeno le cambierà i patti, anzi difenderà in perpetuo legitimamente i detti beni rispettivamente a detta Comunità e a suoi uomini da qualunque persona, commune, corpo, collegio ed università a spese proprie di essa Illustrissima et Eccellentissima Camera, rimessa a detta Comunità e suoi uomini la necessità di denominare e contestare le liti ed appellare.

Per lo contrario sudetti quattro agenti in nome della detta Comunità e suoi uomini in solidum come sopra hanno promesso e promettono alli Illustrissimi et Eccellentissimi Commissionati presenti et accettanti per l'Illustrissima et Eccellentissima Camera, me notaro e Cancelliere à cautela stipulante etc.

Di tenere e condurre in perpetuo detti beni della prefata Illustrissima et Eccellentissima Camera e in ragione dell'annuo cannone o sia terratico corrispondere o sia pagare alla medesima o a persona per essa legitima in fine di ogni anno le dette lire mille.

Di non deteriorare ne devastare i detti beni rispettivamente, ma più tosto migliorarli e mantenerli sempre in bono e decente stato, con provederli di tutto ciò che

dentro e fuori sarà necessario ed opportuno e di fare nello avvenire tutte quelle spese, provvigioni, ordigni, lavori, ripari, ristorazioni ed altro che farà di bisogno per il mantenimento e conservazione degli stessi beni, sue rispettive chiuse, bedali, acquedotti ed ogni altra cosa à sue proprie spese di essa Comunità e suoi uomini.

E sia convenuto per patto espresso fra dette parti che a detta Comunità e suoi uomini non possa ne possano in verun tempo, vendere, alienare, donare, cedere, o in altro o altri trasferire i sudetti rispettivi beni, con loro ragioni e pertinenze né in tutto né in parte per qualonque motivo e caosa a veruna persona che sia, né a verun corpo, università e luogo, ancor che non fossero di quelle persone, università e luoghi dalla legge non proibiti perché così etc.

E quando accadesse che di detti beni rispettivamente, loro ragioni e pertinenze o in tutto o in parte da detta Comunità o sia da suoi agenti e suoi uomini ne venisse fatta vendita, alienazione, donazione o qualonque altra translatione in altri a qualonque titolo, ora per allora si abbia il presente contratto irritato e nullo, come se mai fosse stato fatto, conforme così espressamente fra dette parti resta convenuto.

Patto ancora che se detta Comunità, o sia suoi agenti che pro tempore saranno, e suoi uomini cesserà e cesseranno dal pronto pagamento di detto annuo cannone, o sia terratico per due anni continui, o contraverranno a qualche cosa delle predette ed ad altre che si diranno in appresso, siano e si intendano decaduti tanto detta Comunità che i detti uomini dal gius della presente locazione e la prefata Illustrissima et Eccellentissima Camera non sia più obligata di stare alla osservanza del presente in strumento e di quanto in esso si conviene, ma in detti casi et in qualsivoglia di essi ritornino liberamente detti beni, loro ragioni e pertinenze, insieme con tutti i miglioramenti che vi fossero stati posti in essa Illustrissima et Eccellentissima Camera non ostante in cosa alcuna il presente in strumento perché così etc.

Dichiarando a cautela che a detta Comunità o suoi agenti o uomini sia permesso di appigionare detti beni rispettivamente ad tempus purché non ecceda la locazione che se ne facesse anni cinque, a tal che in ogni quinquennio, o per altro tempo debba sempre rinnovarsi quella locazione, o locazioni, che di detti beni, o parte di essi rispettivamente ne facesse o facessero detta Comunità, o suoi agenti e dovendosi fare qualche sub affitto di detti beni debba farsi colla previa approvazione degli Eccellentissimi Deputati pro tempore alle pratiche di Montoggio e Roccatagliata e non altrimenti.

Dichiarato inoltre e convenuto fra le parti suddette per patto espresso che detta Comunità e suoi uomini in solidum resti obligata e obligati e debba e debbano a sue proprie spese reedificare e ridurre nel stato primiero tutti i molini che per inanti vi erano in numero di quattro, due cioè nella casa posta come sopra nella villa del Molino fra il termine di tutto il prossimo mese di settembre e li altri due, che similmente prima erano nella casa posta nel luogo detto il Terme, cioè uno di essi per tutto il mese di ottobre prossimo e l'altro sia in libertà di detta Comunità di farlo a suo piacimento: con l'infrascritta però dichiarazione che ritornando come sopra i beni come sopra affittati per qualonque capo e caosa nell'Eccellentissima Camera sia in debito la detta Comunità et uomini di consegnare tutti li quattro molini perfezionati et

in stato macinabile e quando il secondo molino del Terme non fosse fatto, sì come è in libertà il farlo, ora per allora in ricompensa di ogni danno che possa risultare all'Eccellentissima Camera per non avere tutti e quattro detti molini perfettionati, pagare per questo secondo del Terme che non fosse fatto lire mille moneta corrente fuori banco, come così detti agenti presenti promettono et obligano.

Come anche le loro rispettive chiuse, bedali, acquedotti et ogni altra cosa, che all'effetto sudetto abbisognasse, come pure conservare, mantenere e ristorare in ogni tempo avvenire tutti li sudetti molini e terre annesse a sue proprie spese come sopra e tutte quelle volta che farà di bisogno, ancorché ne seguisse la deteriorazione in tutto o in parte per qualsivoglia caso fortuito ed impensato, che dall'umana provvidenza non potesse venire impedito o riparato, restando le dette parti di accordo fra di loro per patto espresso che detta Comunità o suoi uomini si assuma e si assumano rispettivamente in sé tutti li detti casi fortuiti, impensati ed insoliti et ognuno di essi conforme detti quattro agenti di essa Comunità hanno dichiarato e dichiarano di assumerli perché così etc.

E si è per ultimo fra le dette parti espressamente convenuto che detta Comunità e suoi uomini debba e debbano come sopra pagare l'annuo canone, o sia terratico, stabilito eziandio che detti beni in qualche parte rovinassero di modo che non possa mai allegarsi il caso di sterilità tanto per la deteriorazione o devastazione di essi beni o in tutto o in parte, quanto per qualsivoglia accidente di guerra o peste – che Dio non voglia – volendosi detti quattro agenti non ostante la sudetta sterilità et altri cassi sudetti, al detto nome essere tenuti al pagamento della pensione come sopra convenuta senza poter allegare cosa alcuna in contrario e particolarmente di non essere tenuti alla ristorazione di detti beni ed al pagamento di detta annua pensione, ancorché non corrispondesse alli frutti e pigioni de' medesimi beni rispettivamente, rinunciando ad ogni attione ed eccezione ed a qualonque beneficio di ragione, legge e statuti, perché così etc.

In oltre detti agenti confessano di aver ricevuto prima d'ora sei mole in tutta loro sodisfattione, stàtale provviste per parte dell'Illustrissima et Eccellentissima Camera per questa sol volta, secondo il verbalmente convenuto con li prefati Eccellentissimi Deputati Commissionati, senza però obligo alla prefata Eccellentissima Camera di provvederle in avvenire altre mole, ad esclusione di due altre, che dovrà provedergliele ogni volta e quando venga costruito il detto secondo molino del Terme da essa Comunità, la quale doverà farne istanza alla prefata Eccellentissima Camera, ben inteso però che resti sempre fermo e valido ciò non ostante l'obligo assontosi di pagare lire mille come sopra per il caso che ritornassero detti beni e molini all'Eccellentissima Camera senza che fosse costruito il secondo molino del Terme.

Patto altresì che non possa detta Comunità per sé, né per mezzo de' suoi subaffittuarii, esigere per conto della macina più di quello che è solito e consueto di esigersi al presente e prima d'ora conforme così promettono.

Parimente sudetti agenti si offeriscono pronti di pagarne conforme qui presenti si obligano di pagare dal Magnifico Podestà prò tempore lire cinquanta fuori banco

più del solito con che dall'Eccellentissimo Collegio venga incaricato il detto Magnifico Podestà prò tempore dell'essigenza del sudetto annuo cannone di lire mille, medianti quelle caotele, obblighi de monti o altro a giudizio della prefata Eccellentissima Camera, la quale detti agenti supplicano di così decretare et ordinare.

Al quale contratto è stato presente il Nobile Francesco Alberti q. Giulio Cesare e ciò a caotela et esecuzione della deliberazione stata in ultimo luogo fatta dalla detta Communità, ricevuta dal Magnifico odierno podestà e notaro Carlo Francesco Dalla Torre.

Le quali cose tutte etc.

Sotto pena del doppio etc.

E col rifacimento etc.

Restando note e ferme etc.

E per così osservare etc.

Delle quali tutte cose etc.

Per me Benedetto Consolato Gotelli Notaro et altro de Magnifici Cancellieri della prefata Illustrissima et Eccellentissima Camera etc.

Fatto in Genova cioè nella stanza della solita ufficiatura degli Illustrissimi et Eccellentissimi Deputati al Mattino, in Camera Eccellentissima, l'anno della natività di Nostro Signore Gesù Christo mille settecento cinquanta, correndo l'indizione undecima al costume di Genova, giorno di sabbato dieciotto del mese di luglio, alla mattina, essendovi presenti il notaro Gaetano Arpe ed il Giovine di Cancelleria Antonio Maria Baldassarre q. Ludovico testimonii alle predette cose chiamati e richiesti etc.

Benedetto Consolato

1750, a 12 luglio

Si sono congregati li quattro Magnifici agenti cioè Francesco Callero q. Gio. Angelo, Nicolò Rosato q. Francesco Giuseppe Mesa q. Antonio, Antonio Callero q. Gio. Battista, unitamente con li sedici Consiglieri, de' quali agenti fra le altre proposizioni è stato proposto tutto come in appresso.

Di dar facultà alli Magnifici agenti di andare a Genova a far l'instrumento con l'Eccellentissima Camera per prendere in affitto perpetuo li molini e terre annesse a medesimi per conto della Communità dalla prefata Eccellentissima Camera, con condizione però che detti agenti non possano far l'instrumento senza l'intervento del Nobile Francesco Maria Alberti, e sopra detta proposizione vi si sono presi sopra li voti avendo riportato tutti li voti favorevoli e così rimasta approvata.

Testimonii Antonio Maria Ballarino q. Giacomo e Filippo Dal Molino di Giuseppe chiamati etc.

Carlo Francesco Dalla Torre Podestà e Nottaro.

1750, giorno di giovedì 23 luglio, alla mattina, in Cancelleria.

10. *Relazione del Magnifico Alessandro Sauli sullo stato di mulini, ferriere e boschi di Sassello (1634)*

(ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2528, *Pratiche diverse 1624-34*)

Illustrissimi Signori

Fui li giorni passati di ordine de' Serenissimi Colleggi al Sassello per occasione di differenze de' confini fra il Sassello e Moglia. Passai per Savona dove il Magnifico Giovanni de Franchi, mio zio, Governator di quella Città, mi diede copia d'una lettera di Vossignorie Illustrissime ad esso diretta, con una nota de' lavori ch'erano ricercate Vossignorie Illustrissime dal molinaro del Sassello che si facessero così nel molino, che hora serve solamente come in accomodar un vecchio, il quale, per esser guaste le chiuse et altri ordegni, non è al presente in stato di poter servirsene senza gran spesa. Quando fui al Sassello veddi oculatamente l'uno e l'altro e considerai minutamente ogni spesa, scrissi al Signor Governatore brevemente il mio parere et intendendo che Vossignorie Illustrissime habbino da esso havuto copia della relatione, altro non mi occorre soggiungere in quella pratica.

Con questa occasione procurai, e dal Magnifico Podestà di esso luogo e da altri, intender quali fossero li introiti pubblici e come si governassero in quella Giurisdizione e ritrovai che tre cose fra l'altre, cioè il molino, le ferrere et li boschi, si potranno migliorare con utile della Camera Illustrissima e soddisfazione della terra. La maniera di migliorarle, così comandato da Vossignorie Illustrissime, ho esteso in questo scritto; se le aggradirà sentirò quel gusto che è il dovere di haverle raccordate, quando no' doveranno, accettar la mia buona volontà in vece dell'affetto.

Il molino potria migliorar in questa maniera. Il più vicino delli due molini è lontano dalle habitazioni del castello e dalla piazza, vicino ad un quarto di miglio o poco meno; come il grano si conduce al molino in spalla e non con somari, essendo la strada per essi malagevole, si pagano secondo la distanza due, tre e quattro soldi per mina, tanto al condurle quanto al ricondurle.

Il canalone che conduce l'acqua dalla chiusa alle ruote del molino non è incavato nella terra, ma viene per 400 palmi o circa sopra cavaletti di legno fatti manualmente, onde con facilità si guasta e perciò ogn'anno causa necessariamente grossa spesa. Stimano molti del Sassello, ed io approvo, che saria più accertato (tralasciando per hora di far alcuna spesa alli molini che hora vi sono, ma conservandoli, il che si farà con pochissima spesa) di tirar l'acqua nella stessa terra del Sassello conducendola non per canale di legno, ma per escavatione nella terra (il che si può far con facilità per esser il terreno appropriato) e sotto la terra stessa far il molino non solo con le ruote e mole che vi sono, ma di vantaggio con una serra da tavole et una folla da panni, le quali, risoluta la fabbrica del molino, non caveranno molta spesa, essendovi cascata e sito bastante et poca giunta di fabrica. Queste due fabbriche, oltre le ruote da molino che hora vi sono, a' giudizio de' periti daranno di piggione dieci per cento, et vi sarà persona che li prenderà a questo o simil prezzo in affitto, per la carestia che in quelli contorni è di simili edifici.

La spesa saria nuovamente un poco gagliarda dovendosi trattar di fabrica totalmente nuova e passerà qualche somma di mille scudi per quello che ne posso giudicare, non avendone io preso per hora certa cognitione per la brevità del tempo, oltre la spesa che vorria alla folla e serra da tavole, che fra tutte due arriverà ad altri scudi 400; si riscarirà però con grossa spesa nelle cose seguenti. Si potria ordinare che si come pagano per la molitura per sei mesi un scopello e per altri sei mesi mezzo scopello di grano, che si pagasse nell'avvenire un scopello intiero tutto l'anno et havendolo praticato non pare che darà fastidio per il gran beneficio che per altro ne sentono.

Item ordinare alla Communità che quel beo o escavatione del letto dell'acqua dalla chiusa sino al molino essi la mantenessero continuamente, il che anco non li sarà di gravezza fatta la prima spesa, perché non può mai causare rottura di sorte alcuna e per conseguenza è facile il conservarla.

Il molinaro, come che scuoderà maggior somma di molitura, pagherà anco maggior somma di piggione, e così egli confessa, havendo trattato io con lui, che si potria da esso pagare tra li 500 e 550 scudi d'argento dov'adesso si paga solo scudi 424 della stessa qualità.

La Communità del Sassello potria sentir volontieri la gravezza del conservar l'acqua e pagar la molitura di vantaggio, perché avanzaria la maggior spesa di condur e ricondur le vettovaglie, et anco goderanno tutti in particolare di haver l'acqua pubblica in mezzo la terra, la quale quanto operi è superfluo il narrarlo, massimi per li horti, per lavar panni et altro.

Qui mi paro debitore di raccordare a Vossignorie Illustrissime che essendo necessario spesso condur le mole da molino dal mare al Sassello, pare che l'ordine di Vossignorie Illustrissime sia che si conducano da Arbisola per il Riabosco alla Stella, dalla Stella al Giogo, dal Giogo al Sassello. Essendo per quello che intendo a questo effetto obbligate le Communità, come che le dette strade siano pessime et in gran parte di scoglio massiccio, inanzi che le mole arrivino sono per la maggior parte o rotte o avenate, onde saria forse meglio pensare di mandarle per la strada di Cairi e Mioglia, conforme se inviavano altre volte, perché in quella maniera verranno meglio conditionate e perciò più atte al servitio al quale sono destinate, che così anco mi dice il molinaro.

E questo basti intorno al molino.

Le ferrere dell'Eccellentissima Camera non sono state sin all'hora ben curate, anzi sono state mal tenute, e fra l'altre cose ho inteso da persone degne di fede che li anni passati l'Illustrissima Camera fece fare alcune spese per migliorarle, le quali arrivarono a migliaia di lire, e pur non se ne spese neanche un centinaro nel miglioramento di esse, dicendosi che forse il restante fusse diviso fra il Podestà di all'hora et il conduttore delle dette ferrere.

Delle due ferrere io non ho visto quella che è fuori di strada publica, ho ben visto quella che è nella strada che dal giogo della Stella conduce al Sassello. Essi dicono che quella fuor di strada sta assai bene. La seconda, se ben lavora et in questa maniera si può andar conservando, con tutto ciò, chi facesse un'habitatione ivi conti-

gua, la qual anco potria servir per hosteria, faria che molti la prenderanno in affitto più volentieri, perché domesticcherà il sito, che hora è assai foresto; li operarii potranno habitar e dormire e se ne caveranno £ 200 sino in £ 300 di vantaggio d'affitto che pareggieriano alla spesa che si facesse.

Li boschi, per come che ne siano nella Giurisdittione di Sassello in abbondanza, sono quelli da quali Vossignorie Illustrissime puonno sperare maggior miglioramento.

Ha l'Illustrissima Camera nella detta Giurisdittione, oltre qualche altri domestici, una tenuta molto grande de boschi salvatici, per la maggior parte di faggi, o come volgarmente si chiamano di fo, chiamata la Bandita dell'Illustrissima Camera, alla cura della quale tengono due campari che la guardano con pene gravi a chi a chi in essa, senza licenza, taglia li arbori che vi sono, essendo che poi essi arbori si rendono a suo tempo atti a far remi da galere et altri instrumenti di servizio di esse, della quale, perché se ne consuma in Camera Illustrissima il disegno, e ve ne sono anche continue relationi, non risolvo dir cosa alcuna, parendomi che per quello si può fare si vada conservando assai bene, massime con l'assistenza dal moderno Podestà, il Magnifico Gio: Giacomo Trabucco, che con la persona spesso la visita, e col castigar chi contrafà alli ordini, rimuove dal farlo quelli che prima danneggiavano.

Nel restante del territorio sono un'infinità di boscaglie non possedute da particolari, ma in commune da tutti quelli del Sassello, che volgarmente si chiamano comunaglie, e ve ne sono per il gran circuito della Giurisdittione in tanta quantità che si potranno, secondo non solo l'opinione mia, ma anco di molte persone del luogo, far con beneficio di tutti resolutioni seguenti.

Che la Communità del Sassello donasse la proprietà all'Illustrissima Camera, e per conseguenza si privasse essa della ragione e ius che ha di boscare, nella parte di boschi dove si tratta di far una nuova bandita, restandone ad essa tanta quantità negli luoghi restanti quanta è necessaria per il bisogno di bruciar e far carbone e con molto di vantaggio.

Si formerà perciò una bandita, la quale da ponente averà la Bandita che hora gode l'Illustrissima Camera, da levante il principio del fiume Orba, da tramontana la villa di Chiampanù, Giurisdittione del Sassello, in quella parte che è fra la possessione dell'Arciprete et il luogo dell'Armetta, e da mezzogiorno il Gigo, in quella parte che risguarda verso Arenzano e Cogoletto, e se li prefigeranno quelli termini che si stimerà più adeguati.

Essendo in questo sito tutti o la maggior parte arboretti di rovere, si ordini poi che si lascino crescere nella maniera che si sono lasciati crescere quelli della Bandita che hor si gode, perché in tal maniera non arriveranno quindici anni che saranno arbori alti, et atti ad esser tagliati per li usi necessari.

Prohibendo il tagliar et il passar con animali per essi, sotto le stesse pene che resta proibito a tagliar e passar nell'altra, eleggendo, se fa di bisogno, o più campari o commissario, come più piacerà a Vossignorie Illustrissime.

E perché è ragionevole che dando la Communità questa proprietà e spogliandosi di questo ius habbi qualche giusta ricompensa, se li potria concedere che potes-

se essa divider le communaglie nella maniera e forma come si fa in San Remo et altrove, cioè che potesse la Communità determinare in che luogo ogn'anno rispettivamente si debbano tagliare le legne atte a bruciare o far carbone, perché mentre sarà determinato per un anno di farle in un luogo, resteranno prohibiti gli altri.

Che si ponga una pena a favor della Communità a coloro che, contro li ordini, taglieranno o passeranno con bestie nelli luoghi vietati, della qual pena, almeno per un terzo, non si possa far gratia alcuna a chi sarà condanato.

Che chi vorrà in detti luoghi concessi far legne per bruciare lo possi far senza pagar cosa alcuna; chi vorrà tagliar le legname da garibo debba haver la licenza in scritto da chi sarà deputato dalla Communità, con pagar quel tanto che sarà ordinato, se fosse non se ne volesse servire per far fabriche di case nella terra, poichè in tal caso, per beneficio publico, si debbano conceder gratis.

Che chi vorrà far carbone, così per vendere, come per provisione delle ferrere o per bruciare, deba pagar un tanto quanto sarà giudicato (sia però cosa leggiera per non gravar le ferrere) alla Communità o a chi sarà a questo effetto deputato.

In questa maniera pareria che tanta quantità di boscaglia che sta senza profitto di alcuno si renderebbe utile et alla Serenissima Republica et alla Communità, et io stimo che concorrendovi il desiderio di Vossignorie Illustrissime, vi saria anche sotto le sudette o altre simili conditioni il gusto della Communità, con la quale però io non ho praticato questo pensiero, ma solo con qualche d'uno di essa. E questo è quello che in quelli giorni ho stimato degno di ricordar per beneficio publico a Vossignorie Illustrissime, alle quali faccio umilissima riverenza. In Genova a 13 di novembre 1634.

Di Vossignorie Illustrissime

Devotissimo Servitore

Alessandro Saoli.

11. *Investitura a favore di Pietro Maria Carro q. Domenico di una ferriera situata nella giurisdizione di Sassello per il canone annuo di un cantaro di ferro (1619)*

(ASG, *Antica Finanza*, n. 86, *Investiture del Sassello 1562-1622*, c. 198 r.)

Investitura Petri Marie Carri de cantario uno ferri.

In nomine Domini amen. Illustrissimi Domini Augustinus Pinellus et Hieronimus Axeretus ordinis Procuratorii deputati et habentes bailliam ad infrascripta, virtute decreti Illustrissimi Collegii presentis ut in manuali notularii, sponte et omni modo etc.

Investiverunt et legitime induxerunt, investuntque et inducunt Dominum Petrum Mariam Carrum q. Dominici, presentem, instantem requirentem et acceptantem, pro

se et filiis ac successoribus suis, de ferreria vocata de Bruggia, cum malieto, bottatio et aliis eius armamentis et apparatus, sita in territorio Saxelli sub confinibus superius Francisci Badani, et inferius fluminis Bruggie, et si qui etc. ita ut etc. et est illamet ferreria quam dictus Dominus Petrus Maria emit a Petro et Cristofforo fratribus de Grossis quondam Guidonis de Saxello pretio scutorum septigentorum argenteorum impressionis Genuae, ut constat instrumto recepto sub die 12 Novembris superioris per Io. Franciscum Cha' curie Saxelli actuarium, cui etc. et de qua ferreria mentio fit in libro investiturarum Saxelli car: 116 in columna Bapte Grossi, cui etc.

Pro fictum cuius ferrerie cum malieto et aliis ut supra dictos Dominus Petrus Maria teneatur pro ut ita promisit et promittit prefatis Illustrissimis presentibus et acceptantibus, me etiam Notario Cancellario stipulante dare et consignare Serenissimo Domino Duci Illustrissimis Dominis Gubernatoribus et Procuratoribus, sive legitime persone pro eis, cantarium unum ferri quolibet anno incepto tempore die 12 septembris superioris; et si per tres annos cessaverit a dicta consignatione dicti cantarii unius ferri per fictu ipso, dicta ferreria cum malieto et aliis ut supra, sit et remaneat devoluta Camere Suarum Illustrissimarum Dominationum, secundum usum et consuetudinem Saxelli, et ita ut supra.

Acto ad maiorem declarationem quod pro presenti Investitura solvi debeant in Camera soliti decem pro centenario super dicti scutis septigentis argenteis, hoc etiam secundum usum et consuetudinem in similibus Investituris quibus omnibus etc.

Laudantes etc.

De quibus omnibus etc.

Per me Io. Andream Dulmetam notarium et predictorum Illustrissimorum Dominorum Procuratorum Cancellarium.

Actum Genuae in Palatio Ducali videlicet in Camera solite residentie predictorum Illustrissimorum Dominorum Procuratorum, anno a nativitate Domini millesimo sexcentesimo decimo nono, indictione prima de Genuae more, die vero sabbati duodecima ianuarii, in tertiis. Presentibus testibus Domino Io. Francisco Sabino, Domino Petri Notario, et Stephano ab [...] ⁶ quondam Domini Laurentii vocatis rogatis.

12. *Investitura a favore di Agostino Romano di una terra castagnativa e boschiva con cascina, sita nella contrada di Reborgo (Sassello) per il canone annuo di una quarta di castagne (1619)*

(ASG, *Antica Finanza*, n. 86, *Investiture del Sassello 1562-1622*, c. 199 r.-v.)

Augustini Romani Baptiste instrumentum investiture terre cum capsina in contracta Reibulci quarte unius castanerarum.

⁶ Parola illeggibile.

In nomine Domini amen. Anno Domini MDCXVIII indictione secunda die martiis quinta mensis martii Illustris Dominus Io Baptista Signus, Pretor et Iusdicens Saxelli nomine Illustrissime Camere Illustrissimorum Dominorum Procuratorum Serenissime Reipublice Genue, omni meliori modo etc., sponte etc. investivit et induxit, ac investit et inducit Dominum Augustinum Romanum Baptiste de Saxello presentem, instantem et requirentem, de petia una terre castaneate et boschive, cum capsina in ea existente, sitis super posse et iurisdictione presentis loci Saxelli, in contrata Reibulci, in confinibus Francisci Podii et Bernardi Rebalciati de Stella, Bernardi Podii, aqua Rebulci, ac Illustris Domini Paris de Auria Patricii Ianuensis Domini Io. Baptiste, salvum etc. Videlicet illam terra per ipsum Dominum Augustinum acquisita a Nicolao Fonserio q. Antonii de Gamaragna, villa Stelle, virtute instrumenti recepti per Dominum Nicolaum Bellotum Notarium de Arbisola, sub anno currenti, die decima nona ianuarii, per ipsum Dominum Augustinum denunciata, ut in actis ad quem etc. Et hoc media solutione solidorum duorum singula libra relevans croxonos quindecim de blanchis sexdecim singulo croxono de pretio et valore dicte terre estimata in croxonis centum quinquaginta ratificatis parte per estimatores communis presentis loci ut constat de eorum relatione in actis curie recepta per Dominum Io. Franciscum Cha' Notarium curie de anno currenti die 20 februarii ad que etc. Quos croxonos quindecim dictus Illustris Dominus Pretor confessus fuit et confitetur habuisse et realiter recepisse a dicto Augustino in decem a realibus octo stampe hispaniarum facientes summam predictam vidente me notario et testibus infrascriptis et etiam media solutione quarte unius castanearum albarum bonarum et sufficientium per fictu dicte terre que est obnoxia dicte Illustrissime Camere omni anno et de anno in annum in perpetuum, et cum declaratione quod si steterit per annos tres continuos non solvendo dictum fictum dictarum castanearum, quod tunc et eo casu dicta terra sit et remaneat ipso facto devoluta dicte Illustrissime Camere, ad formam conventionum super hoc vigentium.

Prommittens dictus Augustinus presens per se et heredes dictam terram manutenere et meliorare ad formam dictarum conventionum quia sic pactum etc. Renuncians etc. que omnia sub poena dupli ratis etc, et cum integram sub etc.

De quibus omnibus etc. predictus Illustris Dominus Pretor iussit, et dictos Augustinus rogavit, fieri debere presens publicum Instrumentum, ad eternam rei memoriam interponens suam auctoritatem iuditiariam et decretum etc.

Per me Io Baptam Aicardum Notarium Infrascriptum etc.

Actum Saxelli videlicet in castro, in camera solite residentie predicti Illustris Domini Pretoris, sub suis confinibus presentibus Domino Petro a Bove q. Sebastiani e Domino Petro Grasso q. Guidoni testibus de dicto loco ad hoc vocatis.

Extractum etc.

Io. Baptista Aicardus Notarius.

13. *Investitura di una “possessione” sita in Montoggio a Laura Giudice, moglie del q. Silvestro Invrea (1627)*

(ASG, Camera del Governo, Finanze, n. 667 Montobbio, scritture per confini 1668)

1627, die 30 Aprilis

Illustrissimi Domini Procuratores Serenissime Reipublice Genuensis amotis Illustrissimis Io. Ambrosio Casella et Iacobo Balbi non valentibus in infrascripta causa, dicere audito tenore instrumenti venditionis factis per Michelem Bombellum quondam Vincentii et Magnificam Victoriam eius matrem, terre seu possessionis boschive, prative, domesticæ et silvestris, ac etiam domus cum capella capsinis, ac duobus domibus a massariis siti in Villa Granarie Potestare Montobii, loco appellato “Le Gorre” Domino Io. Maria Pinu Censario nomine exclarando pro pretio, et sub modis et formis et aliis contentis in dicto instrumento venditionis recepti per Dominum Iohannem Thomam Podium Notarium, die 12 novembris anni superioris 1626, cui sit relatio, visaque declaratione inde facta odierna die per dictum Iohannem Mariam de Pinu, qua dixit bona predicta emisse nomine et pro computo Magnifice Laure filie q. Domini Nicolai Iudicis, uxoris q. Serenissimi Silvestri Invree, virtute scripture recepte per dictum Iohannem Thomam Podium Notarium sub predicto instrumento venditionis, ac visa acceptatione etiam die hodierna facta de dicta declaratione per Dominum Baptistam Cabellam uti procuratorem dicte Magnifice Laure, recepte pariter per dictum Notarium sub eodem Instrumento et demum visis videndis ac audita instantia facta, nomine et pro parte predictæ Magnifice Laure circa investituram dictorum bonorum Camere suppositorum, omni modo ad calculos etc.

Deliberaverunt et deliberant investituram omnium predictorum bonorum dicte Magnifice Laure pro se et suis filiis masculis tantum et pro filiis et descendantibus masculis legitimis et naturalibus tantum dictorum eius filiorum masculorum, ut supra, et sic de descendantibus in descendantibus masculis legitimis et naturalibus tantum in infinitum, cum onere tamen solvendi in Camera intra dies quindecim proximos, aliter presenti Investiture non sit locus scutos quingentos argenti ratione dicte investiture et solitam annuariam pensionem, prout obnoxia sunt, predictæ bona versus Cameram et demum cum solitis oneribus et substitutionibus quibus remaneant onerate et subiecte relique terre, iurisdictionis Montobii et secundum naturam illarum.

Et ita etc.

1627, die 22 Iunii

Prefati Illustrissimi Domini Procuratores audito Domino Baptista Cabella Causidico Comparente nomine predictæ Magnifice Laure et quidquid dicere voluit intellecto circa summam scutorum quingentorum argenti quam diminui requisivit pluribus rationibus adductis omni modo etc. ad calculos etc.

Summam predictam scutorum quingentorum reducerunt et reducunt ad scutos quadringentos argenti solvendo intra dies quindecim proximos quod si sequutum erit intelligatur facta Investitura in omnibus prout continetur in supradicta prima deliberatione diei 30 aprilis etc. Et ita etc.

Amotis Illustrissimis Io Ambrosio Casella et Iacobo Balbi.

14. *Investitura di una cerreta fatta da Ludovico Fieschi a beneficio di alcune "parentelle" di Neirone (1500)*

(ASG, Camera del Governo, Finanze, n. 666 Montobbio, Investiture 1611-1764)

Ioannes Ludovicus de Flisco Lavanie et Sancti Valentini Comes ac regius ianuensis Ammiratus et Naironi Dominus cum hoc sit et fuerit quod alias per antecessores nostro data fuerit quedam cereta inferius nominandi existens in iurisdictione et poderis Naironi loco detto "Cestri", coheret superius "Costa delle Banche" in parte et in parte pratum curie nostre Naironi, inferius fossatum Cestri at "Somerghi" a latere fossatum "Friiche". Ab alio "Costa Terilii" et si qui etc. Cum onere solvendi annuatim florenos tres Ianue nobis successoribus ac factoribus nostris in omnibus et per omnia pro ut in registris nostris latius apparet. Igitur harum Litterarum auctoritate dictam seretam damus concedimus, investimus et in perpetuum consumamus dictis inferius nominandis, stipulandis et recipientibus pro sese suisque heredibus masculis tantum ad habendum, tenendum, gaudendum, usufructuandum et possidendum etc. cum onere solvendi annuatim temporibus debitis nobis successoribus et factoribus nostris dictos florenos tres Ianue et minas decem blandarum sive mine X et ultra, quando occurreret esse bona annata glandarum et dicti inferius nominandi vellent accipere pascos foresium ad pasculandum in dicta sereta, teneantur et debeant accipere porcos hominum potestarie dicti loci nostri Neironi pro medietate minoris pretii quam acciperent a dictis forensibus mandantes factori et potestati nostro presenti et futuro quatenus dictos inferius nominados in possessionem et tenutam dicte terre confirmet et manuteneant et defendant etc. In quorum testimonium presentes fieri iussimus et registrari nostrique sigilli impresione muniri. Datis Ianue die lunis XIII decembris 1500.

Quorum nomina sunt ut infra

Ioannes de Pensa de Roccatialata cum omnibus aliis de eius parentella presentibus et futuris

Gardella De Rosmis cum omnibus aliis de eius parentella presentibus et futuris

Berthonnus de Lerchate cum aliis de eius parentella presentibus et futuris

Zanellus de Grosso cum omnibus aliis de eius parentella presentibus et futuris

Iacobus Bastia cum omnibus aliis de eius parentella ut supra

Cogius Brondus cum omnibus aliis de eius parentella ut supra

Nicola Frigosius cum omnibus aliis de eius parentella ut supra

Cogius Bassus cum omnibus aliis de eius parentella et supra
Angelinus [***]⁷ cum omnibus aliis de eius parentella ut supra.

Sebastianus

Iohannes Ludovicus de Flisco

Manu propria

1512 die 29 aprilis

Registrata sunt predictae patentes littere de mandato Illustris Domini Hieronimi de Flisco Domini Roccataliatense etc. per me Petrum de Vernatia notarium et [...] in libro acquisitionum factorum per q. Illustris Dominum Iohannem Ludovicum, videlicet in libro in quo sunt descripta instrumenta et livellum perpetuum, palacii cum villa Violate positi in Calignano in Violata Ianue.

Idem Petrus manu propria.

15. *Proclama dell'Eccellentissima Camera riguardo i beni enfiteutici di Sassello (1787)*

(ASG, *Camera del Governo, Finanze*, n. 2747, *Sassello Censi e Livelli 1781-93*)

Procuratori della Repubblica di Genova

Avendo noi, per mezzo di particolare Commissione e col più diligente esame, riconosciuto il disordine da più anni introdottosi in grave danno della Camera nostra, cioè d'essersi fatto lecito molti particolari ritenere i boschi ed effetti stabili di proprietà e spettanza camerale, posti nel distretto e giurisdizione di codesta Podestaria del Sassello e specialmente nella Valle dell'Olba, stati ne' tempi addietro concessi in locazione perpetua ad altre persone o congiunte o anche estranee agli odierni occupatori, senza che questi nei casi dalle leggi prescritti abbiano riportate da noi le necessarie investiture col pagamento de' soliti diritti e senz'altresì compire, come è di ragione, allo sborso degli annui canoni, ossia terratici, a cui detti beni furono e continuano [ad essere] sottoposti, con essersi di più talmente accresciuto il suddetto disordine fino a passarsi liberamente alle contrattazioni di detti beni senza previo nostro permesso o assenso fra i particolari detentori, già a titolo di vendita che di dazioni in pagamento, assegnazioni in dote, permutate, fondazioni di cappellanie, patrimonii o altri simili contratti, i quali tutti devono considerarsi invalidi, perché passati fra persone che non avevano né aver ponno diritto di proprietà in detti beni, con essersi anche fatto lecito i detentori suddetti di devastare i beni medesimi con taglio d'alberi ed altri danni commettendo in pregiudizio della Camera nostra.

⁷ Spazio in bianco nel testo.

E volendo riparare onninamente i riferiti gravissimi disordini con quelle più pronte e giuste misure e provvidenze che sieno vevoli ad assicurare l'indennità ed interesse camerale, per mezzo del presente Proclama, da pubblicarsi ed affiggersi ne' luoghi soliti e consueti di codesta Podesteria ed in specie nella suddetta Valle dell'Olba, comandiamo espressamente ed ingiungiamo ad ogni e qualunque persone di qualsivoglia stato, grado e condizione, niuno escluso, che in oggi occupasse o in qualunque modo ritenesse alcuno de' suddetti beni enfiteotici che, dentro il termine di mesi quattro dal giorno della pubblicazione ed affissione del presente, debba giustificare in Camera nostra, con ricapiti e documenti vevoli, il titolo con cui occupa e ritiene lo stabile o terreno rispettivo ed in oltre compire entro detto termine, in denari contanti, al pagamento per intero in Cassiere nostro di tutti i canoni fin'ora decorsi e non pagati, mentre passati detti mesi quattro e non eseguito quanto sopra, si passerà da noi ad investire lo stabile o terreno a chi più stimeremo, come caducato, salve sempre le ragioni al Magnifico nostro Sindico contro di chi di ragione per il pagamento de' canoni arretrati e non sodisfatti.

Dichiariamo inoltre et facciamo noto a chionque che coloro i quali, non potendo giustificare il titolo col quale occupano e ritengono detti beni, compissero però all'intero pagamento de' trascorsi canoni in tutto come sopra, verranno da noi preferiti ad altri nell'investitura, che in tale caso saranno tenuti a riportare da noi, dello stabile e terreno che attualmente occupano e ritengono, mediante però il pagamento de' soliti laudemii.

E perché ognuno sia sollecito di eseguire quanto si contiene ne' presenti nostri ordini stimiamo di generalmente avvertire gli attuali occupatori e detentori di detti beni di tener noi già in pronto non solo gli antichi registri, ma i nomi ancora di ciascun individuo odierno occupatore e detentore, siccome la distinta nota de' beni e stabili che occupa e ritiene, della loro qualità, situazione, estensione ed altro e parimente de' rispettivi annui canoni a cui furono detti beni anticamente sottoposti.

Dato dalla Camera nostra questo giorno undici settembre 1787

Felice Giacinto

1787 a 26 settembre

Tommaso da Bove, messo di questo Comune, riferisce a me notaro e attuario infrascritto d'aver ieri e oggi pubblicato nelle ville rispettive di questa giurisdizione e fra l'altre nelle ville d'Olba e Ciampanuto il presente proclama ad alta e chiara voce, come costumasi, essendo presenti ed audienti più persone e così dice e riferisce non solo in questo che in ogni altro miglior modo etc.

Gregorio Grillo Notaro della Curia del Sassello Attuario.

PESI, MISURE, MONETE

*Principali pesi e pesi e misure in uso a Genova in Età moderna*⁸

Misure di peso

Cantaro = 6 rubbi = Kg. 47, 6496

1 rubbo = 25 libbre = Kg. 7,9416

1 libbra = 12 once = Kg. 0,317664

1 oncia = 8 dramme = gr. 26,472

1 rotolo = 1,5 libbre

Misure di capacità

Per gli aridi

1 mina = 4 staia = litri 116,5318 nel caso del grano corrispondono a Kg. 90,895

1 staio = 2 quarte = litri 29,13295

1 quarta = 12 gombette = litri 14,566476

1 gombetta = litri 1,213873

1 staio = 16 scopelli.

Per l'olio

Barile da olio = 128 quarteroni = litri 62,29 fino al 1606, poi litri 65,48.

Per il vino

Barile da vino (fine Seicento) = 90 pinte = litri 79,5

2 barili = 1 mezzarola = 4 terzaroli.

1 terzarolo = 90 amole.

⁸ I dati sono tratti da: P. ROCCA, *Pesi e misure antiche di Genova e del Genovesato*, Genova 1871; G. GIACCHERO, *Il Seicento* cit., pp. 695-696. I valori indicati si riferiscono alla città di Genova; per il Dominio si registrano, talvolta, dati sensibilmente diversi secondo le consuetudini locali. Un'ampia rassegna delle peculiarità di ciascuna realtà dell'area ligure si ritrova in MINISTERO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO, *Tavole di ragguglio degli antichi pesi e misure degli Stati di S. M. in Terraferma coi pesi e misure del sistema metrico decimale*, Torino 1849.

Misure di lunghezza

Cannella = 12 palmi = metri 2,97312

1 palmo = metri 0,24776

1 passo = 6 palmi = 5 piedi = 1,48656.

Nota monetaria

Salvo diversa indicazione, la moneta cui si è fatto riferimento è la lira genovese, unità di conto divisa in 20 soldi da 12 denari. I valori indicati sono stati decimalizzati o, nel caso di importi superiori alle 1.000 lire, arrotondati all'unità. Si è mantenuta l'originaria indicazione in soldi e denari solo per i documenti trascritti in Appendice⁹.

⁹ Per ulteriori indicazioni si rinvia a G. FELLONI, *Profilo economico delle monete genovesi* cit.

MARIA STELLA ROLLANDI

Istruzione e sviluppo nella Liguria marittima
(1815-1921)

Abbreviazioni:

ACC:	Archivio del Comune di Camogli
ACSR:	Archivio Centrale dello Stato - Roma
ASCG:	Archivio Storico del Comune di Genova
ASG:	Archivio di Stato di Genova
ASI:	Archivio di Stato di Imperia
ASIN-Ca:	Archivio Storico Istituto Nautico - Camogli
ASIN-GE:	Archivio Storico Istituto Nautico - Genova
ASIN-SV:	Archivio Storico Istituto Nautico - Savona
ASPG:	Archivio Storico della Provincia di Genova
ASS:	Archivio di Stato di Savona
CaCo	Camera di Commercio
MPI:	Ministero della Pubblica Istruzione
b:	busta
c:	cartella
fasc.:	fascicolo
s.:	serie.

Capitolo I - Istruzione ed economia marittima

Premessa

Creare personale idoneo per una nuova marina mercantile è l'obiettivo di riformatori, docenti, intellettuali che sin dai primi decenni dell'Ottocento si confrontano e dibattono intorno al tema dello sviluppo marittimo italiano e degli strumenti idonei a conseguirlo.

Con la formazione del nuovo Regno, la necessità di un intervento unificante su tutto il territorio nazionale si coniuga con la sempre più lucida comprensione del nesso esistente fra nuove concezioni e nuove tecniche di navigazione e istruzione nautica. Dall'iniziale coscienza di pochi, con il tempo si fanno sempre più chiari il mutamento tecnico produttivo in atto e la necessità di un nuovo modo di concepire l'economia marittima, riguardo la quale all'antica arte del navigare va accompagnata una scienza del navigare stesso¹.

I grandi mutamenti e i processi innovativi nei materiali, nella popolazione, nella logistica del settore dei trasporti e più specificamente in quello marittimo² richiedono una maggiore e diversa istruzione della gente di mare nel suo complesso, aumentando la qualificazione di chi opera in ruoli tradizionali e, al contempo, formando nuove figure professionali. Si tratta di coniugare sapere teorico e conoscenza pratica, sovente anche a più alti livelli, per adeguare un sistema scolastico a un diverso sistema tecnico-produttivo³.

¹ Sono concetti che accompagnano altri interventi innovativi in diversi ambiti dell'economia. In un interessante contributo di R. PAZZAGLI, *Istruzione e nuova agricoltura in Italia: la fortuna del modello di Cosimo Ridolfi*, in *Agricoltura come manifattura. Istruzione agraria, professionalizzazione e sviluppo agricolo nell'Ottocento*, a cura di G. BIAGIOLI e R. PAZZAGLI, II, Firenze 2004, pp. 255-284, considerando l'opera di Cosimo Ridolfi l'A. osserva che la novità del sistema adottato nell'istituto agrario di Meleto consiste innanzitutto nella convinzione che «la nuova agricoltura doveva essere insegnata e spiegata su un piano scientifico (agraria come scienza e arte insieme) non più secondo un concetto di semplice "arte del coltivare"» (p. 267).

² Si rimanda a una sintesi sull'argomento in S. MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX). Una storia della modernizzazione italiana*, Bologna 2001, pp. 139-169.

³ Si rimanda su questo argomento al contributo di M. MERIGGI, *Elites, istruzione tecnica, professionismo nuovo. Un dibattito del medio Ottocento*, in *Agricoltura come manifattura* cit., I, pp. 183-231 e alla bibliografia ivi riportata.

I sostenitori di tale profondo mutamento, come si vedrà meglio guardando soprattutto agli anni Settanta del XIX secolo, sono pertanto anche portatori di concezioni progressive e di nuove opportunità sociali⁴. Intellettuali e burocrati fanno parte del gruppo di quanti vogliono costruire un Paese nuovo, in grado di agganciare e seguire nazioni di prima industrializzazione⁵ e si coordinano con quanti, fin dal periodo pre-unitario, svolgono indagini conoscitive sullo stato dell'istruzione e organizzano convegni di scienziati al fine di preparare e incentivare interventi che modifichino l'apparato scolastico, visto come componente di accelerazione dello sviluppo⁶.

In ambito tecnico e, soprattutto, in quello marittimo, il confronto tra vecchie e nuove concezioni diviene talvolta arduo, per molteplici cause (di cui si tenterà di dar conto nelle pagine seguenti), che si intrecciano con l'andamento critico del settore, e dà luogo in termini conflittuali a una faticosa articolazione dell'istruzione tecnico-professionale nel suo complesso, che rimane pertanto molto lacunosa e sovente oggetto di interventi governativi disorganici⁷.

⁴ Sono esemplari in questo senso le considerazioni svolte da Gerolamo Boccardo nella relazione sul riordinamento e coordinamento degli studi tecnici e professionali nel Regno d'Italia svolta nel 1870 per incarico del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio e dell'Istruzione Pubblica. «...fino a tanto che l'intellettuale coltura, non altrimenti che la ricchezza ed ogni altra sociale distinzione, rivestiva il carattere del privilegio, era cosa naturale che non si conoscesse né si coltivasse tranne un sistema d'istruzione, un ordine di studi, quello nel quale educavasi sola la eletta delle menti, nutrita alla forte e peregrina sapienza della classica antichità. Ma col meraviglioso moltiplicarsi delle ricchezze mobiliari, con la importanza sociale ogni giorno maggiore delle cittadinanze commerciali ed industri, col possente svolgimento assunto dalle grandi opere di pubblica utilità, e soprattutto coi progressi inauditi delle scienze sperimentali e di osservazione, sorse e si fece a breve andare gigante il bisogno di porre accanto all'antica educazione togata e accademica, una educazione più direttamente operosa, produttiva, strumentale. Indi le origini e la ragion di essere del tecnico insegnamento » (G. BOCCARDO, *Gli studi tecnici e la civiltà moderna*, in *Note e memorie di un economista*, Genova 1873, pp. 1-112, qui pp. 1-2).

⁵ Un esempio di questa determinazione nell'ambito dell'istruzione pubblica è rappresentato dall'operato di Angelo Messedaglia, sostenitore del ruolo preminente del capitale umano: si veda A.M. GIRELLI BOCCI, *Angelo Messedaglia e la questione dell'istruzione pubblica in Italia*, in « Studi storici Luigi Simeoni », IV (2004), pp. 281-312.

⁶ Cfr. la ricca documentazione raccolta da L. CODA, *Ceti intellettuali e problemi economici dell'Italia risorgimentale*, Cagliari 2001.

⁷ Su questo punto si esprimerà con chiarezza anche Giovanni Gentile; si vedano le considerazioni di G. RICUPERATI, *La scuola nell'Italia unita*, in *Storia d'Italia*, V, *I documenti* (2), Torino 1973, pp. 1695-1736.

Ciononostante, nel corso di alcuni decenni si passa da una modesta presenza di scuole di nautica a un sistema di istruzione in ambito marittimo più funzionale e coordinato con la domanda di competenze richieste sulle navi a vapore e, connesso a ciò, muta l'approccio nei confronti del personale di bordo. Non solo si fanno più ricche di dati informativi le pubblicazioni sull'economia marittima e sulla gente di mare, ma questa, e, in particolare le sue figure di comando, divengono oggetto di un ben diverso approccio. Si rarefanno le celebrazioni di "capitani coraggiosi", mentre prendono piede nuove concezioni manifestate da chi, per esempio, non esita a definire quella dei capitani della marina mercantile una "classe di professionisti"⁸ così come altri propongono una lettura della nave come una unità produttiva a tutti gli effetti⁹.

1. *Il quadro normativo*

Nell'affrontare il tema dell'istruzione tecnica in Italia¹⁰ è d'obbligo il riferimento alla legge organica sulla pubblica istruzione, redatta dal ministro Gabrio Casati, promulgata nel novembre 1859¹¹ da Vittorio Emanuele II e poi estesa al Regno d'Italia. Questo provvedimento dà ordine a una materia molto eterogeneamente ordinata sul territorio. In essa, com'è noto, il settore tecnico professionale, a sua volta diviso in indirizzi, trova una sistemazione, poiché si stabilisce che per accedervi è necessario possedere un titolo di ammissione dalla scuola elementare superiore o superare un esame. L'istruzione tecnica è divisa in due gradi: la scuola tecnica, triennale, l'istituto tecnico, biennale, poi portato a tre anni.

Il ministro concepisce tali scuole come il necessario apprendimento destinato « a' giovani che intendono dedicarsi a determinate carriere del pubblico

⁸ F. BIAZZI, *Circa l'ordinamento degli studi nautici e della carriera marittima* in « Rivista Marittima », XXIX (1896), X, pp. 19-48; XI, pp. 191-221, qui p. 19.

⁹ All'interno di questa accezione nel 1904 Carlo Bruno definisce la nave « colonia di operai » e chiede che a bordo sia attuata una regolamentazione analoga a quanto avviene nel settore industriale (vedi alla voce *Marina mercantile* in *Enciclopedia Giuridica Italiana*, IX, p. II, Milano 1904, pp. 876-1006).

¹⁰ Riprendo qui alcune considerazioni esposte in M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare. Istruzione e marina mercantile dalla legge Casati al primo dopoguerra*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma 2001, pp. 139-176.

¹¹ RDL 13 novembre 1859, n. 3725.

servizio, alle industrie, ai commerci ed alla condotta delle cose agrarie»¹². In questo ambito è compresa anche l'istruzione nautica, il cui percorso legislativo fino al 1917 si svolge, almeno in parte, a fianco dell'istruzione tecnica, rispetto alla quale tuttavia le scuole e gli istituti nautici mantengono alcune peculiarità che per certi versi ne fanno un settore a sé stante¹³.

Si tratta di un intervento normativo di grande peso, che rivela la sensibilità per un settore dell'istruzione vitale per lo sviluppo del Paese¹⁴. La concezione iniziale di Casati non sempre è condivisa da chi si avvicina al governo e il ruolo giuocato dalle scuole tecniche nell'istruzione e nell'economia viene inteso di volta in volta in termini diversi. Ciò è testimoniato per esempio dalla legislazione incerta e spesso modificata oltre che dal continuo trasferimento «di tutta o di parte dell'istruzione tecnica e professionale» da un ministero all'altro¹⁵.

Nel caso dell'istruzione nautica, in particolare, questa, assieme a tutte le scuole tecniche di ogni ordine e grado, passa dal Ministero della Pubblica Istruzione a quello di Agricoltura Industria e Commercio, appena istituito. Per poi tornare nuovamente sotto il Ministero della Pubblica Istruzione nel 1877, quando il MAIC viene soppresso, e, nel 1917, dal Ministero della Pubblica Istruzione al Ministero della Marina.

Al ministro Casati è altrettanto chiaro quanto sia difficile e complesso che lo Stato possa finanziare per intero questo progetto scolastico e la sua

¹² Cap. 272, Titolo IV della Legge citata; vedi B. AMANTE, *Nuovo codice scolastico vigente*, Roma 1901, in particolare p. 595 e sgg.. Cfr. anche L. AMBROSOLI, *La scuola secondaria*, in *La scuola italiana dall'Unità ai nostri giorni*, a cura di G. CIVES, Firenze, 1990, pp. 105-151, p. 110.

¹³ Cfr. A. TONELLI, *L'istruzione tecnica e professionale di stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai giorni nostri*, Milano 1964.

¹⁴ L'opera di Casati e di coloro che nel giro di breve tempo intervengono in questo settore si inserisce in termini complessivamente consonanti rispetto a quanto avviene nel contesto europeo, cfr. P. BAIROCH, *Storia economica e sociale del mondo*, Torino, 1999, I, pp. 393-395; vedi anche alcune osservazioni in proposito svolte da V. ZAMAGNI, *Istruzione tecnica e cultura industriale nell'Italia post-unitaria: la dimensione locale*, in *Innovazione e sviluppo. Tecnologia e organizzazione fra teoria economica e ricerca storica (secoli XVI-XX)*, Atti del secondo convegno nazionale SISE, Bologna, 1996, pp. 623-635; cfr. anche M. VASTA, *Innovazione tecnologica e capitale umano in Italia (1880-1914). Le traiettorie della seconda rivoluzione industriale*, Bologna 1999 in particolare p. 211 e sgg.

¹⁵ L. AMBROSOLI, *La scuola* cit., p. 112. Sulle critiche mosse già dai contemporanei alla legge Casati vedi J. CHARNITZKY, *Fascismo e scuola. La politica scolastica del regime (1922-1943)*, Firenze 1996, p. 22 e sgg, oltre alla ricca bibliografia riportata.

prevedibile evoluzione, ragion per cui nella legge richiama continuamente l'apporto degli enti locali, comuni, province, associazioni economiche cittadine nonché opere pie ecc.¹⁶. Mentre l'istruzione classica, più omogeneamente distribuita sul territorio nazionale, si articola in scuole statali, quella tecnica per il suo funzionamento deve ricorrere, e in misura consistente, alle finanze locali.

Proprio perché l'apertura degli istituti tecnici è regolata sulla base del « bisogno (che) se ne farà sentire, nelle città che sono centro di un più notevole movimento industriale e commerciale » è predisposto che le spese di questi istituti siano a carico delle Province e dello Stato che potrà arrivare a concorrere per un importo uguale alla metà degli stipendi ai professori. A carico del Comune sono le spese dei locali e del materiale non scientifico¹⁷. È insomma uno dei casi in cui le finanze locali giocano un ruolo importante nel processo di crescita del nuovo Stato¹⁸. Tale collegamento fra istruzione tecnica e professionale e finanze locali permette anche di spiegare come questo genere di formazione scolastica si diffonda maggiormente nel Centro-Nord¹⁹ e, ancora, come, pure sforzandosi tutte le regioni della penisola di fronteggiare tali esigenze si sia verificato un divario che, come osserva Vera Zamagni, « è da iscriversi alle differenze nei livelli assoluti di spesa, conseguenza questa della marcata disponibilità delle entrate degli enti locali »²⁰.

Nel caso particolare dell'istruzione nautica la distribuzione degli istituti scolastici sul territorio rispecchia la geografia dell'economia marittima e l'organizzazione dei porti e dei cantieri della penisola oltre all'esistenza di comunità che tradizionalmente costituivano un bacino di mano d'opera per la formazione degli equipaggi. Non sussiste, almeno in termini vistosi, il divario regionale che caratterizza le altre scuole tecnico-professionali. Certo il collegamento fra istituti nautici e capacità di spesa degli enti locali concorre

¹⁶ L. AMBROSOLI, *La scuola* cit., p. 111. Vedi anche le considerazioni di F. FAURI, *Istruzione e governo dell'impresa. La formazione dei dirigenti in Gran Bretagna e in Italia (1860-1960)*, Bologna 1998, p. 77 e sgg.

¹⁷ Cfr. Titolo IV della Legge Casati, capo II, articoli 279-286.

¹⁸ P. FRASCANI, *Finanza locale e sviluppo economico: appunti sulla dinamica della spesa pubblica in età liberale, 1875-1913*, in « Storia Urbana », V (1981), p. 185.

¹⁹ L. AMBROSOLI, *La scuola* cit., p. 112.

²⁰ V. ZAMAGNI, *Istruzione e sviluppo economico in Italia, 1861-1913*, in *Lo sviluppo economico italiano 1861-1940*, a cura di G. TONIOLO, Roma-Bari 1973, p. 230.

a spiegare in parte le ragioni di sviluppo o di difficoltà di molte sedi di istruzione del settore marittimo.

La volontà di costruire una stretta correlazione fra istruzione e realtà economica e sociale cittadina è rafforzata nel 1865 dalla creazione delle “Giunte di vigilanza”, composte da rappresentanti dei consigli comunale e provinciale, della Camera di Commercio e della Prefettura al cui controllo gli istituti tecnici vengono sottoposti²¹. Questi organismi costituiscono un raccordo tra scuola ed enti locali per quanto concerne gli aspetti della gestione degli istituti nel senso più ricco del termine, in sintonia con « i bisogni delle industrie del commercio e delle professioni locali che si trovavano più interessate a provvedervi »²². Sarà questo un terreno su cui si misureranno, come detto, le differenti capacità finanziarie, ma anche la vivacità e l'efficacia dell'intervento nella formazione di capitale umano²³.

Sulla base di questo quadro normativo l'istruzione nautica del nuovo Regno esige una urgente sistemazione, data la presenza nelle organizzazioni scolastiche degli stati preunitari di molte difformità sia riguardo i programmi e gli orari, sia riguardo la qualifica professionale dei licenziati: il tutto in sintonia con l'esistenza di differenti gradi della Marina nei singoli Stati.

Nel luglio 1861 l'onorevole Nino Bixio presenta una interpellanza proprio sullo stato dell'insegnamento nautico, alla quale fa seguito una commissione incaricata di svolgere un'indagine sul territorio nazionale. Anche se i lavori non vengono portati a termine, e sarà questo un elemento comune a numerose altre inchieste su tale argomento, le notizie raccolte costituiscono una base importante per interventi a breve e a medio termine²⁴.

²¹ Sulle modifiche apportate alle Giunte di vigilanza vedi A. TONELLI, *L'istruzione tecnica* cit., pp. 24-25.

²² *Ibidem*, p. 104. Anche le Scuole superiori si caratterizzeranno per lo stretto collegamento con l'economia e le istituzioni del territorio circostante; si rimanda su questo argomento a *Dalla Scuola superiore di commercio alla Facoltà di Economia. Atti del convegno*, Genova-27 novembre 1992, Genova 1994 e in particolare per quanto riguarda il rapporto fra gli enti locali e la Scuola Superiore di Commercio di Genova a M.S. ROLLANDI, *Dalla Scuola Superiore di Commercio di Genova alla Facoltà universitaria*, *Ibidem*, pp. 101-109.

²³ P. FRASCANI, *Finanza locale* cit., pp. 199-204.

²⁴ La Commissione reale nominata dai ministri Cordova e Menabrea, presieduta dallo stesso Bixio, ha il compito di studiare la condizione degli studi nautici e di individuare le modifiche necessarie. Degna di nota la relazione del tenente di vascello Maldini, in cui viene esa-

Le motivazioni che spingono Bixio a intervenire in questo ambito sono ritenute esemplari di una concezione dello sviluppo della marina mercantile e dell'economia marittima nel suo complesso.

Per tutta la seconda metà dell'Ottocento, e ancora di più nei primi decenni del secolo successivo, molti esponenti del mondo imprenditoriale italiano e del governo stesso sostengono la necessità di un ammodernamento della flotta e della competitività del sistema marittimo nazionale nel suo complesso. Essi vedono la componente dell'istruzione nautica legata al processo di modernizzazione e, non a caso, sono costoro i fautori di inchieste e indagini condotte a vari livelli e più volte nel tempo. Altrettanto vero è che tali sollecitazioni si scontrano, da un lato, con difficoltà oggettive legate in primo luogo alla carenza di ferro e carbone, alla relativamente scarsa disponibilità di capitali ecc., e, dall'altro, al permanere di tradizioni e consuetudini dure a morire.

Ebbene, non è per caso che Bixio, sostenitore di un intervento sull'istruzione nautica, sia anche colui che nel 1861 sottolinea la necessità del passaggio dalla vela al vapore e invita il governo a incrementare il commercio marittimo²⁵.

I lavori della commissione Bixio sono sospesi, ma il materiale raccolto serve quale punto di partenza per un piano di riordinamento dell'istruzione nautica, che il MAIC inizia ad attuare in armonia con le necessità e le condizioni di partenza di singole località. Per esempio hanno questa origine i RDL 18 ottobre e 13 dicembre 1863 riguardanti le scuole di Piano di Sorrento e Livorno (l'uno istituisce una scuola per aspiranti ai gradi di capitano, padrone e costruttore di seconda classe; l'altro privilegia la formazione di capitani e costruttori di prima classe).

Sono interventi legislativi che precedono il RDL del 18 ottobre 1865, detto Regolamento Torelli²⁶, che per la prima volta sistema l'insegnamento nautico in termini complessivi su tutto il territorio nazionale. Il provvedimento, infatti, disciplina tutti gli istituti tecnici, composti di nove sezioni,

minata la figura del macchinista navale (MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE - Direzione Generale per l'Istruzione Tecnica, *L'istruzione nautica in Italia*, Roma 1931, pp. 15-16).

²⁵ A. PETINO, *Il problema marittimo in Italia all'alba dell'unificazione*, in *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Milano 1961, p. 285.

²⁶ Dal nome del ministro del MAIC, Luigi Torelli.

una delle quali, appunto, costituisce la sezione nautica²⁷. Sulla base dell'articolo 123 del Regolamento l'Istituto nautico forma per sé uno speciale istituto che si chiama Istituto Reale di Marina Mercantile.

Si accede all'Istituto tramite un esame di ammissione e lo stesso istituto può organizzare un corso preparatorio per tale esame.

La durata degli studi è prevista:

- di un anno per gli alunni aspiranti al grado di capitano di gran cabotaggio, padrone, macchinista e costruttore di seconda classe;
- di tre anni per i gradi di capitano di lungo corso e di macchinista costruttore di prima classe.

L'Istituto rilascia un attestato di licenza, che abilita gli alunni a presentarsi agli esami prescritti per conseguire i gradi di capitano di lungo corso, capitano di gran cabotaggio, padrone, macchinista navale di prima e seconda classe (art. 128).

L'articolo 129 indica anche che gli alunni capitani di lungo corso, costruttori e macchinisti di prima classe, che avessero superato gli esami di licenza con una media di almeno 8/10, possono essere ammessi ad un quarto anno di studi complementari, terminato il quale e superata un'ulteriore prova, è possibile ottenere un diploma di perfezionamento, valido come titolo preferenziale a nomina di professore incaricato negli Istituti di Marina Mercantile.

Questo Regolamento costituisce la prima base organica alla quale in tempi successivi vengono apportati modifiche, aggiornamenti, integrazioni in relazione a più elementi quali l'evoluzione del diritto marittimo, i mutamenti nella navigazione, il costante aggiustamento dei rapporti fra scuole nautiche e capitanerie di porto; autorità, queste ultime, presso le quali è necessario svolgere la prova pratica per navigare.

Lo stesso Regolamento Torelli deve introdurre alcune modifiche per adeguarsi al nuovo Codice di Marina Mercantile del 25 giugno 1865; ciò av-

²⁷ « ...un nuovo regio decreto mutava, per la terza volta in sei anni, assetto e programmi, reintroducendo, al posto delle 34 "scuole", nove sezioni di diversa durata e ulteriormente divise al loro interno, ma con un primo anno comune ai vari indirizzi » (S. SOLDANI, *L'istruzione tecnica nell'Italia liberale (1861-1900)*, in « Studi Storici », XX, 1981, pp. 79-117, qui p. 88). Le nove sezioni erano: agronomia e agricoltura, commercio e amministrazione, costruzioni e meccanica, mineralogia e metallurgia, ragioneria, industrie chimiche, industrie meccaniche, industrie fisico-chimiche e industrie meccaniche di precisione, nautica.

viene con le nuove disposizioni emanate da Cordova e Depretis il 22 novembre 1866 (n.3347), che organizzano l'insegnamento nautico su due ordini:

- di grado inferiore: nelle scuole nautiche, per aspiranti a patente di capitano di gran cabotaggio, costruttore navale di 2^a classe e macchinista in secondo;
- di grado superiore: negli istituti reali di Marina mercantile, per aspiranti a patente di capitano di lungo corso, costruttore navale di 1^a classe e macchinista in secondo.

Oltre a stabilire due gradi di insegnamento nautico, il decreto Cordova-Depretis conferma che un istituto di marina mercantile può fare parte di un istituto tecnico, cioè come una sua sezione, condividendone alcuni insegnamenti. Ciò spiega la convivenza per lungo tempo nello stesso edificio, e sotto la stessa direzione, di due distinti insegnamenti come questi. Spiega anche come nel caso della “convivenza” dei due istituti, la componente nautica fosse per certi versi subalterna a quella tecnico-commerciale²⁸.

I due provvedimenti, del 1865 e del 1866, rappresentano il primo sistematico intervento sulle scuole e sugli istituti nautici, ma non eliminano alcuni aspetti negativi, primo fra tutti il ridotto numero dei frequentanti.

Una delle principali cause della scarsa popolazione scolastica è alimentata anche dalla possibilità di conseguire le patenti nautiche esclusivamente con prove da superare presso le Capitanerie di porto. Al problema si pone in parte rimedio nel 1869²⁹ allorché viene stabilito che l'esame di abilitazione ai gradi della marina, che deve essere superato da ogni tipo di allievo, sia di scuole pubbliche che di scuole private, è composto di due parti: una prova teorica da superare presso scuole e istituti nautici, e una prova pratica da svolgere presso le Capitanerie.

Se gli interventi del 1865 e 1866, con l'integrazione del 1869, danno un taglio migliorativo al settore, restano alcuni aspetti su cui operare e, d'altra parte, compaiono altre necessità legate all'evoluzione della navigazione e delle costruzioni.

La transizione dalla vela al vapore è molto lenta in Italia, che è invece colpita da una grave crisi della marina velica. Domina una flotta poco mo-

²⁸ MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica* cit., pp. 18-19.

²⁹ RDL 17 ottobre 1869, n. 5314.

derna, con equipaggi funzionali a questo assetto, dotati di una formazione professionale del tutto corrispondente a tale quadro. Date le difficoltà della crescita della marina nazionale, anche nell'ambito dell'istruzione nautica permangono lentezze e sussistono anomalie che sollecitano altri interventi legislativi in materia.

Se continua ad essere necessario elevare l'istruzione di base di chi intraprende gli studi nautici, troppo spesso frequentati da studenti con preparazione limitata, i progressi intervenuti nella navigazione e nella costruzione delle navi impongono programmi più ampi e aggiornati, talvolta del tutto nuovi. L'incremento della lunga navigazione su quella costiera, l'aumento di stazza dei mercantili, la maggiore complessità e potenza dei motori richiedono una diversa formazione dei capitani, dei macchinisti e dei costruttori.

Seguendo questa traccia, nel gennaio 1873 si giunge alla riforma dell'insegnamento nautico dopo un lungo lavoro svolto dal MAIC, dal Consiglio Superiore per l'insegnamento industriale e professionale, da due delegati del Ministro della Marina, da esperti di istruzione e nautica³⁰.

Innanzitutto sono rese indipendenti le sezioni per i capitani da quelle per i costruttori e i macchinisti.

I capitani di gran cabotaggio ricevono istruzione nelle *Scuole di nautica* per soli capitani di gran cabotaggio, la cui durata passa da uno a due anni.

I capitani di lungo corso si formano negli *Istituti nautici*, la cui durata resta di tre anni³¹.

I macchinisti in primo e in secondo ricevono istruzione nelle *Scuole speciali di macchine a vapore*, con una frequenza che passa rispettivamente da tre a quattro anni e da uno a due anni.

³⁰ Vedi il RDL 30 gennaio 1873, n. 1290. Al lavoro di preparazione di questo decreto partecipano anche l'ispettore generale del R. Corpo del Genio navale e il direttore della R. Scuola Superiore navale di Genova, il capitano Maldini, deputato, gli armatori Cacace e Rubattino, i presidi degli Istituti di marina mercantile di Genova e di Piano di Sorrento, due rappresentanti del Ministero della Marina (*Relazione a S. M. del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, in udienza del 30 gennaio 1873, sulla riforma dell'insegnamento tecnico per la marina mercantile* in MINISTERO D'AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO, *Istituti e scuole per la Marina Mercantile. Ordinamento e Programmi*, Roma 1877, pp. 7-8).

³¹ Data la distribuzione delle diverse scuole sul territorio nazionale è previsto che alcune delle scuole di nautica esistenti nei maggiori centri marittimi possa essere trasformata in Istituto nautico e quindi sede per la formazione dei capitani di gran cabotaggio.

I costruttori navali di prima e di seconda classe studiano nelle *Scuole speciali di costruzione navale*, per una durata che passa rispettivamente da tre a quattro anni e da uno a due anni.

Va osservato che le Scuole speciali di macchine a vapore devono sorgere solo nelle città in cui siano presenti industrie meccaniche³². Questa indicazione è strettamente collegata a una visione complessiva del legislatore, che dà maggiore duttilità alle sezioni e vede autonome fra loro le sedi formative di coloro che andranno a collaborare per mare o per terra nello stesso settore. Anche se è previsto che gli Istituti nautici e le Scuole nautiche, assieme alle Scuole speciali di macchine a vapore e a quelle di costruzione navale possano essere riunite fra loro in un unico edificio o insieme con un Istituto tecnico.

Poiché il reclutamento dei macchinisti avviene fra gli operai dell'industria, che « fin dai primi anni dell'adolescenza debbono cominciare nelle officine meccaniche a trattare la lima ed il martello, o sopra i piroscafi come allievi od anco come fuochisti, rendersi pratici del governo delle macchine marine », il tempo dell'apprendimento viene ampliato, ma ridotto a poche materie, « così che la scuola non tolga all'operaio di potersi adoperare seriamente nei lavori dell'officina »³³. Lo stesso approccio, nelle linee generali, è comune a quanto disciplinato per i costruttori, per i quali però, a differenza dei macchinisti, è chiesto un esame di ammissione alla Scuola di costruzione navale sulle materie di insegnamento della Scuola tecnica³⁴. Al momento della pubblicazione della legge è ormai avviata la Scuola superiore di Genova, destinata a preparare gli ingegneri navali: è a questo punto chiara l'esigenza di formare una classe con altre competenze.

Riguardo l'ammissione alle scuole nautiche, agli istituti nautici e alle scuole di macchina a vapore è richiesta la sufficienza nelle materie della quarta classe delle scuole elementari. Un elemento, questo, che mantiene a un livello basso la cultura degli studenti di tali istituzioni scolastiche.

³² Art. 5 del RDL.

³³ *Relazione a S. M.* cit., p. 8.

³⁴ È anche presente la possibilità che gli operai dei cantieri navali, come quelli liguri per esempio, non abbiano il tempo di frequentare né la Scuola tecnica né quella per costruttori; in questo caso è prevista l'istituzione di corsi biennali *ad hoc*, nei centri più attivi, perché tali operai possano ottenere la patente di costruttori di seconda classe.

L'articolo 9 del Decreto legge stabilisce infine le modalità degli esami di licenza. L'esame per capitano è distinto in due prove da superare rispettivamente presso l'Istituto o la Scuola nautica e presso la Capitaneria di porto o una Commissione permanente istituita nel dicembre 1872³⁵. Macchinisti e costruttori navali affrontano una sola prova presso commissioni miste formate da tre membri nominati dai Ministri di Agricoltura Industria e Commercio e dal Ministro della Marina (art. 8).

Le materie di insegnamento da svolgere negli istituti nautici secondo il decreto del 1873 presentano una accurata articolazione. Per tutti i corsi, anche se con differenziato carico didattico, è l'insegnamento della Lingua italiana. Geografia, non più solo descrittiva, ma anche commerciale, e Storia sono peraltro del tutto assenti dal programma per macchinista in secondo e da quello per costruttori. L'insegnamento di Aritmetica (più precisamente di aritmetica, algebra, progressioni e logaritmi) è comune a tutte le sezioni, fatta eccezione per quella dei costruttori navali di prima classe, mentre Attrezzatura e manovra navale compare solo nei programmi dei capitani di lungo corso e di gran cabotaggio. Esclusivamente per il corso di macchinista in primo e in secondo, sempre con orario diversificato, sono materie quali Macchine, materiali e doveri del macchinista e Disegno di macchine; similmente Costruzione navale e Disegno di costruzione navale riguardano solo i programmi dei costruttori in prima e in seconda classe.

Colpisce il fatto che Macchine a vapore sia materia insegnata ai futuri capitani di lungo corso e ai costruttori di prima classe: per i primi costituisce una disciplina tecnica nuova la cui conoscenza è ineliminabile per chi deve esercitare il comando ai livelli più alti, per i costruttori, invece, ha una valenza direttamente tecnico-professionale.

Diritto commerciale e marittimo, disciplina che compare per la prima volta e in termini inequivocabili, è insegnata all'ultimo anno degli studi per capitani di lungo corso e di gran cabotaggio. Lingua francese e Lingua inglese, sia pure come materie facoltative, sono presenti unicamente nella formazione dei capitani, dei macchinisti e dei costruttori in primo.

³⁵ I riferimenti legislativi in merito sono i decreti del 17 ottobre e 20 novembre 1869 e il RDL 15 dicembre 1872.

Istituti nautici: Orario e materie d'insegnamento (1873)

Materie d'insegnamento	Cap. lungo corso			Cap. g.c.		Macchinista in I				Macch. in II		Costr. I classe			Costr. II classe	
	I	II	III	I	II	I	II	III	IV	I	II	I	II	III	I	II
Lingua italiana	6	6	6	6	6	6	6	6		6	6	4½	4½	4½	6	6
Geografia descrittiva e commerciale		3	2		3		3	2								
Storia	3	4½		3	4½	3	4½									
Diritto commerciale e marittimo			3		3									3		3
Aritmetica, algebra, progress. e logaritmi *	9			9		9				9		9			9	
Geometria piana e solida	4½	4½		4½		4½	4½			4½		4½	4½		4½	
Trigonometri piana e navigazione stimata		4½			4½											
Trigon. sferica, geom. astron., astron. nautica		4½	6													
Fisica, meteorologia e meccanica applicata		3														
Macchine a vapore			3											4½		
Attrezzatura e manovra navale	3	4½		3	4½											
Disegno lineare		3					3			3				3		
Elementi di idrografia			3													
Disegno idrografico			3													
Principi di astronom., calcoli pratici di nautica					6											
Trigonometria piana, geometria descrittiva							3						3			
Fisica e meccanica elementare							4½			4½			4½			
Macchine, materiali e doveri del macchinista								6	6		9					
Disegno di macchine								8	8		12					
Costruzione navale													4½	3		6
Disegno di costruzione navale												8	8	8		8
Teoria della nave													4½	4½		
Lingua francese (studio facoltativo)	4½	4½		4½	4½	4½	4½					4½	4½			
Lingua inglese (studio facoltativo)	4½	4½		4½	4½	4½	4½					4½	4½			

* Per la sezione costruttori navali di I classe non c'era programma di aritmetica.

Fonte: A. TONELLI, *L'istruzione tecnica* cit., pp. 44-45.

Questo intervento legislativo per quanto concerne i programmi di insegnamento costituisce una razionalizzazione del sapere tecnico rispetto alle indicazioni date nel 1865, con una importante sottolineatura delle materie giuridiche e linguistiche, oltre che di quelle tecniche, delle informazioni necessarie all'esercizio delle professioni nautiche di questo livello³⁶.

L'assetto del 1873 è nel complesso stabile, tant'è vero che, con qualche "messa a punto" fatta meno di vent'anni dopo, questo impianto resta sostanzialmente immutato fino alla prima guerra mondiale.

Complementare all'intervento legislativo del 1873 è il nuovo Codice della Marina Mercantile in cui viene stabilito che per diventare capitani di lungo corso, oltre al superamento dell'esame teorico-pratico presso le Capitanerie di porto, è necessario avere navigato due anni in Mediterraneo e due fuori, per un totale di quattro anni di navigazione³⁷. Analogamente i macchinisti devono dimostrare di avere svolto quattro anni di "pratica" così distribuiti: o tre anni in uno stabilimento del settore e un anno di navigazione in qualità di addetto alle macchine, o, sempre con queste mansioni, quattro anni di navigazione su una nave a vapore. Nel nuovo codice alla categoria costruttori, per certi versi la più "modesta" o, forse, quella verso la quale si manifesta minore attenzione, è richiesto solo l'esame teorico-pratico. Ciò pare indicare che nell'evoluzione della legislazione in materia questa sfera professionale resta a sé stante, concreta rappresentazione di un processo di transizione, che nel futuro vedrà un netto sdoppiamento: da un lato la categoria dei maestri d'ascia e dall'altro il potenziamento della fase di progettazione a più alto livello (Scuola superiore navale).

Nel giro di pochi anni dunque si mette mano ai programmi e ai percorsi della gente di mare³⁸, anche se i tempi e i modi della legislazione scolastica

³⁶ Per uno sguardo generale vedi RDL 30 gennaio 1873, in *Relazione a S. M.* cit., pp. 21-22, ma cfr. RDL 20 febbraio 1875 con cui sono approvati i programmi di insegnamento e gli orari per le Scuole speciali di costruzione navale e di macchine a vapore per gli Istituti nautici e per le Scuole nautiche del Regno (MAIC, *Istituti e scuole* cit., p. 27 e sgg.); vedi anche A. TONELLI, *L'istruzione tecnica* cit., pp. 44-47.

³⁷ RDL 24 ottobre 1877, n. 4146 e Regolamento di attuazione 20 novembre 1879, n. 5166.

³⁸ Osserva Aldo Tonelli che « con la rispondenza dell'ordinamento scolastico alla realtà delle istituzioni esistenti ed a quella della professione del mare, si poté dire finalmente concluso, con esito positivo, un primo ciclo di trasformazioni graduali delle scuole nautiche » (A. TONELLI, *L'istruzione tecnica* cit., p. 47).

in materia nautica non sempre sono in armonia con quelli dell'economia e in generale dell'industrializzazione.

2. *Gli interventi di fine secolo*

Il problema dell'efficacia degli studi nautici è presente nei temi affrontati dalla Commissione d'inchiesta sulla Marina mercantile insediata dal Parlamento nel 1881³⁹. Pur non essendo certo la motivazione dalla quale prende le mosse l'indagine conoscitiva coordinata da Paolo Boselli, la questione scolastica costituisce un importante tema di confronto, che si incentra sulla generale richiesta di dare ai diplomati una maggiore professionalità visto l'incremento di capitali impiegati nel trasporto di merci e di persone⁴⁰. Molti degli intervenuti ritengono che al comando dei grandi piroscafi vengano poste persone inadeguate⁴¹ e divampa il dibattito sull'obbligo scolastico e su quale debba essere il rapporto fra l'insegnamento teorico e quello pratico.

L'argomento non è nuovo e riprende in sede parlamentare quanto discusso pochi anni prima su riviste specializzate. Fin dai primi anni Settanta, infatti, sulla « Rivista marittima » si delinea la dicotomia tra sostenitori di una preparazione dei capitani che deve essere prevalentemente pratica e quanti vedono la necessità di incrementare la componente teorica. Si fronteggiano nomi illustri, che, nell'argomentare le proprie convinzioni, si rivelano sovente sostenitori della scuola pubblica, strumento della crescita del Paese, e, in coerenza con ciò, della diffusione di ruoli professionali tecnicamente nuovi, simbolo dell'evoluzione della marineria e, più in generale, di un'industria moderna. L'intero quadro di riferimento presenta « luci e ombre », soprattutto nell'interrelazione tra riforma degli studi ed economia

³⁹ COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA PER LA MARINA MERCANTILE, *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, Roma 1882-83, in particolare V, Roma 1882.

⁴⁰ « Un capitano che deve comandare navi a vapore di 5 o 6 mila tonnellate, le quali fra carico e nave importano il valore di parecchi milioni; che può trasportare numerosi passeggeri di ogni cetto; che in mezzo ad essi e al suo equipaggio, fuori del porto, è il rappresentante del Governo; che deve guidare la nave a lui affidata attraverso instabili elementi, non può essere né ignorante né inesperto », così dichiara il cav. Edoardo Berlingieri (*Inchiesta parlamentare* cit., III, *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta*, Roma 1882, p. 37).

⁴¹ Costantino Garavaglia « non crede che i capitani italiani in generale abbiano tutta quella educazione scientifica per far loro guidare i grandi piroscafi di 3.000 tonnellate » (*Ibidem*, p. 41).

marittima. Anzi, proprio l'andamento critico di quest'ultima offre ai sostenitori della tradizione, vale a dire della preferenza data alla formazione a bordo piuttosto che nelle aule scolastiche, una forte argomentazione contro gli interventi governativi, e in particolare quelli legati alla riforma del 1873. Se Giacinto Albini ricorda che «colle ... consuetudini di bordo si potrà diventare tutt'al più un buon nostromo, ma un buon capitano mai» anche perché, come egli stesso precisa, al comandante di lungo corso «va affidata la sicurezza di vite preziosissime, quella di cospicue sostanze e lo stesso progresso delle discipline marinaresche»⁴², su una linea totalmente contraria si muove il contrammiraglio Luigi Fincati, critico verso la legislazione che impone l'apprendimento di discipline scolastiche a quanti scelgono la professione del mare. Egli ha buon gioco nell'illustrare il suo pensiero nei confronti del governo che, da un lato, intende «produrre capitani più dotti, ma meno marini», ma, dall'altro, non assume né garantisce l'impiego presso gli armatori a coloro cui ha imposto una lunga frequenza scolastica⁴³: la riforma del 1873 è vista come un inutile viluppo per la libertà della gente di mare. Fincati è un vero e proprio «anti-Boccardo»⁴⁴ e, come egli stesso sa bene, l'andamento del mercato del lavoro marittimo a fine anni Settanta sembra dargli ragione; certamente non erano queste le aspettative dei «riformatori»! Va aggiunto per completezza che egli è portatore di una concezione che vede nella marina due settori ben distinti fra loro: quello militare e quello mercantile. Il primo comporta di necessità una formazione alta dei suoi quadri dirigenti, mentre nel secondo gli equipaggi battono corag-

⁴² G. ALBINI, *Di una critica del signor Leopoldo Di Majo ai programmi ministeriali d'insegnamento (1875) pei capitani di lungo corso*, in «Rivista marittima», X (1877), III, pp. 592-597.

⁴³ L. FINCATI, *L'insegnamento professionale della marina mercantile*, in «Rivista marittima», XI (1878), II, pp. 167-178. Questo intervento è molto citato nella letteratura dell'epoca e non è certo una voce isolata: per anni si pubblicano pareri del tutto conformi al suo, si veda per esempio L. GRAFFAGNI, *L'educazione marinaresca dei futuri comandanti*, *Ibidem*, XIII (1880), I, pp.33-43.

⁴⁴ Di due anni più tardi è un intervento dell'economista genovese, che sostiene la «nuova scolarizzazione» quale componente essenziale per la trasformazione della marina mercantile italiana unitamente a un intervento articolato dello Stato in appoggio al capitale privato (G. BOCCARDO, *Nota sulla trasformazione della marina mercantile e sulla migliore organizzazione del commercio marittimo italiano*, in «Rivista marittima», XIV (1881), II, pp. 353-366).

giosamente e abilmente i mari, come intraprendenti « conducenti di mezzi marini », che proprio sui mari formano sostanzialmente la loro abilità ⁴⁵.

Il fervore dei sostenitori delle due diverse teorie non si placa dunque nel corso dell'inchiesta Boselli e il dibattito proseguirà nei decenni successivi. Su un punto invece viene raccolta una larga convergenza di opinioni: la necessità di incrementare l'insegnamento relativo a tutto quanto attiene alle macchine e al loro funzionamento a bordo ⁴⁶.

L'attenzione per il potenziamento degli insegnamenti per i macchinisti è motivata da più ragioni. Oltre a quella principale data dalla necessità di formare tecnici idonei alla navigazione a vapore, sussiste anche la consapevolezza di possibili impieghi nell'industria. Per tale motivo si propone di creare figure professionali duttili e in quanto tali con maggiori possibilità di impiego ⁴⁷. Emerge però anche la preoccupazione, espressa soprattutto in sedi più periferiche dove è forte l'attenzione a tenere un collegamento fra l'organizzazione scolastica e il mercato del lavoro locale, che l'insegnamento nautico assuma un'eccessiva complessità che allontani i potenziali allievi ⁴⁸.

⁴⁵ Non a caso apprezza grandemente la Scuola Superiore Navale di Genova: « libera e facoltativa – egli sostiene – è una istituzione stupenda » (*L'insegnamento* cit., p. 173); si tratta, però, di un organismo del tutto differente perché gli ingegneri, o i costruttori navali, non appartengono alla gente di mare, ma, come egli precisa, sono « uomini di terra ». Alla preparazione degli ufficiali della marina militare dedica attenzione Jacopo Virgilio allorché propone che anche le discipline economiche facciano parte dei loro studi in modo da renderli parte attiva nel cogliere occasioni favorevoli al Paese poiché sull'ufficiale di marina incombe l'incarico di proteggere il commercio e la marina mercantile, ma anche di « promuovere e ... aiutare lo svolgimento economico della nazione all'estero » (J. VIRGILIO, *Gli ufficiali della R. Marina e la scienza economica*, in « Rivista marittima », XIII (1880), XII, pp. 585-590).

⁴⁶ Da tempo erano divenuti sempre più numerosi i richiami alla centralità di questo aspetto della navigazione sia civile sia militare. Basti pensare alle opinioni espresse nel 1873 dal ministro della Marina, Simone de Saint Bon, in merito all'istruzione nella marina militare in cui, a suo parere, prevaleva un atteggiamento favorevole alla vela, che invece non aveva assolutamente ragione di essere, mentre ben altro posto si sarebbe dovuto dare alla formazione di fuochisti e macchinisti (*Discorso pronunciato da S.E. il Ministro della Marina Saint-Bon nella tornata del 6 dicembre 1873*, in « Rivista marittima », VII (1874), I, pp. 5-41).

⁴⁷ « Gli istituti nautici dovrebbero aver di mira di fare buoni macchinisti e metallurgici, in modo da formar anche macchinisti per ferrovie e per piroscafi » si specifica in un intervento su questo tema (*Inchiesta parlamentare* cit., III, p. 47) e ad esso si affiancano quelli dello stesso tenore espressi da Giovanni Laganà, direttore della società Florio, o del prof. Salvatore Raineri.

⁴⁸ In questo senso sembrano un po' riduttive le opinioni espresse dal prof. Anastasio Sullioti, preside dell'istituto tecnico di Porto Maurizio, o degli armatori Scherini e Raffo, di Chiavari.

Negli anni Novanta si tenta di alzare il basso livello di chi frequenta gli istituti, da tutti giudicato come un aspetto profondamente negativo e limitativo riguardo lo svolgimento dell'attività didattica. Affinché gli studi nautici siano svolti da allievi con un corredo di coltura e di cognizioni « sensibilmente superiore » a quella acquisita nella scuola elementare, nel 1891⁴⁹ viene approvata l'istituzione di un corso biennale preparatorio non obbligatorio di due anni, cui accedere con la licenza elementare o con un esame di ammissione. L'iniziativa non ha successo, soprattutto per problemi finanziari, e si conclude pochi mesi dopo con l'abolizione di questo corso e la sua sostituzione con la scuola tecnica⁵⁰.

Ha invece maggiore efficacia il cambiamento di una norma relativa all'organizzazione degli studi. Con il decreto del 1891 si stabilisce che la formazione scolastica per Capitani, Macchinisti e Costruttori ha luogo nell'Istituto nautico, che comprende le tre corrispondenti sezioni. Ognuna di esse ha due corsi: biennale per Capitani di gran cabotaggio, Macchinisti in secondo e Costruttori; triennale per Capitani di lungo corso, Macchinisti in primo e Costruttori navali di prima classe.

La modifica al decreto del 1873 raggiunge l'obiettivo di ridurre il numero delle scuole nautiche esistenti, presenti in modo pletorico, non sempre in correlazione con una reale domanda di istruzione nelle località in cui sorvegliano. In realtà questo aspetto di "razionalizzazione" risponde a problemi ancora più profondi e strutturali, legati al settore marittimo. Da un lato il vecchio modello dell'economia navale e cantieristico, incentrato sulla navigazione a vela e sulle costruzioni in legno, è ormai entrato in una crisi irreversibile, chiara a tutti, dall'altro le ferrovie operano una forte concorrenza al piccolo e grande cabotaggio, il che comporta una consistente diminuzione del numero delle navi di piccola stazza. Infine è anacronistico che i costruttori navali siano autorizzati a costruire solo imbarcazioni di legno, il cui numero si sta fortemente contraendo.

⁴⁹ RDL 1° gennaio 1891, n. 13; cfr. anche il RDL 23 luglio 1899, n. 340 per la distribuzione degli orari e degli insegnamenti negli Istituti nautici.

⁵⁰ RDL 23 luglio 1892, n. 436. L'atto legislativo è proposto dai ministri Martini (Istruzione) e de Saint Bon (Marina). Cfr. MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica* cit., p. 22. I corsi preparatori comportano un aumento sensibile di spesa perché richiedono la presenza di un maggior numero di insegnanti; tuttavia sovente gli enti locali li mantengono a proprie spese.

A conferma di ciò è il bassissimo numero di licenziati capitani e quello quasi nullo di costruttori nel quinquennio 1887-1891: sono, questi, potenziali disoccupati per un settore in crisi senza miglioramenti all'orizzonte. Ecco perché l'obiettivo della legge 1891 è di ridurre, se non eliminare, le scuole nautiche destinate a formare solo capitani di gran cabotaggio, macchinisti in secondo e costruttori navali in secondo.

Istituti nautici: Orario e materie d'insegnamento (1891)

Materie d'insegnamento	Orario per sezioni e per classi								
	Capitani			Macchinisti			Costruttori		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Lingua italiana e storia	6	4 ½	4 ½	6	4 ½	4 ½	6	4 ½	4 ½
Lingua francese o inglese (1)	3	3	2	3	3	2	3	3	2
Algebra (2)	4 ½	—	—	4 ½	—	—	4 ½	—	—
Geometria (2)	4 ½	—	—	4 ½	—	—	4 ½	—	—
Trigonometria	4 ½	—	—	4 ½	—	—	4 ½	—	—
Fisica meccanica e elementare	6	—	—	6	—	—	6	—	—
Attrezzatura e manovra	6	4 ½	—	—	—	—	—	—	—
Navigazione	—	4 ½	3	—	—	—	—	—	—
Geografia astronomica e astronomia nautica	—	3	4 ½	—	—	—	—	—	—
Macchine a vapore	—	3	—	—	9	4 ½	—	3	—
Meteorologia	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Geografia commerciale	—	3	2	—	—	—	—	—	—
Diritto (3)	—	4 ½	—	—	—	—	—	2	—
Contabilità di bordo (2)	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Geometria descrittiva e disegno (2)	—	—	—	3	—	—	3	3	—
Meccanica applicata	—	—	—	—	3	—	—	3	—
Fisica complementare	—	—	—	—	4 ½	—	—	—	—
Materiali e doveri del macchinista	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Disegno di macchine	—	—	—	—	6	6	—	—	—
Esercitazioni pratiche in officina (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Costruzione navale e materiale	—	—	—	—	—	—	3	4 ½	4 ½
Disegno di costruzione navale	—	—	—	—	—	—	6	8	8
Teoria della nave (2)	—	—	—	—	—	—	—	4 ½	4 ½

(1) Facoltativa per i macchinisti

(2) Corso semestrale

(3) Corso semestrale per costruttori

(4) Orario stabilito dal Consiglio dei Professori

Fonte: A. TONELLI, *L'istruzione tecnica* cit., p. 48.

3. La riforma del 1917

Il maggiore rigore degli studi ha come effetto un'inversione di tendenza nel rapporto fra interni ed esterni nella composizione dei diplomati degli istituti nautici caratterizzata, per lungo tempo, da una esorbitante percentuale di privatisti rispetto agli interni. Il fenomeno tende progressivamente a scemare, ma sono anche altre le cause di tale mutamento, non ultimo certamente l'andamento della marina mercantile italiana. La ripresa del settore a partire dai primi anni del XX secolo⁵¹ influisce senza alcun dubbio sulla "maggiore propensione" alla scolarità e alla lettura di questo percorso come una valida e opportuna formazione professionale.

Si rafforza ulteriormente la discussione su questi argomenti, che in verità non era venuta mai meno, neppure dopo gli interventi legislativi del 1891: tema dominante resta quello del rapporto tra istruzione e sbocco lavorativo. In questa direzione vanno le proposte di nuove materie quali la merceologia, la computisteria, il diritto internazionale quando anche la storia delle colonie, ma, soprattutto, si sottolinea con forza che è inadeguato l'impiego di diplomati degli istituti nautici. Pertanto si chiede sempre più a gran voce l'equipollenza della licenza nautica a quella di altri istituti tecnici: insomma, «è l'ora di superare il ruolo di cugini minori» che la stessa marina militare assegna a quella mercantile⁵².

I toni della polemica non accennano a diminuire, mentre agli inizi del secolo sono sempre più chiari i termini della competitività marittima internazionale considerata nella sua interezza, compresa quindi anche la componente formativa⁵³.

⁵¹ Si rimanda al bel saggio di sintesi di T. FANFANI, *Lo scenario generale in La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Napoli 1993, pp. 3-28.

⁵² «L'istruzione non è più garanzia di ordine, di studiato progresso e di prosperità nazionale, quando le risorse interne non arrivano a dar posto ed a sfamare tutta l'immensa caterva di individui abilitati all'esercizio professionale», così nel 1896 Ferruccio Biazzi conclude un suo intervento sull'organizzazione degli studi nautici e delinea la cause di un disagio sociale che si fa acuto proprio in quel periodo. Il fallimento di legittime aspettative altro non può che generare sconcerto o ribellione: i malcontenti e gli scettici nascono, come egli scrive, «o per disperazione o per rappresaglia» (F. BIAZZI, *Circa l'ordinamento* cit., pp. 213-214).

⁵³ «C'è in Italia due classi di competenti: quelli pratici e quelli teorici; ai primi appartengono gli armatori ed i naviganti, ai secondi cultori e scrittori di cose marinare. Fra gli uni e gli altri esiste un abisso, perché quelli non si preoccupano minimamente di quello che scrivono, predica-

Nel 1906 viene nominata la Commissione per la riforma degli istituti nautici⁵⁴, presieduta dal senatore Napoleone Canevaro, cui seguiranno quella interna nominata nel 1912 dal ministro della Marina, presieduta dal comandante Alessio e, ancora, la commissione ministeriale nominata nel 1913, presieduta dall'on. Giovanni Celoria. Tutto rimane sospeso per anni, senza che venga preso alcun provvedimento in materia, ma ciò non toglie che in concomitanza con i lavori si attuino pressioni sul consiglio superiore di marina e sui ministeri di marina e della pubblica istruzione, anche per mezzo della stampa, affinché si arrivi a una definitiva riforma degli studi. Quale elemento di importante novità è che nel dibattito non è messa in discussione l'opportunità, anzi, la necessità del mutamento. Dunque ai primi del Novecento l'assetto degli studi nautici è ancora in via di assestamento e riprende il moto riformatore che aveva caratterizzato i primi decenni post-unitari.

I temi discussi si fanno più puntuali, sia criticando la riunione in un'unica disciplina di materie come Italiano e Storia o l'aver eliminato Geografia per i macchinisti o l'insufficiente preparazione nelle lingue straniere o, ancora, sostenendo l'opportunità di dare ai capitani insegnamenti che li mettano nelle condizioni di essere effettivamente al comando, anche dei macchinisti⁵⁵. Sono osservazioni nel merito e nel metodo, soprattutto per quanto concerne l'apprendimento mnemonico di materie scientifiche e professio-

no e pensano questi ultimi. Difatti pochi, per non dire pochissimi, sono gli armatori e i naviganti che leggono delle riviste, che si interessino di marina dal lato scientifico e statistico. Essi spendono tutta la loro attività nella gretta speculazione e nel lavoro snervante ed inumano, ritenendo i secondi dei visionari, degli idealisti, ridendo di sarcastica compiacenza delle loro trovate e fiduciati disinteressarsene (sic). Da una parte gli armatori cercano di diminuire le spese di esercizio col tagliare sui salari degli equipaggi, dall'altra si tenta di istillare nuove teorie nella classe navigante che è la più ultraconservatrice, acuendo con queste lotte il generale discredito ed arrestando così il progressivo sviluppo». Così commenta nel febbraio 1904 un «armatore sfiduciato», come viene definito l'autore dell'intervento sulla rivista diretta da Oreste Calamai ed è lo stesso che auspica un chiarimento fra le parti per una reciproca intesa, «sarebbe il miglior modo per cercare di iniziare un maggiore sviluppo della nostra marina» (N., *Per lo sviluppo della Marina Mercantile*, in «La Marina Mercantile Italiana», II (1904), 28, p. 45.

⁵⁴ COMMISSIONE REALE PER LA RIFORMA DEGLI ISTITUTI NAUTICI E DI ISTRUZIONE NAVALE, *Relazione*, Venezia 1911.

⁵⁵ E. BARONI, *L'istruzione marittima in Italia*, in «La Marina Mercantile Italiana», IV (1906), n. 78, pp. 1259-1260; n. 79, pp. 1277-1278. Cfr. anche le considerazioni svolte su questi temi da G.B. PLINI, *L'insegnamento di diritto marittimo e le riforme dell'Istituto nautico*, *Ibidem*, n. 82, pp. 1320-1321; U. DE BARBIERI, *Per l'insegnamento nautico*, *Ibidem*, V (1907), n. 105, pp. 1687-1688; *Per l'insegnamento del diritto nei R. istituti nautici*, *Ibidem*, VIII (1910), n. 181, p. 2940.

nali⁵⁶. Più in generale si chiede un prolungamento del corso di studi, ma anche l'eliminazione della distinzione fra capitani di lungo corso e capitani di gran cabotaggio, che non ha più ragion d'essere. Costante è il riferimento agli istituti tecnici e quali debbano essere le relazioni fra questi e i nautici.

Nel settembre 1907 si svolge a Napoli il primo congresso nazionale dei professori degli istituti nautici⁵⁷. Fatto di assoluta novità, un simile evento non sarebbe stato neppure concepibile solo pochi anni prima. Certamente si intende premere anche in questo modo sulla commissione reale che, pur se nominata nel maggio dell'anno precedente, a quella data non ha ancora iniziato a lavorare. D'altro canto il mutamento della marineria nazionale ed estera è così profondo da coinvolgere tutti coloro che operano nelle sue diverse componenti. Urge un nuovo sistema di istruzione che giochi la sua parte nella competizione per la conquista di nuove linee, di sedi partner e di sbocchi commerciali. « ... Il prossimo futuro uomo di mare – commenta il prof. Imperato – dovrà necessariamente assurgere a personalità eminente, e nei vari campi tecnico, scientifico, commerciale, economico e sociale dovrà essere una competenza indiscussa »⁵⁸.

Negli anni successivi al congresso, su « La Marina Mercantile Italiana » continuano a comparire approfondimenti e ulteriori argomenti di dibattito⁵⁹.

⁵⁶ Considerando la vigente organizzazione degli studi, « Poesie, leggi fisiche, formole matematiche ... tutto, gli alunni dovrebbero imparare a memoria; senza mai darsi ragione del perché e del come » (G. BUCCI, *L'istruzione nautica in Italia*, in « La Marina Mercantile Italiana », III (1905), n. 64, pp. 1029-1031, n. 66, pp. 1069-1071, n. 67, pp. 1086-1087, n. 68, pp. 1101-1102, n. 71, pp. 1148-1150; *Ibidem*, IV (1906), n. 76, pp. 1127-1130; qui p. 1086).

⁵⁷ Su proposta iniziale dei docenti del R. Istituto Nautico di Palermo l'incontro ha luogo dal 21 al 24 settembre (F. IMPERATO, *Il I Congresso nazionale dei Professori degli Istituti Nautici in Napoli*, in « La Marina Mercantile Italiana », V (1907), n. 114, p. 1826; ID, *I lavori e le conclusioni del I Congresso nazionale dei Professori degli Istituti nautici*, *Ibidem*, n. 115, pp. 1847-1850).

⁵⁸ « Quando si pensi qual complicato meccanismo è la nave moderna, quale enorme capitale tra nave e carico viene affidato nelle mani di un comandante, quale altra somma straordinaria d'interessi a quel duplice capitale si collega, quale enorme responsabilità di averi e di vite preziose grava su di lui, e infine qual delicata e grave missione sia quella di un comandante rispetto alle varie nazioni colle quali viene continuamente in contatto, allora si comprende la grande importanza della sua formazione » (F. IMPERATO, *Il I Congresso cit.*, p. 1826).

⁵⁹ Si ricordano alcuni degli interventi più significativi, ma l'intera rivista è testimonianza di un crescente interesse sui temi qui esaminati: E. IPPOLITO, *Dopo il I Congresso nazionale dei professori degli Istituti nautici*, V (1907), n. 116, pp. 1860-1863; n. 117, pp. 1877-1879; A. APREDA, *Alcune osservazioni sulla riforma degli studi nautici in Italia*, V (1907), n. 118, pp. 1894-1895; n. 119, pp. 1912-1913; VI (1908), n. 122, pp. 1964-1965, n. 123, pp. 1984-1987.

Le difficoltà di attuazione di una riforma sono dovute anche alla scarsa chiarezza nella riorganizzazione delle varie categorie afferenti alla gente di mare. Non a caso divampano polemiche proprio sui gradi marittimi correlati all'organizzazione a bordo delle navi, alla presenza di nuove figure professionali oltre che alla diversa ripartizione delle competenze⁶⁰.

Sono anche gli anni dei grandi disastri marittimi non solo di navi da carico, ma di quelle passeggeri. L'affondamento del *Sirio*, per citare uno fra i più noti, è del 4 agosto 1906 e per tutti gli anni seguenti gli incidenti occorsi in mare offrono lo spunto per sottolineare la maggiore complessità della navigazione, la necessità di nuove e diverse conoscenze per le quali occorre modificare il corso degli studi e recepire le nuove tecnologie⁶¹. Polemico, ma efficace, è l'intervento di Benedetto Giacalone nel 1910, il quale lamenta che si impartiscano nozioni su « quell'oggetto da museo che è il *solcometro a barchetta* con relativa *clessidra* » e non quelle del metacentro della nave⁶².

Ma il confronto dentro e fuori delle commissioni si trascina nel tempo, senza tradursi in interventi operativi. Il momento di svolta si colloca nel 1917, durante la guerra, allorché gli istituti nautici sono ordinati su un corso di quattro, anziché tre anni⁶³. Scompaiono i corsi intermedi per il conseguimento del diploma di capitano di gran cabotaggio, macchinista in secondo e costruttore di seconda classe⁶⁴.

⁶⁰ Si rimanda per esempio a quanto osserva G.B. PLINI, *Le riforme dell'istruzione nautica ed i gradi della marina mercantile*, *Ibidem*, V (1907), n. 118, pp. 1895-1896.

⁶¹ O. ARENA, *La marina mercantile e la cultura nautica in Italia*, in « Nuova Antologia », XLI (1906), pp. 646-652, prende proprio lo spunto dalla vicenda del *Sirio* per mettere in relazione la marginalità crescente della marina italiana e l'inadeguata organizzazione degli studi.

⁶² B. Giacalone argomenta la sua sollecitazione ricordando gravissimi incidenti causati dall'ignoranza degli ufficiali: « È ancora rammentato nel mondo marinaro il disastro del *Ville de Malaga* capovoltosi per la non conoscenza del capitano della teoria del metacentro, e dell'*Orotava* nel porto di Liverpool, per l'ignoranza del primo ufficiale che, candidamente, disse in tribunale di aver fatto riempire i serbatoi d'acqua di destra perché il vapore era sbandato a sinistra, e del secondo ufficiale che confessò di non aver saputo leggere nei diagrammi di stabilità dei quali era stato fornito il piroscalo dalla casa costruttrice, perché ... a scuola non glielo avevano insegnato » (*Per la riforma degli istituti nautici*, in « La Marina Mercantile Italiana », VIII (1910), n.169, pp.2719-2720).

⁶³ RDL 11 ottobre 1917, n. 1661.

⁶⁴ L'art. 8 del RDL su indicato stabilisce l'istituzione di scuole nautiche per conseguire i gradi inferiori della marina mercantile e ne rimanda l'attuazione in un apposito regolamento, che in realtà non verrà mai attuato. Gli esami di licenza sui vecchi programmi

Si stabiliscono programmi più ampi, vista la maggiore durata dei corsi, rafforzati soprattutto nelle materie culturali; Lingua italiana e Storia non sono più accorpate, ma viene introdotto lo specifico insegnamento di Geografia, come da più parti era stato richiesto. Le Lingue straniere sono impartite a tutti, mentre Diritto è una disciplina solo per il corso capitani. Va certamente sottolineato l'incremento di Macchine, che diventa una materia studiata soprattutto dai macchinisti, mentre i capitani, comprensibilmente, sono tenuti a conoscerne gli elementi fondamentali⁶⁵. È il segno della volontà di intervenire con forza in un settore scolastico inglobato, un po' marginalmente, nell'ambito dell'istruzione tecnica. La piena autonomia è conseguita anche tramite la netta scissione delle due entità imponendo la diversa sede là dove essa fosse stata comune.

Questi importanti cambiamenti sono accompagnati da un provvedimento di importanza centrale: il passaggio degli istituti nautici alle dipendenze del ministero della Marina. Oggetto di discussioni annose all'interno del rapporto fra marina mercantile e marina militare⁶⁶, negato dalla commissione istituita dal ministro della Pubblica Istruzione nel 1913, il passaggio di questo ramo dell'organizzazione scolastica al ministero di Marina è per buona parte conseguenza dello stato di guerra e frutto di esigenze e confronti emersi in quella congiuntura; all'origine di questo mutamento di indirizzo è, in primo luogo, l'impiego della tecnologia nello scontro sul mare. Ragioni di ordine economico, professionale e politico sono richiamate dal senatore Leonardi Cattolica per spiegare il provvedimento. Egli dichiara, infatti, che per potenziare il settore marittimo gli ufficiali mercantili e militari devono ricevere la stessa istruzione, pertanto «le scuole nautiche, tanto mercantili che militari, devono dipendere da uno stesso ministero, che non può essere che quello di Marina»⁶⁷.

L'esigenza di intervenire, da parte delle autorità militari, su una componente fino ad allora esclusivamente civile, come gli equipaggi della marina

continueranno ad essere sostenuti presso gli istituti nautici (A. TONELLI, *L'istruzione tecnica* cit., pp. 54-55).

⁶⁵ RDL 4 febbraio 1919.

⁶⁶ Si vedano le osservazioni di M. MERIGGI, *Le istituzioni del mare in età liberale* in *A vela e a vapore* cit., in particolare pp. 255-257.

⁶⁷ P. LEONARDI CATTOLICA, *I concetti fondamentali della riforma dell'istruzione nautica e l'opera del ministero della Marina*, in «Rivista marittima», LI (1918), pp. 59-63.

mercantile, è ancor più chiaramente delineato dal ministro della Pubblica Istruzione, Francesco Ruffini, nella risposta all'interpellanza del senatore Leonardi Cattolica nel marzo 1917. È forte il richiamo all'impatto con la guerra combattuta sui mari e, in particolare, con i sottomarini, simbolo dell'innovazione tecnologica⁶⁸. Di fronte a esigenze del tutto nuove come quelle presentatesi alla marina italiana, i giovani usciti dagli istituti nautici si sono dimostrati inadeguati, come spiega sempre il ministro, a causa degli scadenti ordinamenti scolastici che non hanno consentito di disporre di ufficiali di complemento in grado di far fronte a necessità inattese. « Questa guerra – egli conclude – ha dimostrato che tra la marina da guerra e la marina mercantile ha da essere una assoluta comunicazione e un pieno affiatamento; che l'una e l'altra debbono possedere un personale armonicamente preparato e permutabile »⁶⁹. Dunque si tratta di un passaggio istituzionale che scaturisce da un contesto di assoluta emergenza.

Nonostante le non egregie valutazioni fatte in Parlamento, aggravate dalla documentazione raccolta qualche mese dopo da Alberto Alessio, che riferisce di uno stato diseguale e sovente problematico degli istituti nautici sul territorio nazionale⁷⁰, molta strada era stata fatta dal momento delle prime riforme scolastiche e anche rispetto ai temi affrontati durante i lavori della Commissione sulla Marina mercantile. Sia pure lentamente anche in Italia la transizione dalla vela al vapore è un fenomeno irreversibile. Si modificano e aumentano le competenze sulle quali la formazione scolastica ha acquisito nel tempo un peso sempre maggiore.

⁶⁸ « ... un piccolo progresso tecnico, il sottomarino, ha improvvisamente invertito lo stato delle cose ... – commenta il ministro – Un piccolo rivolgimento tecnico ha mutato le basi di tutta quanta la vita economica, commerciale, militare di una grande nazione » (*Atti parlamentari*, tornata del 17 marzo 1917).

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ MINISTERO DELLA MARINA, Direzione Generale del personale e servizio militare e scientifico, Comandante Alberto ALESSIO, *Relazione sulla visita agli istituti nautici del Regno (16 agosto-8 settembre)*, Roma 1917; l'ufficiale di marina redige una relazione molto dura al termine dell'ispezione effettuata su richiesta di Leonardi Cattolica, si veda sull'argomento M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare* cit.

Istituti nautici: Orario e materie d'insegnamento (1917)

Materie di insegnamento	I sezione - Capitani				Totale
	I	II	III	IV	
Italiano	5	5	3	3	16
Storia	2	3	3	—	8
Geografia	3	2	—	—	5
Francese	3	3	—	—	6
Inglese	3	3	2	2	10
Matematica	5	4	3	—	12
Fisica e chimica	—	3	—	—	3
Fisica	—	—	3	—	3
Biologia	—	—	2	2	4
Diritto	—	—	2	2	4
Economia industriale	—	—	—	2	2
Geografia commerciale	—	—	3	—	3
Contabilità di bordo	—	—	—	2	2
Astronomia	—	—	4	5	9
Navigazione	—	2	4	4	10
Arte navale	2	2	3	5	12
Oceanografia e meteorologia	—	—	—	3	3
Macchine	—	—	—	3	3
Disegno a mano libera	4	—	—	—	4
Lavori manuali e attrezzatura	1	2	—	—	3
Educazione fisica e marinaresca	3	3	3	3	12
Totale	31	32	35	36	134

Fonte: A. TONELLI, *L'istruzione tecnica* cit., p. 51.

Delineando le caratteristiche della mano d'opera a bordo delle navi alla vigilia del primo conflitto mondiale, e facendo un confronto rispetto a cinquant'anni prima, Vito Dante Flore osserva che la preparazione tecnica, il tipo stesso del marinaio sono profondamente mutati poiché si è passati « dal caratteristico lupo di mare spesso analfabeta e comunque nato e formatosi nelle rudezze di un'attività profondamente legata al rischio ed all'avventura, a tipi di lavoratori che si avvicinano sempre più agli specialisti terrestri dell'industria meccanica, di quella alberghiera e perfino dei manovali »⁷¹. È la registrazione di un cambiamento importante, che ha investito la marina mercantile italiana, pronta a entrare in un'altra fase che ne muterà ancora più profondamente la fisionomia.

⁷¹ V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, Roma 1973, p. 96.

Istituti nautici: Orario e materie d'insegnamento (1917)

II sezione - Macchinisti

Materie d'insegnamento	Ore di insegnamento				
	I	II	III	IV	Totale
Italiano	5	5	3	3	16
Storia	2	3	3		8
Geografia	3	2			5
Francese	3	3			6
Inglese	3	3	2	2	10
Matematica	9	4	3		16
Fisica e chimica		3			3
Fisica			3		3
Biologia			2	2	4
Fisica applicata			3	3	6
Esercitazioni di elettrotecnica				3	3
Economia industriale				2	2
Macchine	2	2	5	8	17
Disegno di macchine		4	4	6	14
Esercitazioni di officina	4	4	4	4	16
Educazione fisica e marinaresca	3	3			6
	34	36	32	36	138

III sezione - Costruttori

Materie d'insegnamento	Ore di insegnamento				
	I	II	III	IV	Totale
Italiano	5	5	3	3	16
Storia	2	3	3		8
Geografia	3	2			5
Francese	3	3			6
Inglese	3	3	2	2	10
Matematica	9	4	3		16
Fisica e chimica		3			3
Fisica			3		3
Biologia			2	2	4
Fisica applicata			3	3	6
Diritto			2	2	4
Economia industriale				2	2
Macchine				3	3
Teoria della nave			3	3	6
Costruzione navale		2	4	6	12
Disegno e costruzioni navali		4	4	8	16
Esercitazioni di costruzioni navali	4	4	2	2	12
Educazione fisica e marinaresca	3	3			6
	32	36	34	36	138

4. *Il caso ligure*

Quando Gabrio Casati interviene in merito all'istruzione nel Regno di Sardegna, il settore nautico è già stato oggetto di interventi legislativi, effettuati dal governo di Torino all'indomani del congresso di Vienna. L'acquisizione della Repubblica di Genova, che rafforza grandemente i Savoia sul mare, li porta a prendere misure di ordine marittimo-mercantile che costituiscono una novità rispetto al passato, come è bene espresso nelle parole che precedono la presentazione del Regolamento per la Marina mercantile del 1816: «... ora che la Dio mercé gli Stati Nostri si estendono maggiormente nel litorale di terraferma, per la riunione agli antichi nostri dominj di una delle più industriose Nazioni di Europa, altrettanto esperta nella navigazione, e naturalmente propensa al commercio, quanto fu rinomata nelle trascorse età per gloriose spedizioni marittime»⁷².

Con questo provvedimento sono istituite scuole di nautica a Genova, Nizza e Cagliari, in cui si insegnano le Matematiche e la Teoria della navigazione. Per ognuna di esse è previsto un primo ed eventualmente anche un secondo maestro⁷³. A queste scuole, ubicate in locali dipendenti dalla Marina e adiacenti ai porti, sono ammessi solo iscritti alla matricola della gente di mare, di età superiore ai dodici anni, che hanno fatto la classe di grammatica, scrivono correttamente lingua italiana e lingua francese e conoscono «le quattro prime regole dell'Arithmetica». È prevista la frequenza per aspiranti al grado di capitano, di prima e di seconda classe, e di padrone.

Il provvedimento in questione costituisce la base del Nuovo Regolamento del gennaio 1827, che specifica la possibilità di estendere l'insegnamento aprendo "scuole succursali" dove sia reputato opportuno⁷⁴.

Ulteriori indicazioni sono fornite con il R. Brevetto 12 dicembre 1840 in cui è riportato l'elenco delle materie da insegnare nei corsi istituiti.

⁷² *Regolamento di S.M. per la Marina Mercantile del 9 marzo 1816 in Compilazione degli Editti e Patenti di S. Maestà il Re di Sardegna, Ordinanze e Proclami di S.E. il Sig. Commissario Generale, e plenipotenziario di detta S. Maestà in Genova*, Tomo III, Genova 1816.

⁷³ Uno dei secondi maestri della scuola di Nizza è stabilito a Villafranca; due maestri in secondo sono collocati rispettivamente nell'isola di S. Pietro e della Maddalena.

⁷⁴ *Nuovo Regolamento per la Marina Mercantile*, 13 gennaio 1827.

Regia scuola di nautica

ELENCO delle materie che dovranno insegnarsi nei due corsi di studi per i Capitani e Padroni della Marina Mercantile, giusta il disposto degli art.ⁱ 6 e 7 delle Istituzioni 12 Dicembre 1840 annesse al R.^o Brevetto dello stesso giorno sulle Scuole di Nautica.

Nel corso destinato per chi aspira al grado di Capitano di 2^a classe e pilotaggio inferiore, s'insegnerà:

- 1° L'Aritmetica, cioè le prime quattro operazioni, il calcolo delle frazioni ordinarie e decimali, il calcolo dei numeri complessi, e la regola del tre.
- 2° La pratica dei sistemi di pesi e misure in uso nelle Piazze commerciali.
- 3° Gli elementi della sfera.
- 4° Il modo di ottenere il punto di stima mediante l'uso del quartiere di riduzione, il modo di puntare sulle carte marine, e l'uso delle tavole nautiche.
- 5° Il maneggio dell'ottante e del sestante.
- 6° Il modo di trovare la latitudine per mezzo dell'altezza meridiana del sole.
- 7° Il modo di trovare la variazione della bussola per mezzo dell'amplitudine e dell'azimut.
- 8° I doveri in quanto ai libri di bordo.

Nel corso destinato per chi aspira al grado di Capitano di 1^a classe, oltre le materie prescritte nel corso precedente, s'insegnano ancora le seguenti:

- 1° L'Aritmetica ragionata, e gli elementi dell'Algebra sino alle equazioni di 2^o grado inclusivamente, non che l'uso delle tavole logaritmiche.
- 2° La Geometria piana e solida.
- 3° La Trigonometria rettilinea e sferica.
- 4° Le nozioni d'Astronomia necessarie al marino, l'uso delle tavole astronomiche che si trovano nella conoscenza dei tempi, la descrizione, la rettificazione e l'uso degli strumenti a riflessione.
- 5° La navigazione d'altura, cioè i varii metodi per determinare la variazione della bussola, il modo per determinare l'ora di bordo, e lo stato del cronometro rispetto al tempo di bordo; i varii metodi per determinare la marcia diurna di un cronometro, non che il suo stato assoluto rispetto al primo meridiano, i varii metodi in uso per determinare le latitudini in mare; i metodi per determinare le longitudini; finalmente i modi per calcolare gli istanti delle alte e basse maree.

Genova 18 ottobre 1841.

Gli aspiranti ai gradi suddetti dovranno mettersi bene al fatto delle disposizioni dei R.ⁱ Regolamenti marittimi, e delle leggi commerciali, e possedere in genere la cognizione di tutte le discipline necessarie per chi deve assumere il comando di un bastimento.

Visto. Il Luogotenente Generale
Ispettore della Marina Mercantile e
Presidente del Consiglio Amministrativo
SERRA

Il Primo Professore di Matematiche
nella R.^a Scuola di Marina
Prete Giacomo GARIBALDI

Fonte: ACSR-MPI, Divisione Scuole Medie, Istituti Tecnici e Nautici, b. 1, fasc. 1861, Affari generali, Regia Scuola di Nautica.

Intorno agli anni Cinquanta lungo le coste liguri si crea un sistema di scuole di vario livello, governative, comunali, private: nel 1850 a Chiavari, nel 1856 a Savona e a Oneglia, nel 1860 a La Spezia, stesso anno in cui a San Remo si trasferisce la scuola di Nizza, nel 1861 a Rapallo⁷⁵.

Alla costruzione di questa rete concorrono insegnanti attenti, dotati di una certa intraprendenza, e, soprattutto, con idee fattive sugli interventi da apportare all'organizzazione didattica. In concomitanza con la costituzione della scuola savonese e di quella camogliana, per esempio, fra di essi ha luogo uno scambio di lettere su questo tema. Francesco Prato, da Savona, richiede che dove opera una scuola di nautica esista anche una scuola di manovra sviluppando considerazioni definite "ovvie" da Lazzaro Bertolotto che gli scrive da Camogli nell'ottobre 1857 e a lui si associa Andrea Kirchner, professore di nautica a Chiavari⁷⁶. Ancor più esplicito è su questo argomento G.B. Lassovich, docente nella scuola di nautica della Camera di Commercio genovese, che sostiene la necessità dello stretto collegamento fra i due insegnamenti « per poter... accordare la teoria con la pratica », mentre a suo parere fino a quel momento « ... non si può che con dispiacere osservare una sproporzione sempre crescente fra una (disciplina) che progredisce mentre l'altra rimane stazionaria »⁷⁷. Insomma molti di coloro che operano in ambito ligure si scambiano opinioni tecniche per convincere il Governo dell'opportunità di perfezionare e razionalizzare l'insegnamento⁷⁸.

Non v'è dubbio che se Gerolamo Boccardo interviene con efficacia sull'organizzazione degli studi tecnici, e da una sede come quella genovese che amplia molto la forza del suo contributo, Francesco Prato mostra una non minore vitalità, specificamente rivolta alla necessità di un intervento in ambito nautico. Lo scambio epistolare fra i docenti di Oneglia, Genova, Camogli e Chiavari, concordi nel volere scuole meno rozze e "primitive", ha infatti come referente primario il professore di Savona. Questi peraltro è

⁷⁵ Nel 1853 un decreto aveva riconosciuto la scuola nautica privata di Rapallo (MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica* cit., p. 31).

⁷⁶ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 47, Lettera di L. Bertolotto e di A. Kirchner a F. Prato, 25 ottobre 1857.

⁷⁷ *Ibidem*. Di lì a poco Lassovich otterrà che la Camera avvii l'insegnamento complementare richiesto.

⁷⁸ Anche se questo scambio di idee – li avverte il docente di Oneglia – può essere interpretato come una protesta collettiva, certo non gradita al ministro (*Ibidem*, Lettera a F. Prato, 4 novembre 1857).

molto generoso di consigli e indicazioni nel rapporto inviato al ministro di Agricoltura Industria e Commercio nel marzo 1861, proprio in relazione allo stato dell'istruzione per la gente di mare e alle modifiche necessarie per il suo riordino⁷⁹. Il tema è affrontato in termini complessi e prende il via dalla constatazione dell'evoluzione degli studi, a suo parere molto bene esposti nei trattati stranieri e, per converso, del tutto ignorati dalle diffuse, ma scadenti, opere italiane. Ecco qui un primo elemento di riflessione: agli studenti è insegnata una disciplina insufficiente rispetto alle esigenze della navigazione. Non perché manchino persone d'ingegno, sostiene il docente, ma per la carenza di scuole idonee, comprese quelle istituite dal governo piemontese, che, negli anni passati, « o non esistevano o, se pure, lo erano più di nome che di fatto ». Egli osserva che forse fa eccezione la scuola di nautica del capoluogo ligure che, se non fiorente, è « almeno frequentata », ma l'intera organizzazione non è certo priva di difetti.

Prato fa un po' la storia di questi istituti scolastici nel recente passato e riferisce quanto si sa e si dice sull'argomento: il Primo e Secondo Maestro potevano ricevere le "grasse minerve" date da moltissimi studenti privati, che si rivolgevano loro per acquisire, nel più breve lasso di tempo, le cognizioni necessarie al conseguimento della Patente⁸⁰. Non risulta essere stata migliore la conduzione delle scuole in altre località, affidata a ufficiali o a piloti della Regia Marina a riposo, compensati perciò con un'aggiunta retributiva di Ln 800. Dunque le scuole governative, con personale docente poco retribuito, libero di svolgere attività parallele poco trasparenti e poco corrette⁸¹, avevano portato alla fuga da tali organismi⁸², solo in parte ripopolati degnamente da ufficiali della marina veneta⁸³. Ma la vicenda non si era

⁷⁹ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 47, *Rapporto a Sua Eccellenza il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sullo stato e riordinamento dell'istruzione nautica in evasione dell'incarico avuto con dispaccio n. 3462 in data 31 marzo 1861*. Sul documento c'è una nota a mano di Scialoja che invita a distinguere la parte generale del rapporto, da utilizzare nei lavori per la riforma della scuola, da quella specifica su Savona.

⁸⁰ In questo modo, precisa il docente, « quadruplicavano e quintuplicavano il loro stipendio governativo ».

⁸¹ Si vedano le osservazioni simili fatte dal capitano Bussolino dall'osservatorio della Camera di Commercio di Genova.

⁸² « ... pochi anni dopo le Scuole Nautiche della Liguria – riferisce Prato – andarono deserte d'insegnanti come già lo erano d'allievi ».

⁸³ Proprio a Savona sarebbe giunto Luigi Fincati, di cui si dirà meglio più avanti. Su que-

conclusa certo con questo apporto giacché le scuole nautiche della regione erano restate a lungo prive di una disciplina fondamentale, quella di Attrezzatura e Manovra, che impediva di coniugare teoria e pratica. Si spiega in questo modo – secondo il docente – perché, nel momento in cui egli scrive, l’istituzione di tali scuole a questo punto risulti “affatto illusoria”, dal momento che la gente di mare è costretta a recarsi nel capoluogo, a studiare la Pratica con un nostromo della R. Marina, e a cercare al contempo un Maestro di Nautica per avere l’abilitazione nella Teoria. Insomma egli conclude sottolineando come la sola Genova porti il vanto di poter formare «buoni e abili capitani di mare», non per incapacità dei maestri nelle Riviere, ma per l’impossibilità a esercitarvi l’insegnamento richiesto.

In termini semplici è descritta una forzata subalternità delle scuole regionali rispetto al capoluogo, a causa dell’inadeguata organizzazione degli studi, cui si era aggiunta una pratica poco corretta da parte dei maestri di nautica della scuola governativa. Tutte le richieste avanzate da Francesco Prato sono quindi indirizzate, come del resto era avvenuto in passato, anche se con modesti risultati, verso un rafforzamento dell’insegnamento nautico decentrato, perché sul territorio vi sia una distribuzione più equa delle strutture scolastiche in ambito marittimo. A quella data (1861) egli avanza ipotesi che saranno accolte nella sostanza, pur con denominazioni diverse, dalla successiva legislazione. Uniformità dell’insegnamento e migliore trattamento economico dei docenti: sono due punti della proposta Prato per dare omogeneità e coerenza ai programmi svolti, assieme all’elevazione della figura docente, decisamente carente e inadeguata. Non può mancare infine l’esplicita indicazione che sussista l’obbligo di frequenza del corso scolastico.

Tali considerazioni rivelano anche una sorta di disappunto allorché si osserva che

« Non v’ha genere d’istituto di Pubblica istruzione a partire dal più infimo delle borgate al più elevato delle più vaste Città del Regno, nel quale non sia obbligatorio un esame di licenza per passare dall’una alla successiva sezione d’insegnamento. A quest’obbligo, però, fanno eccezione, per un’invalsa abitudine, le Scuole Nautiche dello Stato, per cui i marinai cominciano, interrompono e riprendono il corso con grave loro scapito e con grave detrimento della restante scolaresca ».

sto argomento si rimanda a A. ZORZI, *Marinai sotto altre bandiere* in *Storia di Venezia. Temi. Il mare*, a cura di A. TENENTI e U. TUCCI, Roma 1991, pp. 561-584.

Un costume che anche questo docente chiede venga modificato con una nuova legislazione scolastica (e che giungerà solo dopo più di un decennio) in particolare per quanto concerne l'obbligo di conseguire un certificato di licenza presso gli istituti nautici governativi per avere i gradi della marina.

Al momento dell'Unità, come si è visto, operano in Liguria sei scuole di nautica, su un totale di otto distribuite nelle Antiche Province, cui si aggiungono altre piccole organizzazioni quali la scuola comunale di Rapallo e quella privata di Camogli⁸⁴. Un piano generale prevede personale insegnante distribuito in otto sedi.

In via teorica l'organico di questi istituti è previsto sia strutturato con primo e secondo maestro, retribuiti in misura differente a seconda della zona in cui operano. In Liguria, di fatto, come si vede nella tabella in cui è riportato il nome del docente, solo a Genova operano due maestri. Il quadro delle reali attività svolte mostra una traduzione pratica ben più contenuta⁸⁵.

Per qualche anno l'insegnamento nautico non viene toccato dalla legislazione sull'istruzione tecnica e mantiene un'organizzazione a sé stante. Nei centri più dinamici, tuttavia, le scuole sono sottoposte a trasformazione e, come si vedrà meglio più avanti, modificano la propria fisionomia. Già all'indomani della legge Torelli il quadro si presenta modificato rispetto a pochi anni prima poiché a Genova è attivo il Reale Istituto di Marina Mercantile e operano altre scuole, anche se nel corso del tempo questo assetto si modifica e alcune di queste strutture didattiche scompaiono, mentre altre sorgono o si rafforzano. Una di queste è per esempio la scuola di Camogli, divenuta negli anni un importante centro di formazione nautica.

All'interno di un percorso comune, a Genova, Camogli e Savona operano i tre istituti più dinamici e significativi della realtà ligure, sviluppano alcune peculiari scelte operative e stabiliscono un collegamento con specifiche caratteristiche ambientali. Si potrebbe dire, infatti, che il radicamento nell'economia in cui si trovano ad operare ha condizionato l'andamento della popolazione scolastica, ne ha orientato le scelte e caratterizzato anche la composizione per provenienza geografica.

⁸⁴ MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica* cit., pp. 8-9.

⁸⁵ Le più alte retribuzioni indicate per i docenti di Savona e Oneglia sono probabilmente giustificate da una maggiore attività didattica svolta.

Personale insegnante delle scuole di nautica per la marina mercantile (1861)

Antiche Province

Grado e classe	Stipendio (Lire)		
	Individuale	Per grado e classe	Totale
Alghero			
Maestro	800	800	
Secondo maestro	800	800	1.600
Cagliari			
Maestro	600	600	
Secondo maestro	500	500	1.100
Chiavari			
Maestro	1.000	1.000	
Secondo maestro	800	800	1.800
Genova			
Maestro	1.200	1.200	
Secondo maestro	800	800	2.000
Oneglia			
Maestro	800	800	
Secondo maestro	800	800	1.600
San Remo			
Maestro	1.000	1.000	
Secondo maestro	800	800	1.800
Savona			
Maestro	1.000	1.000	
Secondo maestro	800	800	1.800
Spezia			
Maestro	1.200	1.200	
Secondo maestro	800	800	2.000
Totale antiche Province			13.700

Fonte: ACSR-MPI, Divisione cit., b. 1, fasc. "Affari generali".

Personale insegnante delle scuole di nautica per la marina mercantile della Liguria (1861)

Luogo	Nome e cognome dell'insegnante	Materie d'insegnamento	Stipendio (Lire)
Spezia	Federico Bernuca	Nautica	1.000
Chiavari	Giulio Ravenna	Nautica	1.000
Genova	Giuseppe Delui	Primo maestro	1.200
	Giacomo Delui	Secondo maestro	800
Savona	Francesco Prato	Nautica	1.400
San Remo	Augusto Brun	Nautica	1.000
Oneglia	Pietro Paresi	Nautica	1.500

Fonte: ACSR-MPI, Divisione cit., b. 1, fasc. "Affari generali"

Indipendentemente da singole peculiarità degli istituti esaminati è comunque possibile individuare alcuni elementi che hanno connotato l'istruzione nautica ligure negli anni compresi fra la riforma Casati e il passaggio al Ministero della Marina.

La consolidata e capillare organizzazione dell'istruzione privata gioca a favore di quanti, e sono molti, rifiutano un percorso scolastico pubblico e regolare⁸⁶. Per molti anni agli esami di licenza si presentano candidati provenienti dalla "scuola paterna", o da istituti non abilitati, che hanno alle spalle spesso non pochi anni di esperienza sul mare, quando anche nelle fabbriche, nel caso dei macchinisti. Dal momento che lavorano e si imbarcano, gli esami di riparazione durano anni e si dilata nel tempo il momento della verifica scolastica delle loro conoscenze.

A fronte della resistenza nei confronti di una diversa organizzazione degli studi, il governo modifica gli ordinamenti e applica una legislazione sempre più mirata alla formazione di personale marittimo in termini qualitativamente più alti. Gli interventi sono svolti a più riprese, talvolta anche in modo contraddittorio, soprattutto in relazione con la legislazione commerciale⁸⁷. Si affinano i programmi per i capitani e per i macchinisti, si introducono materie culturali, ma per anni resta elevata la percentuale di privatisti che "affliggono" le commissioni d'esame.

Resta a lungo questa ambiguità di fondo, che evidenzia, da una parte, la lungimiranza del legislatore, talvolta accusato di non conoscenza del mondo del lavoro e di quello sul mare, in particolare e, dall'altra, una forte resistenza al cambiamento.

Le carenze di questo corso di studi si mostrano con più evidenza là dove l'istituto nautico condivide la sede con quello tecnico. In questo caso emerge una notevole e indubbia subalternità, dovuta non tanto a carenza di personale o di dotazioni didattico-scientifiche, quanto alla peculiarità della popolazione scolastica. Essa, infatti, è sempre minore di quella del tecnico, con una debole presenza complessiva. Fatta eccezione per

⁸⁶ A Genova, per esempio, la scuola pubblica cresce lentamente, nonostante l'impegno degli amministratori, e quando anche questa si sviluppa, non si registra l'inserimento dell'istruzione nautica, relegata nelle scuole di nautica o, soprattutto, in quelle private (Vedi ASCG – Amministrazione decurionale, fasc. 1129; 1130).

⁸⁷ Si rimanda ad alcune considerazioni in M.S. ROLLANDI, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Genova 2003, p. 45 e sgg.

una minoranza elitaria, che rappresenta un nucleo costante di frequentanti, i quali proseguono talvolta gli studi andando nella R. Scuola Superiore Navale, per lungo tempo l'istituto nautico è un contenitore ad alta frequenza di uditori⁸⁸ e, soprattutto in certi periodi dell'anno, si trasforma in un esamificio di esterni.

Il fenomeno deve essere considerato con una certa attenzione poiché non è sufficiente (ed esaustivo del problema) ritenere che tutto ciò sia conseguenza di cattiva volontà estesa presso la popolazione scolastica o potenzialmente tale. Senza escludere l'esistenza di tale componente, infatti, il fenomeno è troppo diffuso perché ci si possa limitare a questa motivazione e, almeno sino alla fine dell'Ottocento, costituisce una costante della vita degli istituti nautici esaminati. È probabile dunque che la persistenza di certi atteggiamenti di rifiuto per la scelta scolastica "regolare" sia collegata strettamente alle aspettative di lavoro, che per un corso professionale hanno un ben delineato ambito, più ristretto rispetto ad altri istituti tecnici.

Se per esempio la specializzazione di macchinista, la figura centrale della navigazione a vapore, può essere spesa anche nel settore industriale, quindi non solo per mare, questa alternativa può rispondere all'esigenza di impiego per un numero delimitato di diplomati e comunque è sempre il lavoro marittimo lo sbocco lavorativo primario per chi esce dall'istituto nautico.

Ecco dunque che si stabilisce una stretta correlazione fra andamento dell'economia marittima e andamento scolastico.

Nei tre istituti nautici esaminati si registra un incremento delle iscrizioni in concomitanza con congiunture favorevoli per la marina mercantile italiana così che certe oscillazioni nel loro andamento rappresentano la risposta immediata a una crisi del settore e alla constatata difficoltà nell'impiego.

Di più, considerando più specificamente le diverse categorie di licenziati si può "leggere" a quale sbocco professionale aspirano. Ciò avviene non solo per quanto concerne il numero e la tipologia dei licenziati nel loro complesso, ma anche per quanto concerne la composizione dei licenziati interni e, prima ancora, la "vitalità" delle varie sezioni.

⁸⁸ La collocazione di questi, anche nel computo degli iscritti, non è sempre chiara. È probabile che molte discrepanze fra le annotazioni sui registri e alcune relazioni ufficiali siano dovute anche a una differente "lettura" del dato relativo a questa tipologia di studente.

A Genova si ha una fase di incremento dei macchinisti, seguita da un successivo equilibrio con i componenti della sezione capitani di lungo corso e ciò rispecchia la centralità regionale e l'importanza nazionale dell'istituto.

Camogli apre la sezione dei macchinisti, forse tardivamente, ma sempre all'insegna di una scelta coraggiosa, forzando un'antica tradizione di comandanti di velieri. È una presa d'atto nei confronti della crisi della marina a vela. Tuttavia più che a una conversione verso il settore dei macchinisti, dopo un momento di grave difficoltà lavorativa, viene operata la scelta di continuare nella tradizione del comando, ma non più quasi esclusivamente al servizio di un armamento locale⁸⁹.

Il nautico di Savona, per esempio, arriva a sospendere per anni la sezione capitani: una resa temporanea di fronte alla chiusura di un tradizionale sbocco lavorativo del Ponente.

Per questi tre istituti si può parlare di risposte e specializzazioni locali, alla luce della relazione tra scuola professionale e sbocco lavorativo, che si intrecciano con le più complessive vicende del settore marittimo nazionale e tale connessione si mantiene forte anche quando si registrano i primi segni di ripresa nei primi anni del Novecento.

Ma non tutte le zone liguri di antica tradizione marinara, sedi di scuole nautiche, di vario grado, pubbliche e private, mantengono tale fisionomia in questi decenni di grandi trasformazioni. Restano, è vero, serbatoio di gente di mare di altissimo profilo e di differenziate competenze, ma devono combattere a lungo per adattare le istituzioni scolastiche esistenti alla normativa più rigorosa e, soprattutto, più costosa per gli enti locali.

In certi casi muta profondamente la vocazione della città, come dimostra l'esempio di San Remo, che si trasforma in un importante centro turistico europeo, relegando l'attività marittima a ruolo marginale. È però più frequente che i centri marittimi soffrano la difficoltà di adattamento a un mercato marittimo in parte mutato e comunque in crisi, rispetto al quale non sussistono valide alternative in ambito industriale (si vedano i casi di Porto Maurizio o Chiavari) o, anche, è il caso di Recco e Rapallo, che si vengono a trovare in una condizione di forte subalternità rispetto a Camo-

⁸⁹ Un esempio dell'evoluzione della marineria e dell'armamento camogliese è nel recente *Gli armatori di San Rocco di Camogli*, a cura di P. SCHIAFFINO, Camogli 2005 (quaderno n. 13 del Museo Marinaro "Gio Bono Ferrari").

gli, centro più dinamico e forse con più radicata tradizione e identità marittime, oltre alla solida ricchezza derivante dal mare e che nel mare continua a essere investita.

Per la Spezia, infine, si presenta una opportunità di un qualche significato nuovamente dopo il 1917, in stretto collegamento con la Marina militare, ma non sarà certo né pari a Livorno né ad essa concorrente sul piano scolastico.

Saranno la riforma del 1917 e le vicende economiche del primo dopoguerra a preparare un ulteriore mutamento nella collocazione professionale degli studenti dell'istituto nautico.

Capitolo II - L'istruzione marittima nel capoluogo ligure

1. Le scuole tecniche della Camera di Commercio

Nel corso dei primi decenni dell'Ottocento a Genova si forma una nuova sensibilità per gli insegnamenti tecnici, ma tale fenomeno appare del tutto assente per quanto riguarda l'istruzione nautica. Relegata a forme di apprendimento pressoché esclusivamente privato, fatta eccezione per i percorsi seguiti in ambito militare, presso il Collegio di Marina, nulla risulta svolto in questo ambito nelle scuole pubbliche cittadine, tranne che per le scuole di nautica a Genova e nelle altre località delle Riviere, formalmente previste dal Regio Brevetto del 1816¹.

Eppure la popolazione nautica non è in numero trascurabile. Sulla base dei dati riportati dal Cevasco nel 1837 la gente di mare iscritta nel distretto marittimo di Genova è di complessive 4.791 unità, comprendendo sotto questa denominazione sia coloro che effettivamente navigano che gli addetti alla cantieristica².

Lo stesso autore si limita a enumerare trentaquattro studenti del Collegio reale di Marina, quali semplici allievi, escludendoli perciò dal computo degli iscritti a un istituto di istruzione pubblica³.

¹ Il Collegio Reale di Marina di Genova è destinato all'educazione degli aspiranti al comando militare, mentre le altre forme di istruzione per la gente di mare, come si vedrà articolate soprattutto in ambito familiare, si rendono necessarie per conseguire la patente superando un esame presso il R. Ammiragliato (« non potendo alcuno ottenere la patente di capitano se non faccia constare la propria idoneità per mezzo di esame che è dato dagli ufficiali del R. Ammiragliato »: *Descrizione di Genova e del Genovesato*, Genova 1846, pp. 533-534).

² Per quest'ultimo specifico settore vedi U. MARCHESE, *L'industria ligure delle costruzioni navali dal 1816 al 1859*, in « Archivio economico dell'Unificazione italiana », VII/1 (1957).

³ Sempre Cevasco informa che presso il Collegio Reale della Marina sono trentasei allievi, interni ed esterni, di nomina regia (M. CEVASCO, *Statistique* cit., p. 171 bis). P. BUSSOLINO, *Indicatore commerciale, artistico, letterario e descrittivo della città di Genova*, Genova 1877, riferisce dell'esistenza di una Scuola di Nautica Militare, in Salita di Santo Spirito, fin dal 1817.

Tableau de Gens de mer de la ville de Gênes inscrits sur le matricules

Capitaines de 1.re Classe	59
Capitaines de 2.me Classe	398
Patrons	131
Charpentiers	229
Calafateurs	267
Matelots	1.692
Garçons	2.015

Fonte: M. CEVASCO, *Statistique de la Ville de Gênes*, I, Gênes 1838, p. 164 bis.

D'altra parte le informazioni fornite dal Cevasco indicano l'importanza di Genova quale principale centro del Distretto omonimo costituito anche da Nizza, Oneglia, Savona, Chiavari, Spezia e dall'Isola di Sardegna, che quattro anni dopo, nel 1841, secondo le informazioni fornite dal Serristori, conta ben 17.472 elementi facenti parte del personale della marina mercantile, escludendo da tale computo la consistente cifra di 18.807 unità relative al totale dei pescatori e barcaroli presenti nel Regno di Sardegna⁴.

La questione della formazione tecnica della popolazione cittadina si fa sempre più pressante anche alla luce di diverse iniziative prese in tale ambito in città come Torino o Milano.

I mutamenti intervenuti nella cultura europea, la corrente liberista che raggiunge Genova proprio negli anni Quaranta, alla vigilia di importanti mutamenti economici, trovano una borghesia commerciale e imprenditoriale pronta al cambiamento. Proprio in quel periodo sorgono nel capoluogo ligure tre Società scientifiche, una delle quali di economia, manifatture e commercio, e, in occasione dell'ottavo Congresso degli scienziati italiani, si invita il governo a favorire l'istituzione di nuovi corsi scolastici più funzionali a supposte tipicità locali, in primo luogo quelle marittime⁵. Si comprende, o meglio, si

⁴ L. SERRISTORI, *Navigazione. Informazioni statistiche sulle marine mercantili dei diversi Stati d'Italia*, in « Annali universali di statistica, economia pubblica, geografia, storia, viaggi e commerci. Compilati da Francesco Lampato », III/1(1845), n. 83, pp. 317-318.

⁵ *Descrizione* cit., p. 436; l'invito si fa ancora più pressante per l'insegnamento superiore in cui si individua la necessità di introdurre discipline nuove, « tali sarebbero l'agricoltura, la tecnologia, la geografia, la navigazione, l'architettura navale, la storia, l'archeologia, l'economia

intuisce quanto nel tempo si sarebbe manifestato con sempre maggiore chiarezza: l'importanza del capitale umano per la crescita economica e di conseguenza l'investimento nell'istruzione non come costo sociale, ma come fondamentale componente dello sviluppo. In questo periodo soprattutto si dà prova di comprendere che i vari rami dell'istruzione sono in condizioni molto diseguali e che, accanto a una diffusa analfabetizzazione, impera un'ampia inadeguatezza rispetto all'eventualità di svolgere una professione o un impiego⁶.

Esemplare in tale contesto è dunque l'iniziativa presa dalla Camera di Commercio, che il 20 novembre 1847 inaugura la prima lezione della Scuola gratuita di Chimica applicata alle arti cui segue, nel giro di pochi giorni, l'apertura di quella di Meccanica⁷. È il risultato di una precisa volontà da parte di un gruppo eminente di formare una classe tecnica competente e, là dove le istituzioni pubbliche tardano a intervenire e a modificare l'esistente, ritiene sia precipuo compito del ceto dirigente cittadino operare in questo ambito. Sono in molti a impegnarsi in questa iniziativa: fra i nomi di maggiore spicco e di alto significato vanno ricordati quelli di Giacomo Oneto, Giuseppe Castelli, Michele Casaretto, Francesco Viani, Domenico Elena⁸, ma è tutto un *humus* fertile quello che viene coltivato in questo periodo a livello sia locale⁹, che, soprattutto, nazionale.

Anche in tale occasione il settore dell'istruzione marittima presenta aspetti di maggiore difficoltà. Se infatti la Camera di Commercio non trova

pubblica, la pedagogia, studi di pratica e continua applicazione nella vita industriale e politica delle colte nazioni » (p. 438).

⁶ V. MASI, *Istruzione pubblica e privata*, in *Cinquant'anni di storia italiana*, Milano 1911, II, pp. 1-79.

⁷ Si veda in proposito M.S. ROLLANDI, *Agli albori dell'istruzione tecnica a Genova: le scuole professionali della Camera di Commercio (1847-1865)*, in *La storia e l'economia*. Miscellanea di studi in onore di Giorgio Mori, a cura di A.M. FALCHERO, A. GIUNTINI, G. NIGRO, L. SEGRETO, Varese 2003, I, pp.631-662.

⁸ Si veda per esempio D. ELENA, *Della istruzione popolare in Genova. Parole dette ad una Commissione della Società Economica di Manifattura e Commercio il 2 aprile 1846*, Genova 1846.

⁹ Si richiamano per esempio gli interventi di Camillo Pallavicino o del polemico, ma attento, Michele Erede (vedi rispettivamente M. DORIA, *La modernizzazione economica dell'Italia ottocentesca nella riflessione di Camillo Pallavicini Grimaldi (1811-1882)* e M.S. ROLLANDI, *Michele Erede (1806-1882), fra dottrina e didattica*, in *Economisti liguri dell'Ottocento. La dottrina economica nell'Ateneo genovese e in Liguria*, Atti del Convegno, Genova 9 novembre 2002, a cura di P. MASSA PIERGIOVANNI, Genova 2003, pp. 58-76 e 77-103).

ostacoli per fare funzionare le scuole tecniche sopra citate, di ben altro peso è la vicenda relativa all'avviamento di una Scuola di Nautica Mercantile e di Costruzione Navale, che vedrà infatti la luce solo nel novembre 1853.

L'istituto si muove su un "terreno minato" per quanto concerne il settore dell'istruzione ai marittimi dal momento che, in realtà, mentre vengono continuamente avanzate proposte al governo di Torino perché accolga le proposte camerale, in città l'insegnamento nautico è praticato da due maestri della Regia Scuola di Nautica con il compito di preparare capitani e padroni di marina. Si tratta di una realtà modesta, nonostante il buon programma redatto nel 1840 da Giacomo Garibaldi, primo professore di Matematiche¹⁰, che peraltro costituisce un motivo a sfavore dell'iniziativa camerale, mentre, proprio in quegli anni, a livello governativo si svolgono in parallelo ricerche e indagini tese a elaborare un modello europeo di istruzione nautica¹¹.

Comunque fin dal 1848, su incarico della Camera di Commercio, una commissione composta da persone competenti e accorte quali Sebastiano Balduino, Carlo Grendy e Raffaele Rubattino¹² redige una relazione sull'economia marittima del Regno e di Genova in particolare. Vi si sottolinea l'importanza del ruolo dell'istruzione nautica quale componente per la crescita della marineria e della cantieristica di Liguria e, al contempo, la stessa commissione evidenzia la grave inadeguatezza delle istituzioni scolastiche esistenti, nel complesso scarsamente frequentate.

In questo modo si definiscono i termini assai peculiari di questo ramo dell'istruzione dal momento che i destinatari dell'offerta scolastica sono individui appartenenti in prevalenza a famiglie non abbienti, i quali, fin da giovanissimi, a dodici, quattordici anni, dopo avere imparato a leggere e a scrivere, si imbarcano o comunque lavorano in ambito marittimo.

Per una scuola come quella proposta dalla Camera di Commercio, indirizzata cioè all'aggiornamento e alla preparazione di persone per buona parte già inserite nel mondo lavorativo, la formazione della gente di mare presenta non pochi ostacoli, che possono essere superati più agevolmente da quanti

¹⁰ Si veda a questo proposito ACSR-MPI, Divisione cit., b. 1, fasc. 1861, Affari generali, *Elenco delle materie che dovranno insegnarsi nei due corsi di Studi per i Capitani e Padroni della Marina Mercantile* cit.

¹¹ Vedi M.S. ROLLANDI, *Agli albori* cit., p. 647.

¹² ASG-CaCo, Reg. 512, *Relazione su Scuole di Nautica e Costruzioni Marittime*, 6 dicembre 1848.

sono impiegati nella cantieristica, mentre costituiscono un forte vincolo per quelli che navigano e frequentano così una scuola di nautica in modo disorganico, tra un imbarco e l'altro. Ne deriva che, se da un lato è difficile che delle scuole professionali costituiscano un'alternativa valida al lavoro o ne siano un importante complemento, dall'altro, vige la radicata consuetudine a ricevere una formazione professionale direttamente a bordo e, solo saltuariamente, si frequentino scuole private che impartiscono in modo sommario le nozioni necessarie ad affrontare l'esame per le patenti di grado.

Intorno a questo "nodo" ruota l'iniziativa camerale che per prima mette in moto un confronto importante fra vecchio e nuovo modo di fare formazione professionale. Sullo sfondo di tale processo si possono individuare linee di indirizzo molto più pregnanti, che preannunciano uno scontro significativo relativamente ai termini di crescita della marina mercantile nazionale. Si delineano cioè fin d'ora le diverse concezioni dello sviluppo marittimo, l'una, conservativa, incentrata sulla vela, l'altra, preveggen- te, sostenitrice della marina a vapore, che per questo comportano una lettura antitetica delle scelte da farsi in questo settore.

A più riprese gli esperti chiamati a redigere analisi dell'esistente e progetti per il futuro si esprimono, più o meno direttamente, sui temi sin qui delineati. Nel 1849 è la volta del capitano Bussolino e dell'ingegner Biga, che giudicano del tutto inadeguata la Scuola gratuita di Nautica dotata di due professori, scarsamente retribuiti¹³. A loro avviso essa rappresenta solo un maldestro e contraddittorio tentativo di sottrarre l'istruzione degli aspiranti capitani a scuole private inadeguate. Le successive relazioni che la Camera continua a richiedere si fanno sempre più impietose nel delineare le caratteristiche della gente di mare sulla cui preparazione si vorrebbe incidere. Nel novembre 1850 il comandante Bussolino arriva a definire la marineria genovese « rozza e incolta perché negletta dall'infanzia »¹⁴.

Finalmente, anche grazie all'ipotesi di disporre di Ln. 8.000 messe a bilancio della Camera sin dal 1850 per pagare i professori di una Scuola di Nautica, nel maggio 1853, come accennato, viene approvato in via provvisoria dal Ministro della Pubblica Istruzione il « Progetto di regolamento per la

¹³ ASG-CaCo, Reg. 565, *Memoria letta dai Signori Capitano Bussolino ed Ingegnere Biga nella seduta del 28 febbraio 1849, relativa all'istituzione di Scuole di Nautica e Costruzione Navale.*

¹⁴ ASG-CaCo, *Ibidem*, Seduta del 25 novembre 1850, *Della istruzione della gente di mare in generale.*

Scuola di Nautica Mercantile e di Costruzione Navale », che permette di dare l'avvio ai corsi. Dunque in questo momento l'istituto svolge un ruolo trainante nella città anche per quanto concerne un nuovo concetto di istruzione ed è interlocutore privilegiato di un programma innovativo che ha nella capitale, Torino, il centro decisionale.

Organizzato su due cicli didattici nell'arco dell'intero anno scolastico, dal 1° novembre al 31 marzo e dal 1° aprile al 31 agosto, l'insegnamento della Scuola finalmente varata è strutturato in quattro classi sia nel corso di Nautica che in quello di Costruzione navale. Le materie, meticolosamente elencate nel progetto, risultano così distribuite ¹⁵: per quanto riguarda il corso di Nautica nella prima classe si insegna l'Aritmetica ragionata, l'Algebra fino alle equazioni di secondo grado, la definizione di Geometria piana e solida e la definizione delle linee trigonometriche; nella seconda si insegnano le definizioni della sfera, la risoluzione pratica dei principali quesiti di Pilotaggio e il maneggio dell'Ottante e del Sestante, nella terza si insegnano la Geometria piana e solida e la Trigonometria piana e sferica. Infine nella quarta classe si insegnano gli elementi di Navigazione e l'Astronomia nautica. La prima classe del corso di Architettura navale è comune a quello di Nautica, nella seconda classe si insegna Costruzione navale pratica; nella terza si insegnano Geometria piana e solida, in comune con gli allievi del corso di Nautica, ma, mentre gli allievi di quest'ultimo proseguono nell'apprendimento della Trigonometria, chi si dedica alla Costruzione Navale riceve lezioni di quella parte di Meccanica che ha relazione con la disciplina prescelta. Nella quarta classe si insegna « il modo di tracciare i disegni geometrici di costruzione navale ed i calcoli a ciò relativi. Il tracciamento delle Seste. La pratica del Cantiere. I materiali in uso nella fabbricazione dei Bastimenti ed infine alcune nozioni elementari sui Piroscafi » ¹⁶. Ogni classe ha la durata di cinque mesi, tranne la quarta di costruzione navale, che si estende per dieci mesi. Ciò spiega perché per chi aspira al grado di costruttore di prima classe il corso ha luogo una sola volta l'anno, mentre per gli altri si svolge due volte. Le lezioni delle quattro classi sono in ore diverse l'una dall'altra in modo da permettere a studenti delle classi superiori di frequentare quelle

¹⁵ ASG-CaCo, Reg. 515, 24 maggio 1853, pp. 54-59; Si veda anche CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA, *Regolamento per le scuole di nautica mercantile e di costruzione navale*, Genova s.d. (ma 1853), conservata in ASPG, V. 4. 8.

¹⁶ *Ibidem*, art. VII del Progetto di Regolamento.

inferiori. Non si dichiara esplicitamente, ma si può immaginare che tale avvertenza venga presa in modo da permettere una sorta di “ripasso” a quanti intendano riprendere gli studi tra un periodo lavorativo e l’altro.

Lo stretto collegamento con il mondo del lavoro si evince anche considerando la fascia d’età dei potenziali ammessi: non meno di quattordici anni e non più di trenta, che devono comunque dimostrare di leggere e scrivere correttamente la lingua italiana e di conoscere le quattro operazioni dell’aritmetica coi numeri interi e frazionari, oltre alla dimostrazione di fare parte della gente di mare, vale a dire « essere dedito alla navigazione per la Scuola di Nautica od alla costruzione per la Scuola di Architettura Navale ». Coerentemente con quanto enunciato, e tenendo conto che le lezioni non si svolgono né il giovedì né la domenica, l’orario stabilito, e successivamente soggetto ad “aggiustamenti”, è il seguente:

Scuola di Nautica

	lunedì	martedì	mercoledì	venerdì	sabato
Prima classe	8-9	8-9	8-9	8-9	8-9
Seconda classe	10-11	10-11	10-11	10-11	10-11
Terza classe	9-10	9-10	9-10	9-10	9-10
Quarta classe	11-12	11-12	11-12	11-12	11-12

Scuola di Costruzione Navale

Prima classe	8-9	8-9	8-9	8-9	8-9
Seconda classe	13-14	13-14	13-14	13-14	13-14
Terza classe	9-10	9-10	9-10	9-10	9-10
Quarta classe	12-13	12-13	12-13	12-13	12-13

Di nomina ministeriale, ma retribuiti dalla Camera per Ln. 2.000 l’anno, tre sono i docenti chiamati a insegnare: don Angelo Costa, per Aritmetica e Geometria in preparazione alla Nautica, Gerolamo Novello, già Maggiore del Genio navale austro-veneto, per Costruzioni navali, Giovanni Battista Lassovich, « emigrato veneziano, riputato perito nella materia », quale docente di Nautica¹⁷: questi ultimi sono esuli politici, al pari di altri insegnanti

¹⁷ Nel 1859, alla morte di G.B. Lassovich subentrerà don Fortunato Ciocca.

delle scuole camerali¹⁸. Non si può non considerare come in presenza di una maggiore tecnicità delle discipline aumenti la presenza di insegnanti laici.

È comunque un avvio difficile, caratterizzato da bassa presenza di allievi e dalla concomitante accidentale presenza del colera, che tiene lontani gli studenti di nautica provenienti quasi esclusivamente dalle Riviere¹⁹. Non per questo però l'esordio è del tutto deludente, come sottolinea il vicepresidente Grendy, pronto a scommettere sulla qualità delle persone dal momento che, al 10 agosto 1855, su dieci allievi della scuola presentatisi per gli esami di grado presso l'Ammiragliato, ben otto hanno passato brillantemente la prova. E poiché anche per questa branca di studi si ricorre agli incentivi e alle premiazioni ecco che, assieme al nome di quanti delle scuole di Chimica e Meccanica hanno vinto medaglie d'argento e di rame e conseguito la menzione d'onore, al ministero è inviato l'elenco di costoro, che, si noti, sono in prevalenza di fuori Genova.

Sono promossi al grado di Capitano di prima classe o di lungo corso:

Fortunato Figari	di Camogli	Alessandro Piaggio	di Quinto
Bartolomeo Elice	di Loano	Domenico Valente	di Genova
Domenico Pissarello	di Varazze	Cesare Fighieras	di Villafranca
Michelangelo Ferro	di Camogli	Gaetano Repetto	di Genova

A questi si aggiungono i promossi al grado di capitano di seconda classe

Matteo Vicini	di Zoagli	Antonio D'Aste	di Recco ²⁰
---------------	-----------	----------------	------------------------

Le diverse modifiche apportate per razionalizzare l'organizzazione dei corsi attirano un maggior numero di studenti, che tuttavia mai eguaglierà quello delle altre scuole tecniche.

¹⁸ Si veda in proposito B. MONTALE, *L'emigrazione politica in Genova ed in Liguria (1849-1859)*, Savona 1982, pp. 223-231; S. DOLDI, *Le prime scuole tecniche genovesi*, in «La Berio», XXXVI/2, (1996), pp. 3-25.

¹⁹ È quanto tiene a precisare Carlo Grendy in una lettera al Ministero della Pubblica Istruzione a completamento delle informazioni sull'andamento delle scuole tecniche della Camera (ASG-CaCo, Reg. 566, Corrispondenza 1854-1858, lettera del 17 agosto 1855).

²⁰ *Ibidem*, lettera del 10 agosto 1855.

Sul piano nazionale la svolta significativa nell'organizzazione dell'istruzione è segnata, com'è noto, dalla legge Casati del 1859. Il provvedimento non è da tutti e interamente approvato, anzi, sul piano cittadino è criticato da un personaggio come Gerolamo Boccardo, dal 1858 Ispettore e docente delle Scuole Tecniche della Camera di Commercio. Tuttavia lo stesso economista genovese coglie l'opportunità di creare "scuole-modelli" cui eventualmente uniformare gli stabilimenti scolastici comunali, come egli dice, «capaci di dare unità e perfezione d'indirizzo nelle tecniche discipline»²¹, tanto più che nella nuova legge sull'istruzione è previsto un aumento delle tasse scolastiche per gli alunni dei corsi classici, mentre, come egli stesso spiega, è completamente gratuita l'ammissione alle scuole tecniche e diminuita la tassa d'iscrizione per gli allievi degli istituti tecnici.

Dunque, nonostante le numerose critiche, la riforma scolastica del 1859 ha in sé un contenuto grandemente innovativo, che a Genova, nel 1860, si traduce nell'avviamento di un Regio Istituto Tecnico cui nel 1865 si affianca, nella medesima sede e sotto la medesima direzione, il Regio Istituto di Marina Mercantile. A nulla valgono le contrarietà espresse dalla Camera di Commercio, che avrebbe voluto rappresentare una componente autonoma e municipale nel campo dell'istruzione tecnica, ma l'ente, privato delle risorse finanziarie con le quali manteneva le scuole professionali, non è più in grado di condurre adeguatamente l'iniziativa presa a suo tempo in campo scolastico²² cosicché queste confluiscono nel più complesso e articolato nuovo istituto, in qualità di scuole serali²³.

²¹ ASG-CaCo, Reg. 518, intervento di Gerolamo Boccardo il 3 gennaio 1860.

²² La conclusione di questa vicenda ha strascichi annosi per un contenzioso fra la Camera di Commercio e il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio (si veda ACSR-MPI, Divisione cit., b. 62).

²³ In questo periodo comunque si registra un'importante crescita nell'attenzione e nella consapevolezza del ruolo giocato dall'istruzione pubblica: «Sapiente consiglio e nobile divisamento fu quello che nell'Esposizione Internazionale di Parigi figurare dovesse il principale dei fattori dell'umano incivilimento, la causa precipua della floridezza de' commerci, delle arti e delle industrie – il pubblico insegnamento», così si scrive nell'introduzione alla raccolta di relazioni sull'istruzione elementare, classica, tecnica e superiore impartita nei rispettivi istituti scolastici del comune di Genova elaborata in occasione della citata esposizione (*Raccolta di relazioni speciali intorno alla pubblica istruzione in Genova, aggiuntovi un cenno sui provvedimenti adottati dal Municipio in materia d'igiene*, Genova 1867, p. I).

2. *Il Regio Istituto di Marina Mercantile*

Nel 1860 la città attua pienamente la legge Casati, come dimostra la delibera della Giunta municipale del marzo dello stesso anno, ma è anche vero che la discussione svoltasi all'interno dell'amministrazione provinciale rivela posizioni inizialmente differenti, pur se connotate dalla comune volontà di avviare nuovi istituti tecnici. Si afferma di volere insegnamenti indirizzati verso specifiche professioni senza cadere nel pericolo che tali istituzioni siano "enciclopediche anziché pratiche". Altrettanto chiaro è che l'insegnamento dell'agricoltura per Genova è decisamente "superfluo", mentre si stabilisce fermamente che vanno privilegiati il settore marittimo e il suo indotto²⁴.

Tuttavia, forse anche per l'esistenza delle scuole della Camera di Commercio, vacillano alcune certezze sul da farsi e la questione dell'istruzione nautica passa momentaneamente in secondo piano a favore del settore tecnico-commerciale.

Il Regio Istituto Tecnico, come gli altri istituti che gli saranno affiancati, funziona anche grazie al contributo di Comune e Provincia, oltre al finanziamento statale, ed è posto sotto il controllo di una Giunta costituita da membri scelti dal Consiglio Provinciale, dal Consiglio Comunale, dalla Camera di Commercio e dalla Prefettura, che, eccezion fatta per la determinazione degli stipendi degli insegnanti e del capo dell'istituto, delibera su tutto quanto concerne la vita e la gestione dell'istituto stesso. Ciò al fine di collegare strettamente l'istruzione tecnica con le esigenze economiche locali.

L'inizio è forse un po' faticoso, come riferisce lo stesso preside Carlevaris: al primo piano di palazzo Rostan, con un'entrata in comune con numerosi altri inquilini, compresi gli alunni di una scuola elementare "numerosissima", si iscrivono per il primo anno di corso quaranta studenti, tredici alla sezione Fisico-Matematica e ventisette a quella Commerciale²⁵. Ma il nuovo percorso è avviato e nel secondo anno di vita si iscrivono altri trentatré giovani; ciò fa pensare che per tale esperienza scolastica sussistano buone possibilità di radicamento nella società²⁶.

²⁴ « Il vero campo da coltivarsi è il mare » e, insieme, « le industrie che le comunicazioni marittime alimentano e promuovono » (ASPG, V.4.1, 1860, Seduta della Commissione per il bilancio provinciale, 16 giugno 1860).

²⁵ Relazione del preside prof. Carlevaris, 2 agosto 1861 (ASPG, V.4.5 -1860-1869).

²⁶ Sempre il prof. Carlevaris redige i resoconti annuali e senza dubbio si mostra alquanto prudente: anche nel secondo anno di apertura, infatti, le condizioni, sebbene migliorate, sono

Quasi in parallelo è la formazione del Regio Istituto di Marina Mercantile, che, come si è detto, esordisce nel 1865 assieme alle Scuole serali, prosecuzione degli insegnamenti impartiti dalla Camera di Commercio. Non è un “passaggio” facile e lo dimostrano, oltre alle citate difficoltà frapposte dal consiglio camerale, anche le esitazioni relative al destino da dare alla Scuola governativa di Nautica. Quest’ultima conta davvero pochi allievi e nel complesso risulta essere di modesto livello. Giacomo Delui²⁷, in qualità di primo maestro e facente funzione di secondo, riferisce il 5 settembre 1865 che gli allievi iscritti all’anno scolastico appena terminato erano in tutto ventisette, diciassette dei quali per il corso di capitano di lungo corso e dieci per ricevere l’istruzione da capitano di seconda classe e secondo di bordo. Dei primi, otto hanno ottenuto la patente di capitano di lungo corso e nove devono dare l’esame a ottobre; del secondo gruppo solo uno è riuscito a ottenere la patente di capitano di seconda classe, quattro hanno ottenuto il certificato per navigare come secondo di bordo e gli altri proseguono il corso²⁸.

Il redattore del documento pare consapevole del ruolo poco brillante svolto dall’istituzione da lui diretta e sembra quasi impotente di fronte alla diffusa propensione a frequentare poco gli istituti scolastici e, soprattutto, quelli pubblici. Anche per difendere la “sua” scuola, come egli stesso scrive nello stile burocratico di metà Ottocento, « si fa ardito ... di esporre che, sebbene i giovani dediti alla carriera mercantile non abbiano eccitamento speciale a frequentare le Scuole Governative di Nautica essendo assoggettati senza veruna prerogativa ai medesimi esami per ottenere la patente di capitano come coloro che frequentano scuole private », il numero degli allievi è soddisfacente²⁹. Pare una estrema dignitosa difesa di una condizione invece non proprio ottimale a giustificazione della quale nella relazione dell’anno precedente aveva imputato alla localizzazione dell’edificio, lontano dal centro della città, nel Padiglione della Reale Marina, a San Tommaso, e in posizione non adatta alle osservazioni nautiche, una delle principali cause della

« lontane ... dall’essere le normali che in un remoto avvenire gli sorrideranno » (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 27, fasc. 64, *Relazione* del 23 maggio 1862).

²⁷ Questo cognome compare scritto in modi diversi. Si è riportata di volta in volta la grafia del documento citato.

²⁸ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 27, *Relazione sull’andamento della Scuola di Nautica per l’anno scolastico 1864-1865*, redatta da Giacomo Delui.

²⁹ *Ibidem*.

bassa frequenza³⁰. Insomma a quella data ben pochi elementi giocano a favore della persistenza di questa scuola, che, in termini assolutamente piani, confluisce nell'Istituto di Marina Mercantile³¹.

Di tutt'altro tenore è quanto riferisce Gerolamo Boccardo allorché redige per il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio un quadro delle Scuole tecniche serali. Emerge infatti la differente qualità del corso di Nautica seguito dagli allievi della Scuola della Camera di Commercio rispetto a quella diretta da Giacomo Delui. Nell'anno scolastico 1864-1865 novantaquattro allievi hanno frequentato questa sezione dell'istituto diretto dall'economista genovese, così ripartiti: diciotto nel corso di Nautica, diciassette per Costruzione navale e cinquantanove per quello di Matematiche elementari. È un numero ben superiore ai ventisette studenti della scuola governativa. Il dato si fa poi più significativo se si considera che il programma, svolto da tre differenti docenti, e comunque inserito nel più ricco e stimolante contesto delle scuole tecniche, appare più complesso di quello impartito dal Delui³².

³⁰ « ... la scuola è stabilita nel Padiglione della Reale Marina a San Tommaso in una sala a pianterreno, priva della vista dell'orizzonte del mare, luogo distante e di disagiata accesso nell'estiva e specialmente nell'invernale stagione, per la qual cosa molti fra gli studenti marittimi rinunziano al regolare gratuito insegnamento della scuola governativa, e per maggiore comodo s'avviano ad altre scuole più centrali anche private ». In altra parte del resoconto lo stesso maestro di nautica si riferisce al "breve tempo" dedicato dagli allievi per la loro istruzione, ulteriore conferma dello scarso impegno richiesto (*Ibidem, Relazione per l'andamento della Scuola di Nautica per l'anno scolastico 1863-1864*).

³¹ Anche Giacomo Delui, al pari degli esperti consultati dalla Giunta della Camera di Commercio, riferisce del largo ricorso fatto alle scuole private. Proprio negli stessi anni si svolgono indagini sull'attività del Collegio Preparatorio dei Fratelli Arnaldi, che fin dal dicembre 1860 chiede di essere riconosciuto e finanziato come dipendente dal Ministero di Marina. Si tratta di un corso svolto da Domenico e don Benedetto Arnaldi per ventuno alunni, diciannove interni e due esterni. Non esistono classi propriamente dette, ma, vista la diversa preparazione di partenza dei giovani, come riferiscono gli stessi titolari, viene attuato il metodo di « trattarli testa a testa ». D'altra parte non sembra essere un corso di studi complesso. La giornata di studio è divisa in tre parti: il mattino, fino alle 11,30, è dedicato agli esercizi di memoria e lingua italiana e francese, poi, fino alle 13, pranzo e ricreazione; dalle 13 alle 17 si fa scuola di matematiche, alle 17 pranzo e ricreazione e, per concludere la giornata, alle 21 sono le orazioni (ACSR - Fondo Marina, b. 10. fasc. 150, « Arnaldi Fratelli Scuola preparatoria di Marina »).

³² Si vedano in proposito la *Relazione generale per l'anno scolastico 1863-1864* e la *Relazione generale sull'anno 1864-1865* compilate da Gerolamo Boccardo per il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio e, allegata alla prima, la pubblicazione a stampa dei programmi svolti: *Programmi degli insegnamenti che verranno dati nelle Scuole Tecniche Serali durante l'Anno Scolastico 1863-1864*, Genova s.d.

Ecco dunque che grazie all'apporto di due distinti "segmenti" della formazione scolastica marittima genovese si svolge il primo anno del corso del Regio Istituto di Marina Mercantile. È nel complesso un buon quadro, visto il carattere appena poco più che sperimentale di tale iniziativa. Sessantasette sono gli iscritti, quarantatre nei corsi per la patente di capitano di prima (7) e di seconda classe (36), ventiquattro per la scuola di costruzione navale³³.

Tuttavia, accanto alle prime positive considerazioni, compaiono elementi di critica. Un primo aspetto, presentato facendo il bilancio di questa esperienza, è che i carpentieri hanno notevoli difficoltà a frequentare la scuola. Certo sarebbe desiderabile che nei cantieri di lavoro si concedesse « un breve spazio di tempo » per poter andare nell'istituto « senza scapito della mercede », si osserva nella Giunta di Vigilanza, ma si percepisce chiaramente come tutto ciò « non sarà mai sperabile di ottenere nell'industria privata »; pertanto il Consiglio Provinciale ipotizza che siano proprio i dirigenti dei cantieri « che dipendono dal Governo » a operare tale scelta, ben intesa in questo caso come un sostegno a una importante e innovativa intrapresa dello Stato nell'ambito dell'istruzione pubblica. Proprio in questa chiave di lettura si sottolinea come « più che del gretto interesse del momento » in Italia ci si debba preoccupare di incrementare « il numero degli abili costruttori, se si vuole accresciuta la prosperità commerciale »³⁴.

Nel 1865 in realtà prende l'avvio una fase nuova nella storia dell'istruzione nautica, che peraltro conserva quasi intatta l'impostazione, l'esperienza e la tradizione delle scuole camerali³⁵, unitamente alla negativa consuetudine degli allievi di usufruire saltuariamente dei corsi messi a disposizione, sulla base di prioritarie esigenze lavorative. Il corso continua a presentarsi anche, o soprattutto, come un'occasione di qualificazione ulteriore per chi già è occupato.

³³ *Esposizione al Consiglio Provinciale fatta dalla Deputazione nella tornata ordinaria, 3 settembre 1866* (ASPG, V.4.8).

³⁴ Cfr. anche le considerazioni di G. BOCCARDO, *Relazione del Preside a S. E. il sig. Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, alla Giunta di Vigilanza sull'insegnamento tecnico, alla Provincia ed al Municipio*, Genova 1866, p. 17; le migliori ipotesi avanzate in proposito non vengono peraltro attuate: si veda ID., *Relazione del Preside intorno all'andamento dell'anno scolastico 1866-67 a S.E. il sig. Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, alla Giunta di Vigilanza sull'insegnamento tecnico, alla Provincia ed al Municipio*, Genova 1867, p. 13.

³⁵ Come si vede dal prospetto relativo al quadro degli insegnamenti e dei corrispettivi docenti operanti nell'anno scolastico 1865-66, alcuni di essi insegnavano alle scuole della Camera di Commercio e nella R. Scuola di Nautica.

A quella data è molto più complesso e grave quanto viene denunciato anche dal Consiglio provinciale, vale a dire la possibilità di superare un esame di grado presso le capitanerie di porto, senza avere seguito un normale corso di studi; fatto, questo, che toglie ogni autorevolezza agli studi regolari. I giovani sono desiderosi « di far presto anziché bene, preferiscono questa via per essere capitani anziché un lungo studio dell'Istituto, e la marina nostra – si commenta – tra le prime per pratica e coraggio continuerà ad avere i suoi marinai tra li ultimi, quanto a scienza e coltura d'ingegno »³⁶.

Sulla questione si esprime sovente, e con efficacia, Gerolamo Boccardo ottenendo, assieme ad altri impegnati in questa stessa battaglia, un primo importante risultato allorché nel 1869 viene stabilito che l'esame di abilitazione ai gradi di Marina sia costituito da una prova teorica da superare presso scuole e istituti nautici e da una prova pratica da effettuare presso le capitanerie. Non a caso una prima immediata risposta a Genova è l'aumento degli allievi dell'Istituto³⁷. Ciononostante la complessità del “sistema istruzione nautica” rimane perché sono numerosi gli aspetti economici e istituzionali che, direttamente e indirettamente, vi confluiscono.

Nel caso di Genova, in particolare, l'esistenza e il buon funzionamento del Regio Istituto di Marina Mercantile è il punto di arrivo nella costruzione di una cultura nautica retta dall'impianto scolastico pubblico, complessivamente di più alto livello rispetto alle scuole preesistenti. D'altra parte una svolta così profonda si traduce con difficoltà nella pratica corrente se la legislazione in merito continua a presentare “maglie larghe” per le quali passano vecchie consuetudini e percorsi più veloci, ma meno qualificati, per conseguire il medesimo risultato.

Quale preside del nuovo complesso scolastico Boccardo si mostra legittimamente ambizioso e spinge a interventi che concorrano da più parti a costituire classi omogenee e di buon livello perché siano a loro volta funzionali alla formazione di personale marittimo preparato, necessario complemento di una moderna marina mercantile. Dal momento che concepisce l'istruzione in senso alto, egli non si limita a porre come obiettivo un buon insegnamento delle materie tecniche, ma vuole anche superare « la spaventosa ignoranza letteraria degli alunni ». Questa espressione si accompagna peral-

³⁶ G. BOCCARDO, *Relazione del Preside intorno all'andamento cit.*

³⁷ MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Istituti e scuole per la Marina Mercantile. Ordinamento e programmi*, Roma 1877, p. 6.

tro a una lucida presa d'atto del comportamento scolastico degli utenti poiché egli sa che, «per non creare il deserto sui banchi dell'Istituto», vanno date autorizzazioni per abbreviare il corso durante il quale, però, siano obbligati a frequentare diversi insegnamenti, compresi quelli per cui «sogliono mostrare noncuranza e disprezzo»³⁸. Il preside coniuga concezioni progressive e forte realismo anche alla luce dell'andamento della scuola da lui diretta.

Istituto Reale di Marina mercantile (1865-66)

Docenti	Materie d'insegnamento	stipendio annuo (Lire)
Gerolamo Boccardo	Preside*	6.000
Fortunato Ciocca	Astronomia nautica e Navigazione	2.000
Giacomo Deluy	Nautica pratica	1.600
Angelo Costa	Matematiche elementari**	
Gustavo Rafanelli	Meccanica elementare	
Id.	Meccanica applicata alla nave	2.000
Id.	Fisica e Meteorologia	
Edoardo Garassini	Macchine a vapore	2.000
Carlo Boccardo	Disegno	
Id.	Computisteria	1.200
G.B. Assalini	Attrezzatura e Manovra	1.200
F. Fasella	Costruzione navale	1.600
Giacomo Del Bello	Lingua francese*	1.600
Roberto Isnard	Lingua inglese*	1.600
Giuseppe De Giorgi	Diritto marittimo*	
Jacopo Virgilio	Economia politica*	
S. Prasca	Lettere italiane	1.200
Id.	Geografia e Storia*	

* In comune con il R. Istituto Tecnico

** In comune con il corso serale

Fonte: G. BOCCARDO, *Cenni storico-statistici* cit., p. 9; ID., *Sul R. Istituto Tecnico della Provincia di Genova e ragioni della presente pubblicazione*, in «Atti del R. Istituto Tecnico industriale e professionale e di marina mercantile della Provincia di Genova pubblicati per cura ed a spese del Municipio di Genova», I (1868-69), pp. 3-19; RDL 1° ottobre 1865.

³⁸ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28, *Relazione finale di anno*, 14 novembre 1870.

La relazione finale dell'anno scolastico 1869-1870 può bene rappresentare un punto di riferimento per la valutazione dell'andamento del nuovo corso scolastico e delle peculiarità che lo contraddistinguono. Come mostra la tabella riportata, le lezioni sono impartite per l'intero arco della settimana da un gruppo abbastanza consistente di insegnanti. Nel primo e nel secondo anno hanno forte peso alcune discipline di base (Matematiche elementari, Meccanica elementare) o che, come Disegno e Matematiche, costituiscono una costante per il corso di costruttore navale; ad esse se ne affiancano altre di valenza formativa generale (Geografia e Storia, Lettere). Già nel secondo anno si insegnano materie più direttamente professionalizzanti quali Fisica e Meteorologia, Astronomia nautica, Attrezzatura e Manovra, Costruzione navale. Alcune di queste discipline (Costruzione navale e Disegno e Matematiche) sono ulteriormente approfondite nel terzo anno di corso, mentre altre si presentano del tutto nuove e specificamente destinate a un corso di studio di livello superiore, per capitani di lungo corso, macchinisti in primo e costruttori navali in primo. Si tratta di Navigazione, Nautica pratica, Meccanica applicata, Macchine a vapore e Diritto. Il quadro dei docenti afferenti all'Istituto nautico non si discosta da quello dell'anno di esordio precedentemente illustrato.

Qualche indicazione interessante ci viene data per quanto concerne i libri di testo adottati, che sono prevalentemente stranieri: di Hippolyte Sonnet per la Geometria, di Charles August Briot per l'Algebra, di Joseph Alfred Serret per la Trigonometria. Di Amedée Guillemin si acquistano i testi sulla luna e il sole e, ancora, nella biblioteca compaiono opere di C.A. Oppermann, di Scott Russel (*Modern System of Naval Architecture*) o di Bobrick (*Handbuch der praktischen Seefahrtskunde*), sovente dono del ministero. La storia si studia sui manuali di Boccardo³⁹ e il trattato di nautica teorico-pratica è di Tomaso Bucchia⁴⁰. La Biblioteca, grazie al contributo della Provincia di 6.000 lire annue fino al 1869, ridotto a 5.000 l'anno successivo, viene arricchita anche di riviste quali *The Economist*, *Revue maritime*

³⁹ Probabilmente si tratta di opere scritte a scopo scolastico quali *Manuale di storia del Medioevo dal secolo XIII sino alla metà del secolo XVI*, Torino 1864 e del *Manuale di storia moderna*, Torino 1864.

⁴⁰ Nativo di Cattaro, prende parte alla guerra contro l'Austria; insieme con G. MALDINI e A. SANDRI è autore degli *Studi per la compilazione di un piano organico della Marina italiana*, Torino 1863.

Istituto Reale di Marina Mercantile - Orario (1869-1870)

Giorni	Anno 1°						
	8.30 - 10.00	10.00 - 11.30	11.30 - 13.00	13.00 - 14.30	14.30 - 16.00	18.00 - 20.00	20.00 - 21.00
Lunedì	—	—	—	—	—	Matematica elementare	—
Martedì	Geografia e storia	—	—	—	—	Matematica elementare	Disegno e matem.
Mercoledì	—	—	—	—	—	Matematica elementare	Disegno e matem.
Giovedì	Lettere italiane	—	—	—	—	—	—
Venerdì	—	—	—	—	Lettere italiane	Matematica elementare	—
Sabato	—	—	—	—	—	Matematica elementare	—

Giorni	Anno 2°						
	8.30 - 10.00	10.00 - 11.30	11.30 - 13.00	13.00 - 14.30	14.30 - 16.00	18.00 - 20.00	20.00 - 21.00
Lunedì	—	—	Astronomia nautica	—	Geografia e storia	Costruzione navale	—
Martedì	—	—	Fisica e meteorol.	—	—	Costruzione navale	—
Mercoledì	—	—	Astronomia nautica	Meccanica elementare	Attrezzatura e manovra	Costruzione navale	—
Giovedì	—	Attrezzatura e manovra	—	—	Geografia e storia	—	—
Venerdì	—	Fisica e meteorol.	Astronomia nautica	Meccanica elementare	—	Costruzione navale	Disegno e matem.
Sabato	—	—	Astronomia nautica	—	Attrezzatura e manovra	Costruzione navale	—

Anno 3°							
Giorni	8.30 - 10.00	10.00 - 11.30	11.30 - 13.00	13.00 - 14.30	14.30 - 16.00	18.00 - 20.00	20.00 - 21.00
Lunedì	Meccanica applicata	Macchine a vapore	—	Navigazione	—	Costruzione navale	Diritto
Martedì	—	—	—	Navigazione	—	Costruzione navale	—
Mercoledì	Macchine a vapore	—	—	—	—	Costruzione navale	—
Giovedì	—	—	—	Nautica pratica	—	—	Diritto
Venerdì	Meccanica applicata	—	—	Nautica pratica	—	Costruzione navale	—
Sabato	—	—	—	Nautica pratica	—	Costruzione navale	Disegno e matem.

Professori	Materie d'insegnamento
Angelo Costa	Matematica elementare
Giacomo De Lui	Navigazione
Giacomo De Lui	Nautica pratica
Fortunato Ciocca	Astronomia nautica
Gustavo Rafanelli	Fisica e meteorologia
G.B. Assalini	Attrezzatura e manovra
Edoardo Garassini	Macchine a vapore
Stefano Prasca	Geografia e storia
Stefano Prasca	Lettere italiane
Giuseppe de Giorgi	Diritto
Carlo Boccardo	Disegno e matematiche
Felice Fasella	Costruzione navale
Gustavo Rafanelli	Meccanica elementare

Fonte: ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28.

et coloniale, Annales de Chimie et de Physique, Annales de Ponts et Chaussées. I testi, a disposizione degli studenti e degli insegnanti, sono in un certo senso indice dell'aggiornamento da parte del corpo docente e, insieme, dell'attenzione esercitata dall'amministrazione centrale riguardo la costruzione di questo corso di studi.

Accanto alla biblioteca si forma una piccola officina che, nel tempo, si arricchisce di strumenti venendo a costituire un vero e proprio gabinetto di macchine a vapore⁴¹.

C'è però un altro dato che concorre a delineare con maggiore efficacia la fisionomia dell'istituto nautico genovese in questo momento di importante transizione: la componente studentesca. Nell'anno scolastico considerato (1869-70) si iscrivono centodieci allievi⁴², ventisei dei quali si presentano alle sessioni di esami, estivi e autunnali. Ad essi, però, si aggiungono ben centocinquanta candidati esterni così che il numero degli esaminati ascende a ben centosettantasei unità. Di questi, centododici sono aspiranti capitani di lungo corso, cinquantuno a capitani di gran cabotaggio e tredici a costruttori navali di prima classe.

Gli allievi interni rappresentano dunque il 14,77% dei candidati agli esami di licenza del 1870, così come risulta dalle tabelle comunicate da Gerolamo Boccardo al Ministero nel novembre 1870⁴³. Dei ventisei candidati interni (diciannove per capitano di lungo corso, uno solo per capitano di gran cabotaggio e sei per costruttore di prima classe) poco più del 61% è

⁴¹ È sempre Boccardo che avanza le prime richieste in tal senso nel 1872, allorché chiede di poter installare « una piccola officina modello; lo stabilimento di un primo nucleo di fabbrica di strumenti di precisione specialmente per la Nautica (tributaria finora quasi affatto dall'estero); la creazione di un modesto osservatorio meteorologico » ecc. Evidentemente buona parte di tali esigenze è rispettata se nel 1890 il gabinetto di macchine a vapore viene dotato di un modello di Macchina compound grazie al finanziamento del Ministero e della Provincia. Ancora, qualche anno dopo, nel 1895, si acquistano bussole Thomson e altri modelli che arricchiscono la collezione di macchine del laboratorio (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28, *Relazione sull'anno scolastico 1871-1872* (preside G. Boccardo); *Relazione sull'anno scolastico 1890-1891* (preside F. Marconi); *Relazione sull'anno scolastico 1895-1896* (Preside C. Bressan).

⁴² Nell'Istituto Tecnico-industriale se ne iscrivono centoquarantanove (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28, G. BOCCARDO, *Relazione finale di anno, 1869-70*).

⁴³ Una piccola discrepanza risulta dal confronto con i registri degli esami compilati successivamente in cui sono state inserite promozioni conseguite in primavera e quindi dopo questa relazione.

promosso e il restante 38,5% respinto o non si è presentato all'esame di riparazione. Dei centocinquanta candidati esterni, novantatre si presentano per l'esame di capitano di lungo corso, cinquanta per quello di capitano di gran cabotaggio e sette per la licenza di costruttore navale di prima classe.

Rispetto agli interni il risultato delle prove dei candidati esterni è ribaltato: di essi è promosso il 44,66%, i respinti o non presentati costituiscono il 55,34%. I Regi Commissari che vigilano sulle prove d'esame non sono certo particolarmente generosi, e sono altresì consapevoli di svolgere una selezione importante sia per la professione cui sono destinati i licenziati sia per il significato della nuova istituzione scolastica in cui sono chiamati a operare⁴⁴.

Istituto Reale di Marina Mercantile - Candidati agli Esami di licenza (1869-1870)

	Interni			Esterni			A+B
	Promossi	Respinti o non presentati	Totale A	Promossi	Respinti o non presentati	Totale B	
Capitano di lungo corso	13	6	19	45	48	93	112
Capitano di gran cabotaggio	1	–	1	22	28	50	51
Costruttore navale	2	4	6	–	7	7	13
	16	10	26	67	83	150	176

Fonte: ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28.

Quanto riferito fin qui mostra un aspetto davvero particolare di questo istituto e i dati relativi all'età dei candidati stessi avvalorano la tesi che si tratta di una scuola con ulteriori specificità. Gli interni hanno un'età compresa tra i quindici e i ventisei anni, pur essendo rappresentati da una fascia consistente fra i ventitré e i ventiquattro anni. Si comprende facilmente che ciò costituisce una delle cause cui si ascrive l'eccessiva "eterogeneità" delle classi spesso denunciata dai presidi. Più ampio è il divario fra gli esterni: la commissione si trova infatti ad esaminare candidati di quattordici (1) e di trentacinque anni (1). Il gruppo più nutrito ha un'età compresa fra i diciotto e i ventinove anni, anche se tra i più "anziani" si contano gli aspiranti

⁴⁴ Quell'anno essi sono il Comm. Brin, il Cav. Millelire, il cav. Gonzalez e lo stesso Boccardo.

al grado di capitano di gran cabotaggio: cinque di essi infatti superano i trent'anni, mentre coloro che affrontano la prova per divenire costruttori navali di prima classe si distribuiscono abbastanza omogeneamente fra i sedici e i ventinove anni. Dunque i privatisti sono mediamente più anziani degli interni poiché gioca ancora di più a loro riguardo la provenienza dal mondo del lavoro. Affrontano la prova scolastica dopo avere trascorso in mare già una buona parte della vita e ciò avviene tanto più quanto meno elevato è il grado cui aspirano.

I candidati, interni ed esterni, considerati nel loro complesso, provengono in prevalenza da Genova e dai comuni limitrofi, considerando tali quelli fino a Camogli per il Levante e fino a Voltri per il Ponente. In particolare la percentuale dei nati in queste località è più alta (31,25%) di quella dei nati nel capoluogo (23,86). Certo non è trascurabile il numero di quanti provengono dal resto della regione, quasi esclusivamente dalla Riviera di Ponente, che incidono per poco più del 27% (27,27) sul totale dei candidati. Non pochi provengono dal Basso Piemonte, una piccola quota da Centro, Sud e Isole; tre sono nati in America Latina (Montevideo, Buenos Aires).

Tale resta a lungo la fisionomia dell'Istituto di Marina mercantile. Agli esami di licenza il numero dei candidati esterni tende ad aumentare nei primi anni Settanta⁴⁵ fino a che il quadro complessivo, venutosi a creare nel tempo al di fuori dei percorsi scolastici regolari, non si stabilizza in termini consistenti, anche se questo peculiare collegamento con la gente di mare non verrà mai meno.

3. *Un livello superiore di studi*

Come si è visto la componente esterna prevale vistosamente nelle prove finali né è da trascurare quella che costituisce il nutrito gruppo di uditori

⁴⁵ Al termine dell'anno scolastico 1870-1871 si presentano davanti alla commissione esaminatrice dell'Istituto genovese ben 249 persone fra interni ed esterni. Un numero incomparabilmente più elevato dei 33 che aspirano a una licenza nelle sezioni di Meccanica e Costruzioni, Commercio e Amministrazione, Ragioneria e Agronomia. Ma mentre questi sono prevalentemente allievi che hanno frequentato l'Istituto tecnico, per i candidati dell'Istituto di Marina si verifica l'opposto. Molti dei nomi si ripetono, ma ne compaiono per la prima volta cinque per l'esame di primo macchinista: tre di San Pier d'Arena, uno di Portovenere e uno di Genova. Sono complessivamente giovani, più della media, e provengono da zone con una buona attività industriale. Si preparano forse per una professione polivalente, non solo marittima (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28, *Relazione finale dell'anno 1870-1871*).

che durante l'anno seguono le lezioni in modo discontinuo. Contro questi si scaglia Gerolamo Boccardo, ma non sempre è approvato, anzi. Nella misura in cui egli, al pari di altri legislatori, sostiene la necessità di una più alta e complessa preparazione anche teorica dei marittimi, prendono corpo vivaci polemiche da parte di coloro che vedono nella navigazione l'unica, la vera scuola del mare. Il capitano marittimo che nel 1872 polemizza con le posizioni del preside dell'Istituto sostenendo che, seguendo i nuovi percorsi scolastici, un giovane diventerà un professore, ma, mai, un buon marinaio, non rappresenta un caso sporadico, ma una parte rilevante dell'opinione pubblica⁴⁶.

Di fatto lo scontro si gioca su un piano più complesso poiché è in discussione la lettura dei fenomeni tecnici ed economici fra loro strettamente correlati nell'ambito dell'economia marittima⁴⁷. Indirettamente l'elemento in gioco è la lettura e l'interpretazione della transizione dalla vela al vapore, così come il problema della concorrenza fra le marinerie costituisce il più generale quadro di riferimento. L'organizzazione degli studi nautici è strettamente collegata con tutto questo. Se la sensibilità verso la tecnologia porta a una sottolineatura immediata della figura del macchinista, principale elemento nuovo del mutamento, l'economista ne vede anche l'immediata implicazione rispetto a tutti gli altri ruoli a bordo e, in primo luogo, per quanto concerne le competenze del comandante stesso. Pertanto, tenute ferme le rispettive distinzioni di grado, è comunque necessario che chi è al vertice della gerarchia di bordo acquisisca le conoscenze idonee a esercitare il ruolo in modo adeguato. In questo senso perciò non solo si fa pressante che chi è destinato al comando riceva una formazione strettamente tecnica, ma, più in generale, è necessario che possenga un più ricco bagaglio culturale esteso anche alla conoscenza del diritto e delle lingue straniere.

Nel 1873 ha luogo un passaggio importante nella legislazione scolastica⁴⁸ poiché si stabilisce la chiara distinzione tra le sezioni per capitani, macchinisti e costruttori. Per i capitani di gran cabotaggio sono previste scuole nautiche biennali, per quelli di lungo corso istituti nautici triennali. Per i macchinisti

⁴⁶ Osservazioni d'un capitano sopra l'articolo del giornale *La Borsa* di Gerolamo Boccardo intitolato "Sullo stato d'istruzione e cultura della Marina Mercantile", Genova 1872, p. 12.

⁴⁷ G. BOCCARDO, *Sulla istruzione degli aspiranti al grado di capitani marittimi e mercantili*, in *Note e memorie cit.*, pp. 210-237.

⁴⁸ RDL 30 gennaio 1873, n. 1290, cfr. anche pp. 250-251 di questo volume.

vengono avviate scuole speciali di macchine a vapore, della durata di due o quattro anni, a seconda del grado da conseguire; analogamente si predispongono scuole speciali di costruzione navale per i corsi biennali o triennali disposti per le due classi dei costruttori navali. Nel complesso viene prolungata di un anno la durata di tutti i corsi, fatta eccezione per quello dei capitani di lungo corso. Al contempo si stabilisce che le scuole citate possono costituire un complesso scolastico autonomo o fare parte degli istituti tecnici. A Genova resta perciò immutata la collocazione del Nautico a palazzo Rostan.

All'interno del faticoso percorso legislativo si presenta un altro aspetto importante per la didattica: la formazione del personale insegnante. Scorrendo il nome dei docenti nel 1869-70 si ha la conferma del "passaggio di consegne" fatto da due diversi organismi scolastici, preesistenti all'Istituto di Marina Mercantile: Angelo Costa, Fortunato Ciocca, Edoardo Garassini dalla Scuola di Nautica della Camera di Commercio, Giacomo Delui dalla Scuola governativa.

Alla luce della notevole quantità di privatisti che si presentano alle prove di licenza si pone tuttavia il problema di chi segue la loro formazione e diventa necessario che anche gli insegnanti che operano al di fuori dei canali istituzionali siano sottoposti a un esame di abilitazione⁴⁹. Nel giugno 1870 sorge la Regia Scuola Superiore Navale il cui scopo, come recita il primo articolo dello Statuto, è di « formare ingegneri di costruzioni navali e macchine a vapore per il servizio della marineria mercantile e del commercio; istruire coloro i quali si destinano all'insegnamento della nautica e delle costruzioni navali nelle scuole e negli istituti nautici ». La Scuola conferisce perciò il diploma di ingegnere di costruzioni navali in legno e ferro e quello di idoneità all'insegnamento negli istituti di marineria di istruzione secondaria⁵⁰.

⁴⁹ In questo senso si esprime il luogotenente M. Pico, commissario all'esame autunnale dell'Istituto nel 1871, dopo avere constatato il divario di preparazione fra studenti interni ed esterni. « Ho osservato tra i candidati, che coloro i quali hanno fatto i loro studi nell'Istituto di Genova, come quelli che hanno fatto il loro corso in iscuole condotte da Professori Patentati, hanno ottenuto migliori risultati all'esame, cioè che non posso dire di coloro, che hanno studiato da Professori non Patentati, il numero dei quali sensibilmente aumenta di anno in anno ». Per questo motivo questi osserva che « Sarebbe utilissimo, anzi indispensabile obbligarli prima di esercitare così delicata Professione, di sostenere un competente esame, ed essere muniti di analoga patente, con che ne verrebbe l'uniformità di linguaggio e di insegnamento » (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28, *Relazione del R° commissario all'esame autunnale 1871 in Genova*, 28 ottobre 1871).

⁵⁰ M.E. TONIZZI, *Il "Politecnico del mare". Alle origini della Facoltà di Ingegneria. La Regia Scuola Superiore Navale (1870-1935)*, in *Dalla Regia Scuola Superiore Navale alla Facoltà*

Il problema della qualità della didattica non si pone per l'Istituto Nautico. Non è raro che suoi docenti siano chiamati a insegnare nella Scuola Superiore Navale e, per converso, che nel giro di poco tempo non pochi ingegneri navali vengano ad insegnare agli allievi dell'istituto. Nel 1871 Fortunato Ciocca è chiamato a ricoprire la cattedra di Astronomia nella Scuola superiore; nello stesso anno Gustavo Rafanelli occupa quella di Meccanica razionale e applicata. Il processo, svolto nelle due direzioni, non si ferma, così che, per esempio, Ettore Mengoli e Giuseppe Pinelli si laureano a Genova e insegnano sia nella Scuola che nell'Istituto⁵¹.

Docenti dell'Istituto nautico (1890-1891)

Nome	Materia
Giuseppe Pinelli	Astronomia nautica
Edoardo Baroni	Navigazione e idrografia
Luigi Cogorno	Diritto commerciale e marittimo
Ettore Mengoli	Fisica, Meteorologia e Meccanica
Carlo Muratori	Macchine
Raniero Traverso	Matematiche elementari
G. B. Cogliolo	Attrezzatura e Manovra

Dotati di solida preparazione professionale, questi docenti in materie tecniche, al pari dei loro colleghi per le discipline letterarie, sovente girano per le sedi nazionali degli istituti nautici prima di arrivare al capoluogo ligure⁵². Peraltro la loro preparazione è applicata anche in altri ambiti, sempre nel settore marittimo, ma certo non scolastico. È esemplare il caso di Gustavo Bucci, laureatosi a Genova nel 1879, con il massimo dei voti, in Ingegneria navale e meccanica. Incaricato di Fisica, Meteorologia, Meccanica e Nozioni di macchine presso l'Istituto nautico di La Spezia nel 1881, si sposta a Livorno e a Messina per poi tornare a Genova dove, nel 1901, è profes-

di Ingegneria, a cura di A. MARCENARO e M.E. TONIZZI, (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVII/1, 1997), p. 33. Sull'evoluzione di questi studi si rimanda a A. SCRIBANTI, *Sull'insegnamento nautico superiore*, Venezia 1911.

⁵¹ M.E. TONIZZI, *Il "Politecnico del mare"* cit., pp. 74-79. Riguardo Giuseppe Pinelli vedi anche la parte relativa alla Scuola di nautica di Chiavari.

⁵² ASING-GE, REGIO ISTITUTO NAUTICO V.E. II IN GENOVA, I: *Stato del personale del corpo insegnante*; II: *Stati del personale insegnante*.

sore titolare di Nozioni di macchine a vapore ai capitani e costruttori navali⁵³. Qui resterà sino alla fine del servizio nell'ottobre 1918.

Autore di varie pubblicazioni⁵⁴, all'attività di docente affianca compiti diversi, anche di rilievo, nei quali è messa a frutto la sua competenza professionale. Bucci è dunque a Messina vice-direttore dell'osservatorio astronomico e meteorologico, ispettore del Registro Navale, direttore tecnico del bacino e cantiere navale di Messina, ispettore meccanico della « Società siciliana di navigazione a vapore » e della società di navigazione a vapore « Cugini Bonanno », ispettore nel Servizio di navigazione attraverso lo stretto.

Non molto diverso è il quadro riferibile al savonese Marcello Ciurlo, anch'egli laureato a Genova in Ingegneria navale e meccanica nel 1892. Due anni dopo è direttore del Collegio G. Galilei del capoluogo ligure, ma a questo incarico ne seguono altri di segno differente poiché opera a vario titolo presso la Scuola superiore navale⁵⁵ e al contempo lavora presso compagnie di navigazione: in qualità di ingegnere progettista della "Ligure-Brasiliana" dell'on. Gavotti (1896) e quale consulente nella Compagnia di navigazione amburghese-americana (1901). Nello stesso anno, però, inizia la sua attività di insegnante allorché diviene professore di Costruzione navale, disegno relativo e teoria della nave presso il nautico di Genova e lascerà tale compito nel settembre 1935.

Un percorso, quello di Marcello Ciurlo, simile a quello di Gustavo Bucci: ambedue laureati nella Scuola superiore, autori di pubblicazioni scientifiche⁵⁶, coniugano l'attività didattica con incarichi e consulenze che li collocano nel pieno dell'attività marittima in cui sono esperti e dove una parte dei loro allievi troverà uno sbocco occupazionale.

⁵³ Nel 1910 insegnerà anche Meccanica applicata presso le Scuole serali annesse all'Istituto Tecnico.

⁵⁴ *Lezioni di macchine a vapore per gli alunni delle Scuole macchinisti*, Napoli 1887; *Manutenzione e carenaggio dei bastimenti a scafo metallico*, Messina 1900; *Notizie circa il salvataggio di alcuni piroscafi*, Messina 1900; *Materiali adoperati nella costruzione e manutenzione delle macchine e degli scafi dei bastimenti*, Messina 1901.

⁵⁵ È assistente a titolo gratuito presso la cattedra di Teoria della nave (1898-99) e, ancora, è assistente di Disegni di macchine a mano libera e di particolari di costruzione navale (maggio 1900).

⁵⁶ Di Ciurlo si ricordano: *Sulla stabilità dell'equilibrio dei galleggianti*, Genova 1902; *Sugli spostamenti atomici*, Genova s.d.; *Sul principio dei lavori virtuali*, Genova, s.d.

In termini di volta in volta legati specificamente alle singole figure, tali peculiarità costituiscono un elemento costante dei primi decenni di vita dell'Istituto⁵⁷, anche se nel tempo la tipologia dell'insegnante in parte cambia o, comunque, non poco influiscono gli avvenimenti bellici a rendere meno "lineare" un certo percorso⁵⁸. Certamente non è estranea a molti di loro la grande mobilità dal momento che si spostavano lungo la penisola presso sedi di solito scolasticamente omogenee⁵⁹; in questi casi è meno consueto che il docente svolga sistematicamente altre attività didattiche, mentre per chi ha la sorte di essere più "stanziale" non è escluso l'insegnamento anche in scuole private di nautica. Si tratta, come si è visto, di una robusta sopravvivenza di vecchie consuetudini, del tutto lecite e non sospette di potenziale scorrettezza professionale, dal momento che tale attività è totalmente dichiarata dal docente stesso⁶⁰.

Non mancano infine docenti di variegata esperienze lavorative e di governo. Ezio Beggi, per esempio, si laurea in Matematica a Bologna e, dopo un biennio di lavoro presso una scuola professionale di Reggio Emilia, è presso l'Ufficio del Lavoro. Nel 1911 riprende la primitiva attività e, passando per scuole di Sacile, Urbino e istituti nautici di Elena e Cagliari,

⁵⁷ Senza costituire peraltro un fatto eccezionale, basti pensare al corpo docente dell'Istituto Tecnico fin dalla sua formazione, in cui insegnanti come Michele Erede, Gerolamo Boccoardo, Jacopo Virgilio, per esempio, associano all'attività didattica numerosi altri impegni, sia pure sempre strettamente attinenti alle discipline insegnate (Cfr. *Economisti liguri dell'Ottocento* cit.).

⁵⁸ Nei registri compare per esempio come docente di una materia giuridica Ettore Enrico Solari, laureato in Scienze commerciali, autore di uno scritto dal titolo *La marina mercantile italiana e il suo sviluppo nell'Oceano Pacifico Meridionale*. Fin dal 1916 ufficiale dell'esercito, è congedato con il grado di tenente nel gennaio 1921, data in cui probabilmente prende servizio come docente, pur diventando pochi mesi dopo (il 1° luglio) direttore della Banca Ligure Industriale.

⁵⁹ Non è nostra intenzione fare dettagliati resoconti di "vite da professore" nell'Ottocento, ma non può passare inosservato, per esempio, il percorso di Carlo Barpi, nato a Belluno nel febbraio 1859 e laureato in discipline nautiche nel novembre 1883 presso la Scuola superiore navale di Genova. Autore di due pubblicazioni, riceve varie onorificenze; nel 1884 è chiamato a insegnare Matematica e Scienze naturali presso la R. Scuola tecnica e normale femminile di Belluno e di lì, di anno in anno, giungendo nel 1885 a Messina come docente di Fisica, Meccanica, Meteorologia e Macchine, svolge diversi periodi di attività negli analoghi istituti di Camogli, Gaeta, Bari. Dalla città pugliese, dove resterà tredici anni, giunge infine al nautico di Genova.

⁶⁰ Catone Fucini, per esempio, titolare per le Matematiche fin dal 1886 presso il nautico genovese, per due anni, dal 1894 al 1896, insegna la stessa materia nell'istituto privato Bianchi.

giunge a Genova nel 1920. Giuseppe Pes, invece, che nel 1879 si laurea in Scienze nautiche a Genova e qui, fin dal 1903⁶¹, insegna Astronomia all'istituto nautico, nel 1911 diventa membro del Consiglio Superiore della Marina Mercantile⁶².

Si tratta di insegnanti molto differenti fra loro per esperienze professionali non di rado con grande apertura verso il mondo del lavoro e dell'economia, in grado di comunicare una vasta gamma di conoscenze e contatti a studenti destinati a muoversi anche in ambito internazionale.

4. *Gli studenti*

Sulla base di quanto comunicato dal preside dell'Istituto, nel 1869-70 gli iscritti al Nautico sono centodieci. È una informazione preziosa perché per quel periodo i dati sono difficilmente reperibili e, soprattutto, nel complesso poco chiari. È ancora lo stesso Boccardo a fornire elementi utili allorché, in un confronto pubblico con il sindaco, il barone Andrea Podestà, illustra l'andamento relativo al periodo compreso fra il 1878-79 e il 1883-84⁶³. Nel quinquennio esaminato la popolazione studentesca ha una progressiva contrazione poiché passa da centoquattro unità nel primo anno a settantasei tre anni dopo (1881-82) e a settantatre iscritti nel 1883-84.

La caduta è continua se nel 1896-97 l'Istituto conta cinquantacinque iscritti complessivi. Il dato è davvero modesto, ma non sorprende perché, venuto meno il "canto del cigno" della navigazione a vela, nel Paese, e a Genova in particolare, si è dato vita a una marina di sopravvivenza, cui poco vantaggio ha portato la svolta protezionista, fatta eccezione, ovviamente, per i servizi sovvenzionati. Dominano le flotte straniere e il naviglio nazionale è in prevalenza obsoleto. Qualche anno dopo si registra una prima piccola ripresa, che porta a superare il centinaio di iscritti (113) nell'ultimo anno del

⁶¹ Dopo essere stato a Venezia e a Gaeta.

⁶² Si trasferirà a Napoli nel 1914.

⁶³ G. BOCCARDO, *Semplici riflessioni sulla Scuola superiore di Commercio. Lettera aperta del Prof. Sen. Gerolamo Boccardo al Barone Senatore Podestà, Sindaco di Genova*, Genova 1884, p. 8. Si rimanda anche a M.S. ROLLANDI, *Saperi tradizionali e saperi professionali nella formazione tecnica a Genova nella seconda metà dell'Ottocento*, Relazione presentata al Convegno di studi: *Istituzioni formative e agenti di sviluppo nell'Italia settentrionale (secoli XIX-XX)*, Università di Padova, 25-26 gennaio 2001, in corso di stampa per i tipi della Franco Angeli.

secolo. In essa si osserva una relativamente piccola preminenza di macchinisti, ma anche la debole presenza di studenti nel corso costruttori⁶⁴.

L'incremento degli iscritti, che si fa continuo fino a superare le centocinquanta unità nel 1913-1914, è connotato dalla crescita del numero di capitani e dalla ripresa dei costruttori, mentre la sezione dei macchinisti è stazionaria. Lo scoppio della guerra concorre alla crescita degli studenti, che da centosessantuno nel 1913 passano a duecentootto l'anno successivo e mantengono un livello sostenuto anche nel periodo postbellico. È la sezione capitani a riprendere quota, confermando una propensione già registrata fin dal 1899-1900. Da quell'anno scolastico al 1915-16, infatti, il numero delle iscrizioni alla sezione capitani è superiore alle altre due; pertanto, nell'arco di diciassette anni, questa raccoglie il 59% del totale degli iscritti (2.345), la sezione macchinisti poco meno del 32%, e il 9% è dato dai costruttori. Se l'aumento delle iscrizioni nel periodo della guerra può rappresentare una "fuga" dalla chiamata alle armi, l'andamento degli anni successivi suggerisce un collegamento con maggiori possibilità di impiego nel settore marittimo-industriale per i diplomati in questo genere di scuola. All'interno di tale fenomeno, diffuso su tutto il territorio nazionale, l'istituto genovese si pone al primo posto⁶⁵.

Gli studenti dell'Istituto nautico sono molto eterogenei: è una connotazione che caratterizza questo percorso scolastico fin dai primi anni di attuazione. Al tempo della presidenza Boccardo coloro che frequentano, non diversamente da quanti si limitano a presentarsi agli esami di licenza, superano facilmente i vent'anni e provengono da zone anche molto lontane dalla città. Qualche decennio dopo questa caratteristica di forte eterogeneità sembra permanere. Considerando i 2.851 studenti iscritti al primo anno di corso in un arco di tempo compreso fra il 1896-97 e il 1923-24, emerge che il 70,6% non supera i diciassette anni, il 27,3% ha un'età compresa fra i diciotto e i ventuno anni, mentre l'1,7% ha almeno ventidue anni. Il distacco

⁶⁴ I dati relativi alle tabelle e ai grafici che seguono sono stati tratti dalla documentazione conservata presso l'Archivio Storico dell'Istituto Nautico "San Giorgio" di Genova, indicato con la sigla ASIN-GE. Si rimanda in particolare a: *Registro delle iscrizioni* 1896/97-1904/05 e 1917/18-1920/21; *Registro Generale* 1905/06-1916-17 e 1921/22-1923/24; *Registri esami di licenza* 1868/69-1923/24.

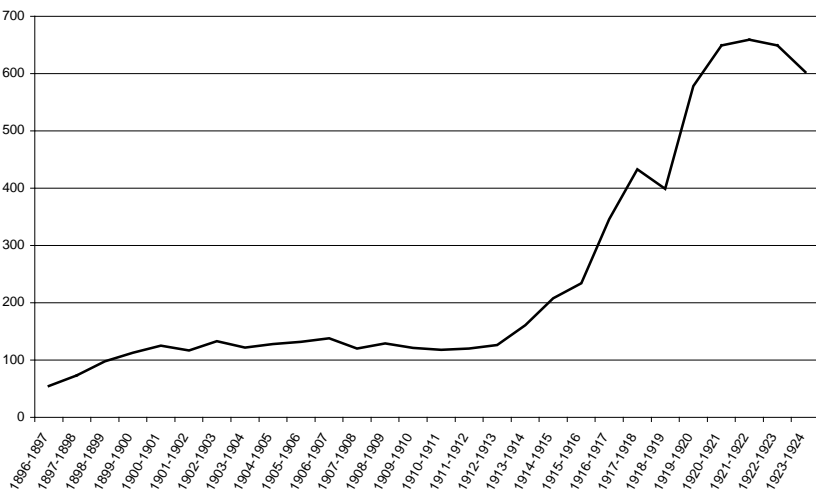
⁶⁵ MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica in Italia*, Roma 1931, *passim*; cfr. anche S. OLCESE, *L'istruzione nautica a Genova dalla legge Casati alla riforma Gentile: L'Istituto Nautico San Giorgio*, Tesi di laurea discussa presso l'Università di Genova, Facoltà di Economia, a.a. 2002-03.

sostanziale fra le matricole fino a diciassette anni e quelle di età compresa fra i diciotto e i ventidue anni ha luogo nel periodo compreso fra lo scoppio della guerra e il 1922-1923, anche perché molti giovani sono al fronte e solo i più fortunati potranno riprendere gli studi.

Analizzando in termini più dettagliati la composizione del dato si osservano interessanti sfumature per ognuna delle fasce di età perché i ragazzi che frequentano il primo anno di corso con età non superiore ai diciassette anni rappresentano il 72% della sezione capitani e il 71,30% della sezione costruttori. Quelli di età compresa fra i diciotto e i ventuno anni rappresentano poco più del 26%. Diverse sono le caratteristiche delle matricole della sezione macchinisti perché se è vero che la fascia che comprende gli allievi al di sotto dei diciassette anni è sempre la più consistente (il 66,76% del totale degli iscritti al primo anno di corso), gli studenti compresi fra i diciotto e i ventuno anni ne costituiscono più del 30% (31,83%) il che fa concludere che nel complesso gli studenti della sezione macchinisti sono fra i meno giovani dell'istituto.

Comunque nel corso degli anni l'età della popolazione studentesca si abbassa per molteplici cause: certo i migliori risultati conseguiti nei precedenti anni scolastici, ma anche la maggiore propensione delle famiglie a fare studiare regolarmente i propri figli.

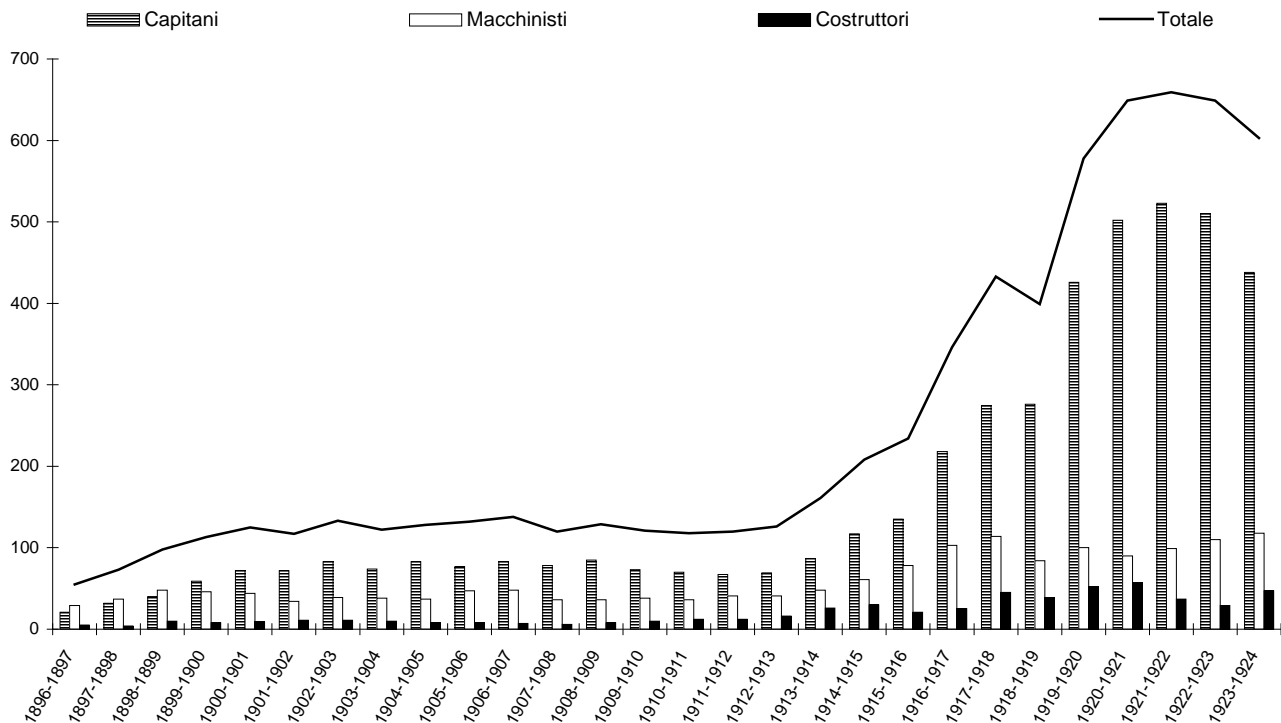
Popolazione scolastica (1896/97-1923/24)



Capitani, macchinisti, costruttori (1896/97-1923/24)

Anno scolastico	Capitani	Macchinisti	Costruttori	Totale
1896-1897	21	29	5	55
1897-1898	32	37	4	73
1898-1899	40	48	10	98
1899-1900	59	46	8	113
1900-1901	72	44	9	125
1901-1902	72	34	11	117
1902-1903	83	39	11	133
1903-1904	74	38	10	122
1904-1905	83	37	8	128
1905-1906	77	47	8	132
1906-1907	83	48	7	138
1907-1908	78	36	6	120
1908-1909	85	36	8	129
1909-1910	73	38	10	121
1910-1911	70	36	12	118
1911-1912	67	41	12	120
1912-1913	69	41	16	126
1913-1914	87	48	26	161
1914-1915	117	61	30	208
1915-1916	135	78	21	234
1916-1917	218	103	25	346
1917-1918	274	114	45	433
1918-1919	276	84	39	399
1919-1920	426	100	52	578
1920-1921	502	90	57	649
1921-1922	523	99	37	659
1922-1923	510	110	29	649
1923-1924	438	118	47	603

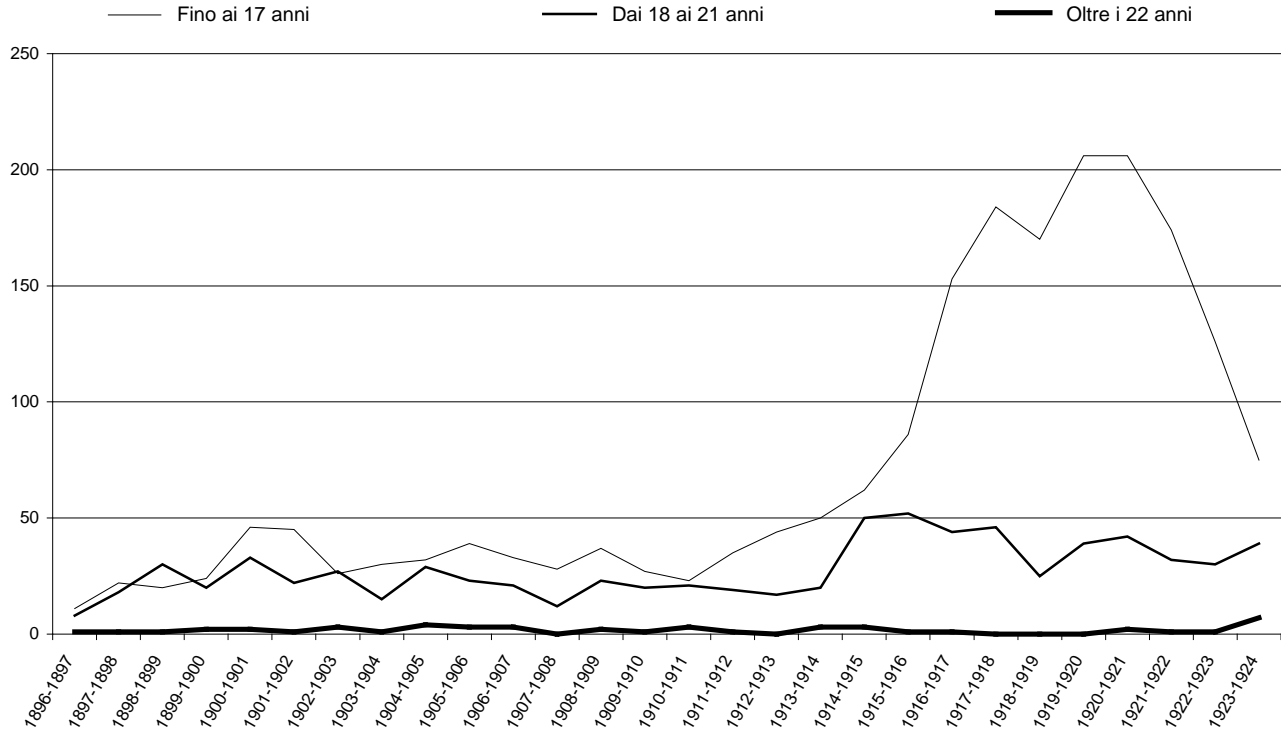
Andamento degli iscritti alle diverse sezioni (1896/97-1923/24)



Età alunni classe prima (1896/97-1923/24)

Anno scolastico	Fino ai 17	Dai 18 ai 21	Oltre i 22	Totale
1896-1897	11	8	1	21
1897-1898	22	18	1	41
1898-1899	20	30	1	51
1899-1900	24	20	2	48
1900-1901	46	33	2	81
1901-1902	45	22	1	68
1902-1903	26	27	3	56
1903-1904	30	15	1	46
1904-1905	32	29	4	65
1905-1906	39	23	3	65
1906-1907	33	21	3	57
1907-1908	28	12	0	40
1908-1909	37	23	2	63
1909-1910	27	20	1	49
1910-1911	23	21	3	48
1911-1912	35	19	1	55
1912-1913	44	17	0	61
1913-1914	50	20	3	75
1914-1915	62	50	3	115
1915-1916	86	52	1	139
1916-1917	153	44	1	198
1917-1918	184	46	0	230
1918-1919	170	25	0	195
1919-1920	206	39	0	245
1920-1921	206	42	2	252
1921-1922	174	32	1	207
1922-1923	126	30	1	159
1923-1924	75	39	7	121

Andamento degli iscritti alle diverse sezioni (1896/97-1923/24)



Provenienza scolastica - iscritti classe prima (1896/97-1920/21)

Anno scolastico	Scuole tecniche		Altre scuole *		Δ %	Ripetenti **	Altri istituti nautici ***	Totale
	n.ro	%	n.ro	%				
1896-1897	18	85,71%	1	4,76%	80,95%	1	1	21
1897-1898	29	70,73%	7	17,07%	53,66%	0	5	41
1898-1899	38	74,51%	10	19,61%	54,90%	0	3	51
1899-1900	26	54,17%	20	41,67%	12,50%	2	0	48
1900-1901	56	69,14%	23	28,40%	40,74%	0	2	81
1901-1902	34	50,00%	23	33,82%	16,18%	9	2	68
1902-1903	41	73,21%	15	26,79%	46,43%	0	0	56
1903-1904	32	69,57%	8	17,39%	52,17%	3	3	46
1904-1905	40	61,54%	17	26,15%	35,38%	6	2	65
1905-1906	42	64,62%	6	9,23%	55,38%	10	7	65
1906-1907	38	66,67%	14	24,56%	42,11%	1	4	57
1907-1908	23	57,50%	8	20,00%	37,50%	5	4	40
1908-1909	42	66,67%	16	25,40%	41,27%	3	2	63
1909-1910	36	73,47%	12	24,49%	48,98%	1	0	49
1910-1911	29	60,42%	18	37,50%	22,92%	0	1	48
1911-1912	42	76,36%	13	23,64%	52,73%	0	0	55
1912-1913	45	73,77%	12	19,67%	54,10%	0	4	61
1913-1914	43	57,33%	26	34,67%	22,67%	3	3	75
1914-1915	68	59,13%	26	22,61%	36,52%	15	6	115
1915-1916	95	68,35%	26	18,71%	49,64%	16	2	139
1916-1917	133	67,17%	39	19,70%	47,47%	24	2	198
1917-1918	128	55,65%	47	20,43%	35,22%	48	7	230
1918-1919	123	63,08%	35	17,95%	45,13%	30	7	195
1919-1920	191	77,96%	16	6,53%	71,43%	31	7	245
1920-1921	196	77,78%	20	7,94%	69,84%	34	2	252

* La voce "altre scuole" comprende gli iscritti alla classe prima provenienti: da scuola paterna, da scuola privata, da collegi, da altre scuole non indicate con precisione nei registri.

** La voce "ripetenti" indica la provenienza dall'Istituto nautico medesimo. La provenienza scolastica di tali alunni è già segnalata, infatti, nell'anno precedente.

*** La provenienza da "altri istituti nautici" significa che l'alunno in questione è ripetente oppure si è trasferito nel corso dell'anno scolastico.

Qual è stato il precedente percorso scolastico dei neoiscritti? Pure se usati con cautela⁶⁶, proprio i dati relativi alla provenienza scolastica degli iscritti al primo anno segnalano un elemento importante e cioè che continua ad avere un peso significativo la componente di coloro la cui precedente formazione è catalogata sotto la dicitura “altre scuole” intendendo con ciò l’aver frequentato collegi religiosi, ma, soprattutto, la “scuola paterna” o quella privata. In certi anni tale quota è particolarmente alta rispetto al complesso degli immatricolati (41,67% nel 1899-1900; 37,50% nel 1910-11 e, ancora, 34,67 % nel 1913-14), tuttavia la tendenza è verso una progressiva contrazione di questa componente, il che costituisce un ulteriore segnale dell’“allineamento” della popolazione scolastica del nautico alle caratteristiche e ai comportamenti di quella degli altri istituti tecnici.

Dal punto di vista geografico per tutto l’arco temporale considerato gli iscritti all’Istituto giungono in prevalenza da Genova e dai comuni limitrofi. Per quanto riguarda il resto della regione arrivano dalle Riviere: a Ponente soprattutto dalle province di Oneglia e Porto Maurizio, a Levante da La Spezia. In termini degni di essere segnalati arrivano poi studenti dal Piemonte (Alessandria, Cuneo, Asti) e dalla Toscana (Isola d’Elba, Portoferraio, Marciana Marina, dalle province di Livorno e Pisa), cui se ne aggiungono nel tempo non pochi dall’Italia meridionale e dalle isole. L’arrivo di questi ultimi si fa più consistente negli ultimi dieci anni esaminati: in tutto centoventiquattro, il 6,7% degli iscritti. Giungono da comuni in cui non trovano risposta alla domanda di istruzione⁶⁷ oppure non ricevono una risposta soddisfacente e conforme alle aspettative. Infine non è escluso che molti arrivino da zone in cui, pur esistendo locali istituti nautici, sussistono minori occasioni di lavoro e l’arrivo al nautico di Genova può costituire un primo passo verso una futura occupazione.

I liguri che dal 1896-97 al 1923-24 si iscrivono alla prima classe costituiscono il 62,1% del totale degli studenti. Prevalgono fra essi i nati a Genova, che rappresentano il 56,2% dei nati in Liguria e il 34,86% del numero totale degli iscritti. Gli allievi del capoluogo ligure prevalgono quasi sempre

⁶⁶ Questa precisazione è necessaria perché nei registri non è annotata la provenienza da altri istituti nautici del Regno o se lo studente è ripetente. Con la nascita dell’Istituto San Giorgio, nel 1921, scompare ogni tipo di indicazioni di questo genere.

⁶⁷ È il caso di chi viene dalla Sardegna in cui c’è un istituto nautico, a Cagliari, con la sola sezione macchinisti.

su tutti gli altri; solo nel 1909-910 se ne registrano nove genovesi, mentre sono tredici quelli provenienti dai comuni limitrofi.

*Provenienza geografica totale * - iscritti classe prima (1896/97-1923/24)*

Anno scolastico	Liguria	Resto del nord	Centro	Sud e isole	Estero	Totale
1896-1897	15	4	1	0	1	21
1897-1898	29	8	2	0	2	41
1898-1899	33	11	3	2	2	51
1899-1900	27	10	6	1	2	48
1900-1901	52	14	7	7	1	81
1901-1902	39	19	3	4	3	68
1902-1903	43	6	4	2	1	56
1903-1904	35	10	1	0	0	46
1904-1905	53	8	1	2	1	65
1905-1906	39	18	3	4	1	65
1906-1907	41	8	4	1	3	57
1907-1908	29	8	2	1	0	40
1908-1909	40	15	2	4	1	63
1909-1910	28	13	3	4	0	49
1910-1911	25	9	3	7	3	48
1911-1912	34	7	2	8	4	55
1912-1913	37	11	4	7	2	61
1913-1914	37	20	8	5	3	75
1914-1915	72	22	6	11	4	115
1915-1916	100	21	5	7	6	139
1916-1917	122	43	16	10	7	198
1917-1918	148	54	9	9	9	230
1918-1919	112	51	18	9	5	195
1919-1920	145	54	16	22	8	245
1920-1921	152	60	9	18	12	252
1921-1922	112	59	14	16	6	207
1922-1923	98	29	11	14	5	159
1923-1924	73	24	11	8	5	121

* Il Resto del Nord comprende: Piemonte, Lombardia, Veneto, Trentino, Friuli Venezia Giulia ed Emilia Romagna; il Centro comprende: Toscana, Marche, Abruzzo, Umbria e Lazio; il Sud ed Isole include: Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia e Sardegna.

*Provenienza geografica ligure * - iscritti classe prima (1896/97-1923/24)*

Anno	Genova	Comuni limitrofi	Camogli	Resto Liguria	Totale
1896-1897	11	3	0	1	15
1897-1898	16	6	0	7	29
1898-1899	19	8	0	6	33
1899-1900	19	3	0	5	27
1900-1901	33	10	1	8	52
1901-1902	19	7	0	13	39
1902-1903	23	8	0	12	43
1903-1904	20	10	1	4	35
1904-1905	34	10	1	8	53
1905-1906	23	10	0	6	39
1906-1907	20	11	0	10	41
1907-1908	20	4	1	4	29
1908-1909	20	10	1	9	40
1909-1910	9	13	0	6	28
1910-1911	13	6	0	6	25
1911-1912	19	7	2	6	34
1912-1913	20	12	0	5	37
1913-1914	18	13	0	6	37
1914-1915	31	20	2	19	72
1915-1916	44	28	0	28	100
1916-1917	69	26	1	26	122
1917-1918	91	22	3	32	148
1918-1919	67	24	3	18	112
1919-1920	79	34	1	31	145
1920-1921	84	39	2	27	152
1921-1922	66	23	0	23	112
1922-1923	65	21	2	10	98
1923-1924	42	16	0	15	73

* L'area ligure è stata suddivisa in quattro sotto aree in base al comune di nascita degli iscritti. La prima è Genova che sino al 1926 risulta separata dalla seconda dei Comuni limitrofi (Voltri, Pra, Pegli, Multedo, Sestri Ponente, Borzoli, Bavari, Cornigliano Ligure, Sampierdarena, Rivarolo Ligure, Bolzaneto, San Quirico, Pontedecimo, Marassi, Molassana, Nervi, Quarto e Quinto al Mare, Apparizione). La terza è Camogli e la quarta comprende tutto il territorio ligure dell'entroterra e delle Riviere tra Ventimiglia e La Spezia.

Proprio in questo anno scolastico si ha la percentuale più bassa di studenti del capoluogo (32,1%) rispetto al totale regionale, mentre la più alta del periodo esaminato è registrata nel 1896-1897 (73,3%). Si tratta tuttavia di anni con basse presenze al primo anno, mentre la composizione studentesca si fa più articolata in concomitanza con l'incremento delle iscrizioni, vale a dire dal 1914-15 al 1923-24. In questi dieci anni il 56,26% degli iscritti complessivi (1.134) risulta nato a Genova, con un valore medio di 63,8 unità per anno, cifra compresa fra una percentuale del 43,1% nel 1914-15 e del 66,3% nel 1922-23.

Da Nervi, Voltri, Sestri Ponente e San Pier D'Arena giungono in prevalenza gli iscritti provenienti dai comuni limitrofi. Si tratta in totale di quattrocentoquattro (404) persone che per l'intero periodo esaminato rappresentano il 22,8% del totale degli studenti liguri e il 14,17% degli iscritti al primo anno complessivamente considerati. Una piccola sparuta minoranza giunge da Camogli: in tutto ventuno ragazzi, che studiano al nautico di Genova dal 1896-97 al 1923-24. Per la maggior parte si iscrivono alla sezione capitani e solo tre vogliono diventare macchinisti, ma nessuno si iscrive alla sezione costruttori.

Dal 1875 nel borgo marinaro è in funzione l'Istituto nautico Cristoforo Colombo, che nel tempo si rafforza acquisendo iscritti a scapito delle scuole di nautica di Recco, Rapallo e Chiavari. Poiché dal 1883, e sino al 1923, accanto alla sezione capitani vi è attiva quella dei macchinisti, la scuola locale assorbe la domanda di istruzione nautica, orientata comunque in prevalenza per la carriera di capitano. Non a caso nell'anno di chiusura della locale sezione macchinisti, nessuno studente figura iscritto al primo anno. Tutti gli altri termineranno gli studi al San Giorgio di Genova.

Dunque nei locali del nautico genovese studia una popolazione molto composita: per la differente precedente formazione scolastica, per l'età, per la provenienza geografica (non mancano iscritti nati all'estero, soprattutto in America Latina) e sociale. Si tratta di una prima importante esperienza che li porterà alla ben più ampia convivenza a bordo delle navi, in giro per il mondo.

5. *Gli esami di licenza*

I risultati degli esami finali affrontati presso l'Istituto nautico presentano un quadro articolato e piuttosto complesso, sia per le procedure seguite che per la valutazione dei risultati. La possibilità, infatti, di ripetere più volte la prova, anche per gruppi di materie, dilata nel tempo il dato dell'esito

finale e il relativo conteggio, il che spiega alcune discrepanze individuate nelle stesse relazioni dei presidi e anche nelle relazioni ministeriali⁶⁸.

Ciò che emerge da questa rilevazione costituisce un quadro sintetico ed efficace di quanto fin qui è stato esposto sia sotto l'aspetto organizzativo e didattico che sotto quello economico e sociale.

Considerando il numero degli iscritti alle sessioni degli esami di licenza a partire dal 1869-70 al 1923-24 risulta la presenza di ben 10.087 persone. Pur partendo da un modesto numero iniziale di ventinove candidati, si assiste a una forte crescita, che nel 1873-74 tocca ben cinquecentoquindici unità (515). Le ragioni di questo fenomeno sono da ascrivere sia all'obbligo imposto nell'ottobre 1869 di superare l'esame teorico presso l'istituto nautico sia al "trascinamento" del buon andamento della marina velica proprio in quel periodo. La successiva crisi del settore ha immediate ripercussioni sul numero degli iscritti agli esami, che scendono a 186 unità nel 1875-76, assestandosi intorno a questo valore per qualche anno finché, dopo un lieve incremento nel 1880-81 e nel 1881-82, rispettivamente con 188 e 196 iscrizioni, inizia una forte discesa. Fino al 1895-96, sia pure con rilevanti oscillazioni, soprattutto nel 1884-85, 1886-7 e 1887-88, il numero non scende sotto il centinaio, superandolo anche significativamente e dal 1882-83 al 1895-96 il dato medio si aggira intorno alle 127,5 presenze.

Tuttavia a partire dal 1896-97 gli iscritti sono sempre di meno fino a scendere sotto il centinaio: nel biennio 1897-1899 sono rispettivamente 50 e 57, e, comunque, restano su un livello contenuto fino al 1911-12. L'anno scolastico successivo è il segno di una ripresa, con 106 iscrizioni agli esami, che si ripetono identiche nel 1913-14 e crescono fino a toccare 530 unità nel 1917-18. La contrazione registrata nell'anno successivo è dovuta all'introduzione della quarta classe, che sposta di un anno la prova finale. Nel 1919-20 gli iscritti sono 521.

L'apertura della nuova sede coincide con una nuova significativa diminuzione delle presenze, dato, questo, che va letto con criteri diversi dai prece-

⁶⁸ In questo stesso lavoro c'è una piccola differenza fra quanto comunicato da Gerolamo Boccardo nella relazione per l'anno scolastico 1869-70 e quanto, "a posteriori", è stato scritto nella compilazione dei registri di licenza. È sempre il preside citato che nel gennaio 1872 informa il Ministero di aver respinto la richiesta di candidati che, bocciati nell'autunno, vorrebbero ripresentarsi nella sessione di primavera, di diritto riservata ai rimandati. Il che indica quanto a lungo si potesse reiterare l'esame. (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28, *Sul ricorso di candidati Capitani insufficienti nell'esame autunnale*, 9 gennaio 1872).

deni, come meglio si vedrà in seguito, alla luce della molto minore pressione di candidati esterni.

La categoria che nel tempo mostra una costante crescita agli esami è quella dei macchinisti, che nel 1881-82 è presente con 90 iscrizioni a fronte di 103 per i capitani. Mentre questi ultimi sono su livelli modesti, i costruttori sono di poche unità.

Sull'andamento delle iscrizioni agli esami di licenza influiscono molti fattori. Il crollo degli aspiranti a capitano di gran cabotaggio, per esempio, è per buona parte conseguenza delle difficoltà della navigazione costiera portate dallo sviluppo ferroviario e dal mancato coordinamento dei trasporti di terra con quelli di mare⁶⁹.

I candidati agli esami da macchinista sono sempre in numero sostenuto: nel 1885-86 con 109 iscrizioni e, ancora, con 125 nel 1890-91. Tuttavia anche gli aspiranti macchinisti si riducono a partire dal 1896-97 e il loro numero appare modesto mentre quello degli aspiranti capitani registra una tendenza verso l'alto passando da 27 candidati nel 1896-97 a 62 nel 1904-05. Resta contenuto il numero dei costruttori, di cui si evidenziano le 10 unità nel 1901-02.

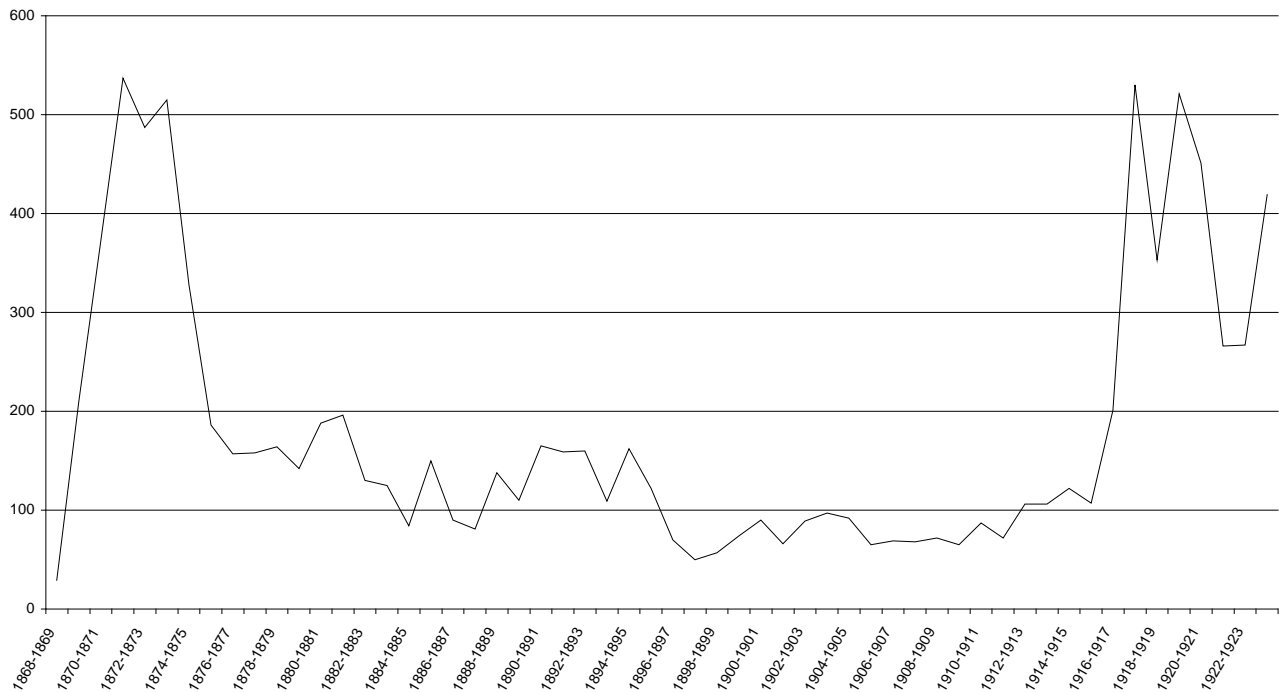
Fra il 1905-06 e il 1912-13 il numero degli aspiranti capitani resta superiore a quello dei macchinisti, ma alla vigilia della guerra, nel 1913-14, si rileva un cambiamento importante poiché alle prove per ufficiali di macchina si presentano 54 candidati, mentre solo 38 si candidano per il grado di comando. Nello stesso anno raddoppia il numero dei candidati costruttori.

Triplicano negli anni di guerra i candidati macchinisti all'esame di licenza ed è un dato vistoso rispetto alle altre due categorie, che peraltro aumentano, sia pure in proporzione minore. Buona parte di questo fenomeno è dovuto alla cospicua presenza di candidati esterni. Terminato il periodo bellico i candidati capitani tornano ad essere il gruppo più consistente.

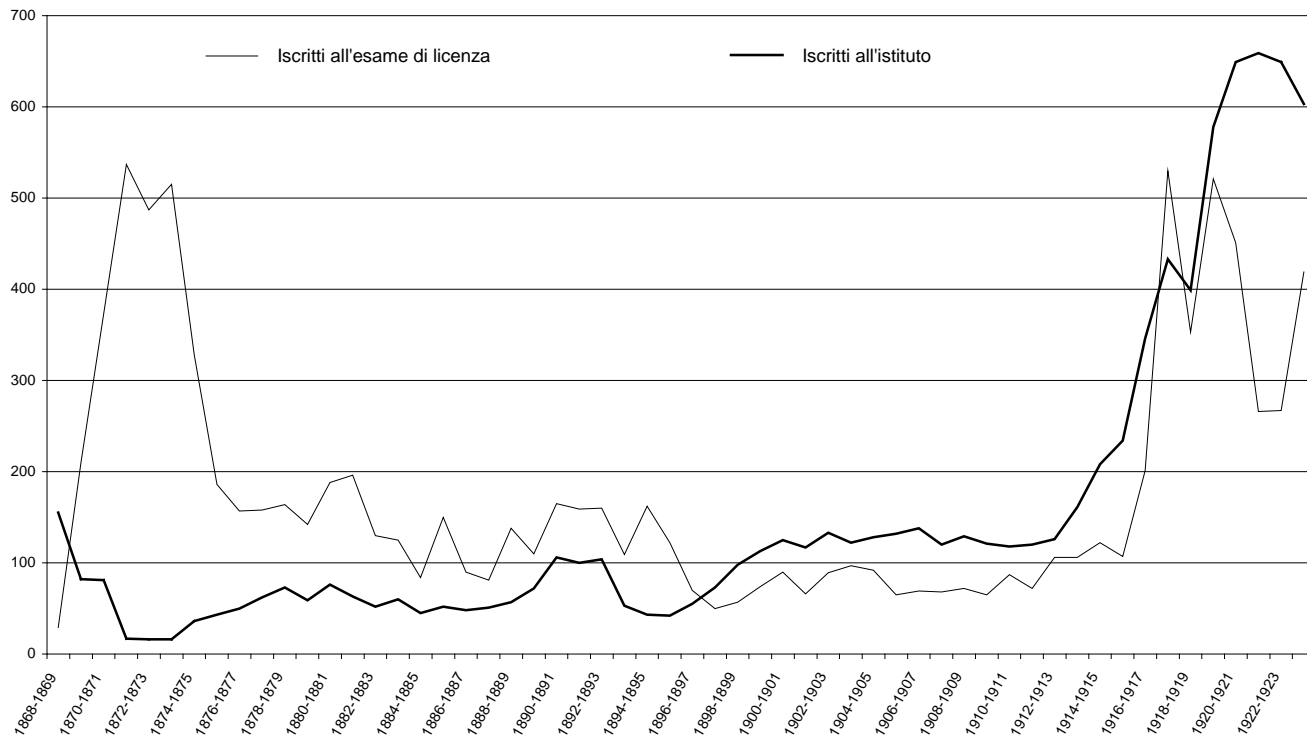
In occasione degli esami di licenza, sia generali che di riparazione, l'Istituto nautico vede del tutto stravolta la sua fisionomia a causa dell'improvviso incremento della popolazione scolastica presente. Alle prove di licenza si presentano infatti candidati interni ed esterni e, come si è detto, questo spiega l'ingente ammontare di esami sostenuti soprattutto a partire dal 1870, in modo forse anche un po' convulso, certo reiterato nelle diverse sessioni annuali.

⁶⁹ Si veda alcune considerazioni in G. MORICOLA, *Il cabotaggio in età preunitaria in A vela e a vapore* cit., pp. 71-72.

Esami di licenza: andamento degli iscritti (1868/69-1923/24)



Iscritti agli esami di licenza e iscritti all'istituto (1868/69 - 1923/24)

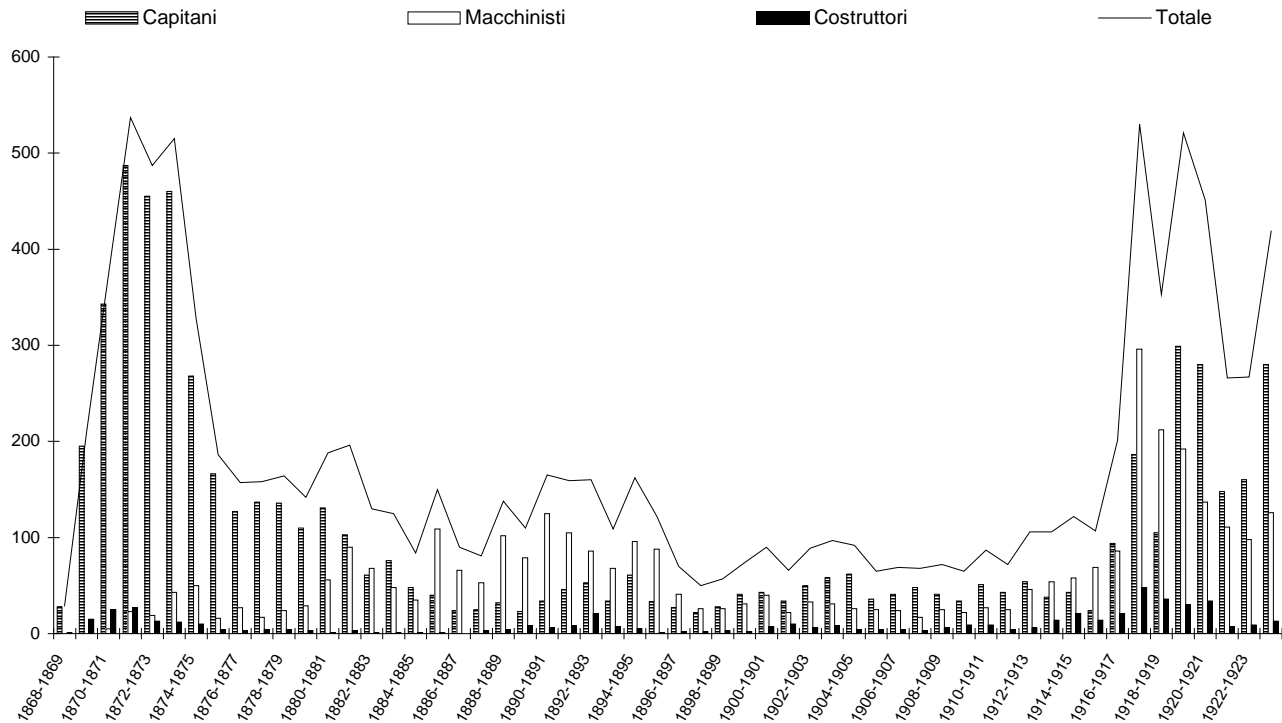


Esami di licenza: Capitani, macchinisti, costruttori (1868/69-1923/24)

Anno scolastico	Capitani	Macchinisti	Costruttori	Totale
1868-1869	28	0	1	29
1869-1870	195	0	15	210
1870-1871	343	5	25	373
1871-1872	487	23	27	537
1872-1873	455	19	13	487
1873-1874	460	43	12	515
1874-1875	268	50	10	328
1875-1876	166	16	4	186
1876-1877	127	27	3	157
1877-1878	137	17	4	158
1878-1879	136	24	4	164
1879-1880	110	29	3	142
1880-1881	131	56	1	188
1881-1882	103	90	3	196
1882-1883	61	68	1	130
1883-1884	76	48	1	125
1884-1885	48	35	1	84
1885-1886	40	109	1	150
1886-1887	24	66	0	90
1887-1888	25	53	3	81
1888-1889	32	102	4	138
1889-1890	23	79	8	110
1890-1891	34	125	6	165
1891-1892	46	105	8	159
1892-1893	53	86	21	160
1893-1894	34	68	7	109
1894-1895	61	96	5	162
1895-1896	33	88	1	122
1896-1897	27	41	2	70

Anno scolastico	Capitani	Macchinisti	Costruttori	Totale
1897-1898	22	26	2	50
1898-1899	28	26	3	57
1899-1900	41	31	2	74
1900-1901	43	40	7	90
1901-1902	34	22	10	66
1902-1903	50	33	6	89
1903-1904	58	31	8	97
1904-1905	62	26	4	92
1905-1906	36	25	4	65
1906-1907	41	24	4	69
1907-1908	48	17	3	68
1908-1909	41	25	6	72
1909-1910	34	22	9	65
1910-1911	51	27	9	87
1911-1912	43	25	4	72
1912-1913	54	46	6	106
1913-1914	38	54	14	106
1914-1915	43	58	21	122
1915-1916	24	69	14	107
1916-1917	94	86	21	201
1917-1918	186	296	48	530
1918-1919	105	212	36	353
1919-1920	299	192	30	521
1920-1921	280	137	34	451
1921-1922	148	111	7	266
1922-1923	160	98	9	267
1923-1924	280	126	13	419

Esami di licenza: Capitani, macchinisti, costruttori (1868/69-1923/24)

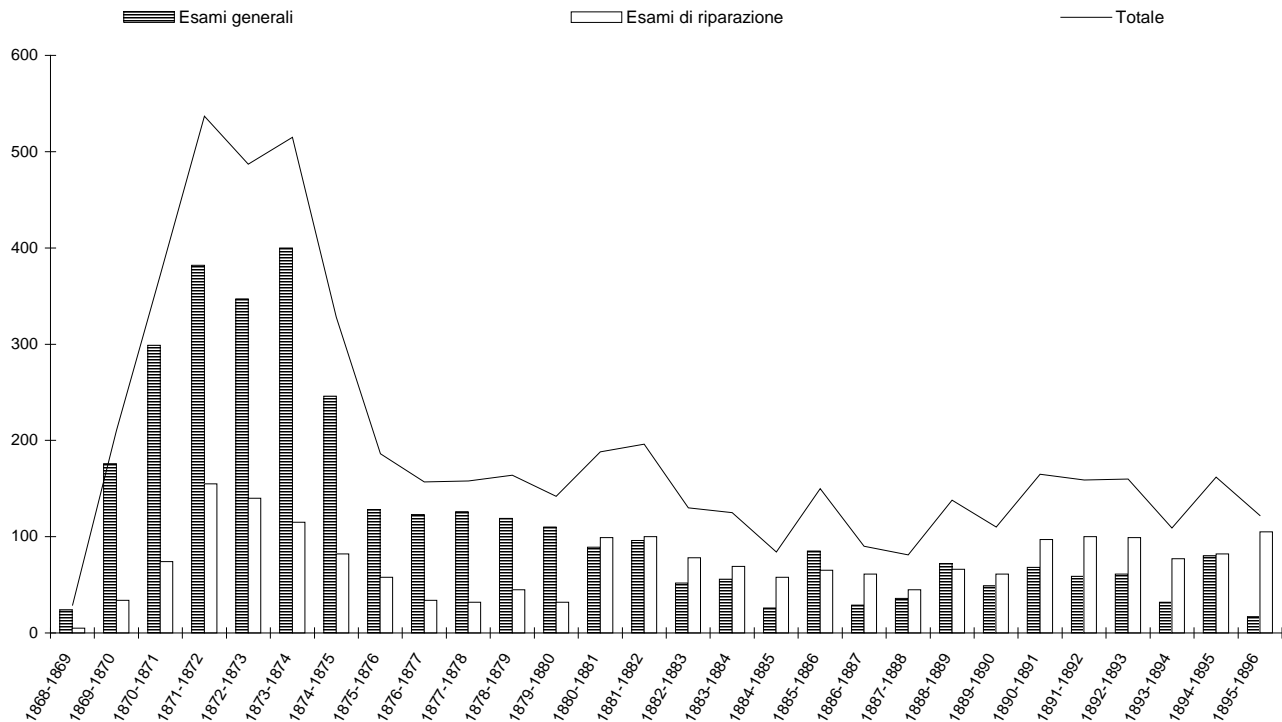


Esami generali e di riparazione (1868/69-1895/96)

Anno scolastico	Esami generali		Esami di riparazione		Totale
	n.ro	%	n.ro	%	
1868-1869	24	82,8%	5	17,2%	29
1869-1870	176	83,8%	34	16,2%	210
1870-1871	299	80,2%	74	19,8%	373
1871-1872	382	71,1%	155	28,9%	537
1872-1873	347	71,3%	140	28,7%	487
1873-1874	400	77,7%	115	22,3%	515
1874-1875	246	75,0%	82	25,0%	328
1875-1876	128	68,8%	58	31,2%	186
1876-1877	123	78,3%	34	21,7%	157
1877-1878	126	79,7%	32	20,3%	158
1878-1879	119	72,6%	45	27,4%	164
1879-1880	110	77,5%	32	22,5%	142
1880-1881	89	47,3%	99	52,7%	188
1881-1882	96	49,0%	100	51,0%	196
1882-1883	52	40,0%	78	60,0%	130
1883-1884	56	44,8%	69	55,2%	125
1884-1885	26	31,0%	58	69,0%	84
1885-1886	85	56,7%	65	43,3%	150
1886-1887	29	32,2%	61	67,8%	90
1887-1888	36	44,4%	45	55,6%	81
1888-1889	72	52,2%	66	47,8%	138
1889-1890	49	44,5%	61	55,5%	110
1890-1891	68	41,2%	97	58,8%	165
1891-1892	59	37,1%	100	62,9%	159
1892-1893	61	38,1%	99	61,9%	160
1893-1894	32	29,4%	77	70,6%	109
1894-1895	80	49,4%	82	50,6%	162
1895-1896	17	13,9%	105	86,1%	122

Il numero degli esami di riparazione cui si presentano appunto i candidati “rimandati” arriva a superare grandemente gli esami generali fino a costituire, nel 1884-85, 1893-94 e 1895-96 rispettivamente il 69, 70,6 e l’86,1% degli esami complessivi.

Esami generali e di riparazione (1868/69-1895/96)



Il fenomeno è dovuto in primo luogo alla scarsa preparazione dei candidati cui la legislazione vigente permette di diluire nel tempo le prove. Non è infatti inconsueto trovare a lato del nome dell'iscritto all'esame l'annotazione che egli è "in navigazione" e ciò fa sì che tra un esame e l'altro trascorrono anche più di due anni. Fra i rimandati figurano più di frequente i macchinisti, sia in primo che in secondo. Dal 1868-69 al 1923-24, su 10.087 candidati iscritti agli esami, 4.552 (43%) si presentano agli esami di riparazione; ebbene dei non promossi i macchinisti in primo e in secondo costituiscono il 52,95% e il 59,68% delle rispettive classi. Si presentano uomini d'età, da tempo addetti al funzionamento e alla manutenzione di macchine di terra e di mare, sulle navi e nelle fabbriche. Sono infatti capaci nelle materie tecniche e professionali, ma nelle discipline scientifiche di tipo teorico o in quelle di carattere generale risultano carenti.

Eppure le commissioni sembrano operare in modo accurato e rigoroso. Per dare un'idea del genere di prove cui i macchinisti vengono sottoposti, in appendice si è riportato proprio il verbale stilato nell'agosto 1892 dall'ingegnere capo Lettieri, responsabile della sezione macchinisti e costruttori⁷⁰. In quella medesima occasione, peraltro, il commissario generale usa di frequente l'espressione "poco confortante" riferendosi all'andamento delle prove⁷¹.

Gli esami non sono semplici e, comunque, presentano indubbe difficoltà dal momento che gli stessi candidati, interni ed esterni, tentano di manifestare il loro disappunto. Il preside Francesco Marconi riferisce di una inusuale protesta fatta nel 1891. Gli allievi interni e « tutto il gran numero dei candidati esterni, a eccezione d'un solo, fecero sciopero, userò questa parola molto significativa – precisa il relatore – il giorno 8 del passato luglio, e non si presentarono alla prova scritta di Fisica e Meccanica, allegando per pretesto il rigore d'uno dei due RR. Commissari ». La manifestazione rientra con la sola conseguenza della perdita della prova e l'ammonizione inflitta a tre allievi⁷².

⁷⁰ ACSR-MPI, Divisione cit, b. 28, *Relazione sull'andamento degli esami di licenza dati nell'Istituto nautico di Genova per le sezioni Costruttori e Macchinisti nella sessione estiva 1891-1892*.

⁷¹ *Ibidem*, *Relazione sugli esami di licenza nautica*, 27 luglio 1892. Si veda in Appendice il verbale redatto dal Commissario sugli esami per Costruttori e Macchinisti nella sessione estiva 1891-92.

⁷² *Ibidem*, *Relazione sull'anno scolastico 1890-91*, 31 ottobre 1891.

In questi anni di fine secolo dalle relazioni dei presidi e dei docenti emergono domande importanti su questo corso di studi, e in particolare su quale sia il valore effettivo di un titolo così ottenuto e su una selezione di fatto impossibile da attuare. Alla luce della scarsa frequenza interna, sovente accompagnata da notevole discontinuità, e, per altro verso, di fronte a una così alta percentuale di candidati esterni e di reiterate prove d'esame si mette in dubbio la validità di questo processo formativo. « Il risultato è uguale per tutti, valenti ed inetti, e la differenza sta soltanto nel tempo necessario a conseguirlo »: sono queste le amare considerazioni di Carlo Bressan, dal 1895 e per sedici anni preside dell'Istituto⁷³.

D'altra parte le scuole private continuano a funzionare con un buon afflusso di studenti. Fondato da Ippolito Bianchi, nel 1878 l'omonimo convitto-collegio è ubicato al 15 di via Caffaro⁷⁴. Alla luce delle molte domande di ammissione alla sua "Scuola autunnale" il titolare invia al ministro la richiesta perché questo sia dichiarato "pareggiato"⁷⁵. Sono effettuate ispezioni e in generale ogni richiesta avanzata dal direttore del collegio trova in questi anni palesi ostilità, per quanto poco efficaci, in Gerolamo Boccardo⁷⁶. È un piccolo complesso scolastico in cui si impartiscono insegnamenti che vanno dalla scuola elementare fino al ginnasio e al liceo⁷⁷. Non a caso, alla richiesta

⁷³ ASIN-GE, C. BRESSAN, *Relazione 1899-1900 sull'andamento scolastico dell'Istituto* (p. 27).

⁷⁴ Come riferisce nel 1896 il prof. Felice Contesso, di Porto Maurizio, Bianchi, studente nel collegio nazionale di Nizza, negli anni Settanta insegnava francese nel R. Istituto Tecnico del capoluogo ligure; « fondò colà un convitto privato, il quale ebbe momenti di grande prosperità, cosicché – riferisce il docente di Porto Maurizio – egli abbandonò l'impiego governativo » (ASI – Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. « Soppressione del R. Istituto Nautico – 1987 », lettera di Felice Contesso al Sindaco, 21 novembre 1896).

⁷⁵ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 62, "Istituto Bianchi", del 30 ottobre 1878.

⁷⁶ Su questo tema si verifica uno scontro palese tra l'economista genovese e il Prefetto allorché questi deve stabilire ora e giorno dell'ispezione. Non interessa in questa sede l'oggetto del contendere, peraltro assai banale, quanto alcune valutazioni che in tale occasione emergono sulla figura e il ruolo giocato dal Boccardo. « Ho il più alto rispetto per le persone preposte al governo dell'istruzione tecnica; ma per avventura non condivido tutti i loro criteri e sistema direttivo, i quali poi – precisa lo scrivente – nel fatto qui a Genova si personificano in una individualità, la quale, per quanto distintissima, non avrà mai la forza di attivare nella sua orbita l'autorità di Governo in modo secondario e subordinato allora soltanto che fa comodo » (*Ibidem*, lettera del prefetto, 2 aprile 1879).

⁷⁷ Così precisa Terenzio Mamiani, in qualità di vicepresidente del Consiglio superiore del Ministero della Pubblica Istruzione: Ippolito Bianchi « riunì in un complesso di scuole,

di “pareggiamento” avanzata in sede governativa viene dato parere negativo per la “eccessiva commistione” di allievi e discipline. Eppure le richieste più varie continuano ad essere avanzate, compresa quella che l’istituto sia sede di esami. Tra i motivi a favore di tale ipotesi Ippolito Bianchi riferisce che buona parte dei docenti insegnano anche presso l’Istituto Tecnico di Genova. Di più, nel dicembre 1883 egli conta ventiquattro allievi del quarto anno, «... prova non dubbia della fiducia che i padri di famiglia impongono nel sottoscritto» e, fra questi, in particolare, sette sono stati collocati nell’istituto a spese della Navigazione Generale Italiana per «farveli istruire per esami di macchinisti di prima classe»⁷⁸. È dunque uno scontro durissimo fra pubblico e privato.

La situazione è difficile, ma non solo per quanto concerne la formazione della gente di mare. La convivenza con l’istituto tecnico evidenzia in modo particolare la crisi di questo settore scolastico, che è indicativa di una più complessiva difficoltà in ambito marittimo. Quali sono le ragioni per cui si stenta a percorrere un regolare corso di studi? La peculiarità del lavoro sul mare e la difficile comprensione dell’importanza della frequenza scolastica si coniugano con un rapporto non fruttuoso tra formazione professionale e sbocco lavorativo. A una certa sensibilità manifestata verso i nuovi percorsi scolastici, vale a dire nei riguardi della figura del macchinista e, più in generale, dell’opportunità di perfezionare tecnicamente la sua formazione non ha fatto seguito un andamento dell’economia marittima nazionale tale da giustificare uno sforzo economico e culturale.

Non a caso il fenomeno dei ripetuti fallimenti scolastici comincia ad attenuarsi al punto che nel 1904-05 ha inizio un’effettiva inversione di tendenza: gli esami di riparazione costituiscono la metà di quelli complessivi e negli anni successivi la quota è destinata a una progressiva contrazione. Fanno eccezione i dati relativi al triennio dal 1918 al 1920 in cui riprende un forte incremento degli esami di riparazione: nel 1919-20 arrivano a costituire l’86,4% delle prove complessive, ma è un dato del tutto comprensibile alla luce del ritorno della pace e dell’affollamento di candidati fino ad allora impegnati nel conflitto.

che abbracciano insieme le scuole elementari e commerciali, le scuole nautiche, le scuole tecniche, l’istituto tecnico, le scuole preparatorie alle militari e di Marina, e infine le scuole ginnasiali e liceali» (*Ibidem*, lettera del 12 ottobre 1882).

⁷⁸ *Ibidem*, lettera di Ippolito Bianchi al Ministro di Pubblica Istruzione, 6 dicembre 1883.

Il dato di per sé eloquente sul rapporto fra interni ed esterni dell'Istituto necessita di una scomposizione nel tempo poiché proprio seguendo più analiticamente l'andamento degli esami di licenza si possono cogliere i momenti di passaggio in cui il nautico genovese gioca un ruolo nuovo nella formazione della gente di mare.

Nel primo anno di cui si ha documentazione (1868-69) si assiste a una contenuta presenza di allievi che si presentano all'esame finale, mentre, come si è visto, proprio il mutamento della legislazione fa accorrere in massa quanti fino ad allora si presentavano esclusivamente presso le capitenerie di porto per sostenere gli esami di grado. È un momento di parossismo nelle prove, che nel periodo compreso fra il 1868-69 e il 1876-77 vi fa arrivare nel complesso poco meno di tremila persone (2.822) di cui ben 1.303 sono candidati esterni. Questi, in particolare, nel 1871-72 sono undici volte quelli interni. A fronte di una così massiccia presenza di persone si registra peraltro una selezione alta, soprattutto se si guarda ai due anni scolastici 1871-72 e 1873-74: i respinti sono più dei promossi.

Risultati esami di licenza (1868/69-1876/77)

Anno scolastico	Licenziati			Respinti	Non licenziati		Totale
	Interni	Esterni	Totale		Ammessi a ripetere	Assenti	
1868-1869	8	12	20	3	5	1	9
1869-1870	20	65	85	89	36	0	125
1870-1871	27	164	191	63	119	0	182
1871-1872	20	220	240	98	198	1	297
1872-1873	29	274	303	65	115	4	184
1873-1874	10	218	228	141	145	1	287
1874-1875	12	162	174	75	75	4	154
1875-1876	6	91	97	48	41	0	89
1876-1877	9	97	106	14	34	3	51

Negli anni successivi non si verificano più situazioni così particolari e anomale, ma non viene meno quella che è invece una costante di altra natura della scuola, vale a dire la forte componente dei candidati esterni. Questa, infatti, resta sempre alta rispetto al numero degli interni e di ciò si ha una riprova osservando che fra quanti vengono registrati come non licenziati figura la voce di coloro che sono ammessi a ripetere, quelli che in tempi successivi si sarebbero definiti "rimandati". Nel 1879-80, per esempio, ci sono

55 allievi respinti e 38 ammessi a ripetere; l'anno successivo si assiste a un incremento notevole di questa categoria poiché, a fronte di 8 respinti, i rimandati sono ben 115. È un esempio vistoso di come si formino i numeri dei candidati. Come si vede dalle tabelle riportate il fenomeno perdura, con picchi di particolare intensità. Le cause di tali risultati sono da imputare a una preparazione lacunosa dei candidati oltre alla già ricordata possibilità di presentarsi più volte agli esami.

La preminenza dei non licenziati nel complessivo numero dei candidati continua negli anni successivi, mentre tra i licenziati va notato un mutamento nel rapporto fra interni ed esterni. Soprattutto fra questi ultimi diminuisce il numero, come si può vedere dal prospetto riportato di seguito, anche se non si giunge a ribaltare i rapporti.

L'inversione di tendenza, irreversibile, si ha nel periodo successivo allorché nell'anno scolastico 1896-97 per la prima volta in assoluto fra i licenziati la componente degli interni, anche solo per una unità, risulta superiore a quella degli esterni.

Anche altre componenti mutano in modo importante: dal 1906-07 al 1911-12 il numero dei non licenziati è inferiore a quello dei promossi. È un fenomeno di breve durata, che l'anno successivo riprende la solita connotazione e, con qualche oscillazione, si ripresenta forte nel 1916-17. Sono però anni di guerra e, come sempre, di anomalia anche sotto l'aspetto scolastico.

Il quadro presenta perciò alcuni elementi consolidati: fra i licenziati prevalenza degli interni sugli esterni; fra i non licenziati, superiori ai licenziati, quasi esclusiva presenza di ammessi a ripetere.

Se ancora fino al 1920-21, eccezion fatta per il rapporto interni/ esterni fra i licenziati, permangono le caratteristiche citate, con il 1921-21 si assiste a un mutamento significativo riguardo sia i numeri che la loro composizione.

Tra i licenziati la categoria degli candidati interni prevale in termini tali da vedere ribaltato il rapporto percentuale; l'ammontare dei non licenziati è inferiore a quello dei licenziati; infine, ricompare in termini numerici la categoria dei respinti.

Che cosa è successo? Quali sono i motivi per cui si è messo in moto un meccanismo radicalmente diverso rispetto al passato? Certamente una maggiore diffusa scolarità, unitamente all'aprirsi di nuove più consistenti opportunità lavorative. A fronte di questo sussiste per i docenti la maggiore "libertà" di mettere in atto una selezione più rigorosa. Nulla infatti giustifica

più, se non in piccola misura, la frequenza di scuole private o la possibilità di reiterare quasi all'infinito gli esami di riparazione. È un cambiamento annunciato, come si può constatare leggendo le relazioni del Preside G. Baietto, che, commentando i risultati della sessione estiva del 1921-22, definisce « più che soddisfacente » il risultato degli allievi dell'istituto, mentre non ha mano leggera per i privatisti le cui prove, « senz'altro un vero disastro », sono conseguenza di una preparazione « generalmente insufficiente, affrettata e qualche volta pessima » e ciò, come egli scrive, « malgrado le benevoli disposizioni degli esaminatori »⁷⁹. Anche alla luce dell'incremento delle nuove iscrizioni si vuole mandare il messaggio che non c'è più molto spazio per chi non frequenta l'istituto. Sono dettate da questa convinzione le considerazioni sulle prove negative del 1923-24. I candidati sono stati trattati con « giusta severità ... volendo in tal modo stabilire che non può e non deve conseguire la licenza chi non ha una preparazione degna del titolo cui aspira ». L'alternativa è una preparazione inadeguata. Se vi è qualche licenziato fra gli esterni, così conclude, « proviene da sessioni precedenti e in generale frequentò l'anno passato regolarmente il corso in Istituti Regi ancora esistenti o in quelli da poco soppressi »⁸⁰

Risultati esami di licenza (1868/69-1923/24)

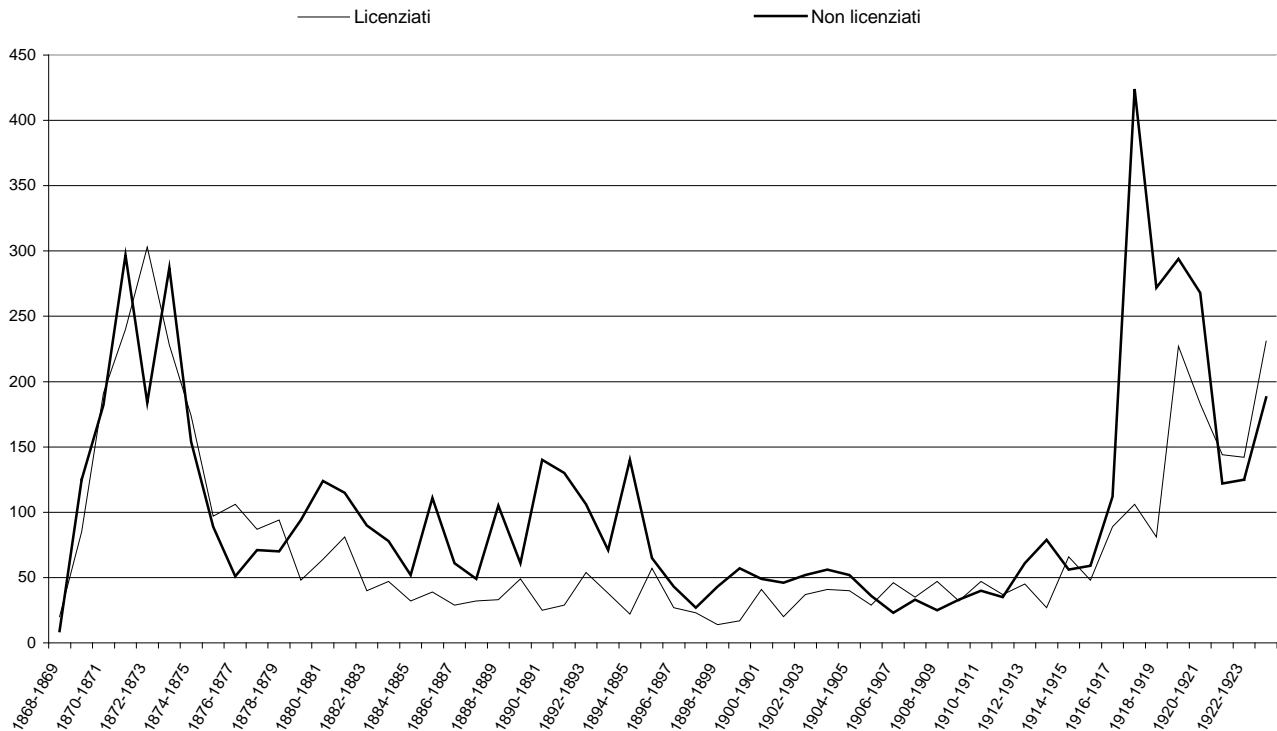
Anno	Licenziati		Non licenziati		Totale
	n.ro	%	n.ro	%	
1868-1869	20	69,0%	9	31,0%	29
1869-1870	85	40,5%	125	59,5%	210
1870-1871	191	51,2%	182	48,8%	373
1871-1872	240	44,7%	297	55,3%	537
1872-1873	303	62,2%	184	37,8%	487
1873-1874	228	44,3%	287	55,7%	515
1874-1875	174	53,0%	154	47,0%	328
1875-1876	97	52,2%	89	47,8%	186
1876-1877	106	67,5%	51	32,5%	157
1877-1878	87	55,1%	71	44,9%	158
1878-1879	94	57,3%	70	42,7%	164
1879-1880	48	33,8%	94	66,2%	142
1880-1881	64	34,0%	124	66,0%	188
1881-1882	81	41,3%	115	58,7%	196

⁷⁹ ASIN-GE, G. BAIETTO, *Relazione sull'andamento dell'Istituto nell'anno scolastico 1921-22*.

⁸⁰ ASIN-GE, G. BAIETTO, *Relazione sull'andamento dell'Istituto nell'anno scolastico 1923-24*.

Anno	Licenziati		Non licenziati		Totale
	n.ro	%	n.ro	%	
1882-1883	40	30,8%	90	69,2%	130
1883-1884	47	37,6%	78	62,4%	125
1884-1885	32	38,1%	52	61,9%	84
1885-1886	39	26,0%	111	74,0%	150
1886-1887	29	32,2%	61	67,8%	90
1887-1888	32	39,5%	49	60,5%	81
1888-1889	33	23,9%	105	76,1%	138
1889-1890	49	44,5%	61	55,5%	110
1890-1891	25	15,2%	140	84,8%	165
1891-1892	29	18,2%	130	81,8%	159
1892-1893	54	33,8%	106	66,3%	160
1893-1894	38	34,9%	71	65,1%	109
1894-1895	22	13,6%	140	86,4%	162
1895-1896	57	46,7%	65	53,3%	122
1896-1897	27	38,6%	43	61,4%	70
1897-1898	23	46,0%	27	54,0%	50
1898-1899	14	24,6%	43	75,4%	57
1899-1900	17	23,0%	57	77,0%	74
1900-1901	41	45,6%	49	54,4%	90
1901-1902	20	30,3%	46	69,7%	66
1902-1903	37	41,6%	52	58,4%	89
1903-1904	41	42,3%	56	57,7%	97
1904-1905	40	43,5%	52	56,5%	92
1905-1906	29	44,6%	36	55,4%	65
1906-1907	46	66,7%	23	33,3%	69
1907-1908	35	51,5%	33	48,5%	68
1908-1909	47	65,3%	25	34,7%	72
1909-1910	32	49,2%	33	50,8%	65
1910-1911	47	54,0%	40	46,0%	87
1911-1912	37	51,4%	35	48,6%	72
1912-1913	45	42,5%	61	57,5%	106
1913-1914	27	25,5%	79	74,5%	106
1914-1915	66	54,1%	56	45,9%	122
1915-1916	48	44,9%	59	55,1%	107
1916-1917	89	44,3%	112	55,7%	201
1917-1918	106	20,0%	424	80,0%	530
1918-1919	81	22,9%	272	77,1%	353
1919-1920	227	43,6%	294	56,4%	521
1920-1921	183	40,6%	268	59,4%	451
1921-1922	144	54,1%	122	45,9%	266
1922-1923	142	53,2%	125	46,8%	267
1923-1924	231	55,1%	188	44,9%	419

Andamento candidati licenziati e non licenziati (1868/69-1923/24)



6. Termina la subalternità rispetto all'Istituto tecnico

La condizione di subalternità rispetto ad altri istituti tecnici, peraltro come tale lucidamente percepita, viene meno quando si modificano le componenti, economiche e istituzionali, in grado di mettere in moto un cambiamento rispetto al quale a nulla erano valse nel tempo le inchieste svolte e le reiterate proposte avanzate.

«Per rialzare il livello di coltura generale e scientifica dei Capitani marittimi e dei Macchinisti navali, conviene che l'istruzione nautica, per la sua durata e per l'indirizzo degli studi, sia pareggiata e coordinata coll'istruzione tecnica». Sono considerazioni avanzate nel 1906 da Carlo Bressan quando è chiamato a far parte della Commissione per modificare gli studi nautici⁸¹. A lungo questa, come altre considerazioni in merito, rimangono lettera morta. A nulla di fatto approdano la commissione Canevaro, istituita nel 1906⁸², così come i lavori svolti dalla successiva commissione Celoria. Sulle pagine de «La Marina Mercantile Italiana» si svolgono confronti e sono avanzate proposte su questo tema, ma con scarsi risultati. Tutto si muove con lentezza soprattutto perché lenta è la modernizzazione della marina italiana. Il passaggio dalla vela al vapore ha tempi lunghi così come, specularmente, ha tempi lunghi la diffusione di una scolarizzazione regolare e diffusa della gente di mare.

Il conflitto mondiale pone l'attenzione sulla flotta italiana, mercantile e militare, in termini indifferibili: è una presa di coscienza forse un po' tardiva della priorità di questa componente nell'economia italiana. Solo con questa maggiore e più qualificata attenzione per il settore nel suo complesso, e quindi anche con l'individuazione di una potenziale maggiore offerta di sbocchi professionali, l'insegnamento nautico acquista finalmente una sua rilevanza.

C'è anzi un momento in cui si delinea proprio a Genova una iniziativa di grande peso, che coinvolge numerosi soggetti, pubblici e privati, interessati alla marina mercantile.

Annunciata da un dibattito svoltosi sulle principali riviste del settore⁸³ il tre aprile 1919 viene indetta a palazzo San Giorgio, auspicata dal Consorzio

⁸¹ C. BRESSAN, *Le riforme da introdursi negli istituti nautici*, Genova 1906, p. 94.

⁸² RDL 17 maggio 1906, n. 220.

⁸³ Si veda sulla « Rivista marittima », giugno-luglio 1918; su « La Marina Mercantile » novembre 1917 e agosto-settembre-novembre 1918.

Autonomo del Porto, una riunione tra quanti ritengono possa essere utile costituire un Istituto di Navigazione per la Marina Mercantile. I partecipanti (oltre al Comandante in capo della piazza marittima di La Spezia, il Sotto-segretario al Ministero dei trasporti, il presidente del CAP, della Camera di Commercio, il direttore della Scuola superiore navale, direttori di società di navigazione e di assicurazioni marittime) deliberano all'unanimità di creare questo istituto: è nominata una commissione che stabilisca i criteri su cui questa iniziativa si deve concretizzare⁸⁴. Una sottocommissione, composta dall'ammiraglio Mattia Giavotto, dal comm. Brunelli, dal marchese Renzo de la Penne e dal comm. Manzitti, in termini più ristretti, elabora uno statuto che recepisce tutte le direttive stabilite dalla commissione.

L'istituto è concepito perché sia la sintesi di collaborazione fra più enti: le società di navigazione, quelle di assicurazione marittima, la federazione armatori, la gente di mare, le camere di commercio. In un resoconto di qualche mese successivo alla prima conferenza Nino Ronco ne definisce chiaramente l'obiettivo: «rimediare a deficienze del passato ed ... essere il necessario complemento di una forte marina mercantile»⁸⁵. È interessante che il primo articolo dello statuto dichiari che l'istituto è costituito «per l'assistenza alla Marina Mercantile nei seguenti bisogni tecnici: 1° - Controllo della Dotazione nautica delle navi; 2° - Informazioni nautiche; 3° - Coltura tecnica professionale degli ufficiali del mare»⁸⁶. Quest'ultima componente è indicata tra le priorità per una nuova marina mercantile, quale, a giudicare dai primi lavori avviati, molte delle parti in causa ritengono ormai opportuno costituire. Compilato lo statuto viene inviato a tutti gli enti pubblici e privati già coinvolti un questionario sulle modifiche da introdurre e sulla misura di un contributo da apportare all'iniziativa. «Ebbene chi lo crederebbe?» si domanda quattro anni dopo dalle pagine de «La Marina Mercantile» l'ammiraglio Giavotto. «Nessuna risposta soddisfacente è pervenuta al Consorzio, segno evidentemente che all'entusiasmo dei primi tempi era subentrata

⁸⁴ I nomi sono davvero indicativi di una riunione d'alto livello e, soprattutto, largamente rappresentativa delle forze economiche e istituzionali in campo: presieduta dal senatore Nino Ronco, presidente del Consorzio, oltre ai nomi citati vanno ricordati quelli dei deputati Canepa, Raggio, Celesia, Riseti, di Attilio Odero, di Vittorio Emanuele Parodi, dell'ing. Piaggio, dei capitani Giulietti e Ansaldo.

⁸⁵ ASPG. V. 5. 23 (1931-1935), lettera del presidente del CAP al Consiglio provinciale di Genova, 26 settembre 1919.

⁸⁶ *Schema di "Statuto" dell'Istituto di Navigazione per la Marina Mercantile, Ibidem.*

una freddezza, e quasi un disinteressamento, provocato certo dai poco propizii eventi di allora, quanto mai instabili e tempestosi »⁸⁷.

Tempi burrascosi e di non facili iniziative. Tuttavia qualche cosa è proprio cambiata e la sofferta, ma finalmente deliberata, autonomia della sede per il Regio Istituto di Marina mercantile, chiamato San Giorgio a partire dal 1921, coincide in realtà con un differente percorso formativo che troverà nella riforma Gentile la sua ratificazione.

Lasciando la sede di palazzo Rostan il nautico ha ben poco “in dote”: poiché molto materiale è in comune con l’istituto tecnico, « non ha che ... un nostromo »!⁸⁸ Per tale motivo viene chiesto un contributo particolare agli enti che fino ad allora ne sono stati il sostegno istituzionale. Se il Comune non può che rispondere mettendo a disposizione un immobile, sito in Piazza Palermo, in precedenza destinato a ospitare le scuole elementari di una zona in sviluppo nel levante cittadino, nel Consiglio provinciale si accende un dibattito su questa ipotesi. Nel giugno 1921 è approvata all’unanimità la mozione presentata dall’avv. Anchise De Bernardi, che non esita ad affermare che, « non poteva trovarsi ... sede peggiore ». Riprendendo le ironiche osservazioni di un professore su un’ubicazione così decentrata e poco “naturale”, senza neppure “la vista del porto”, forse allora, così ironizza, « si poteva sopperire mediante la costruzione di una vasca per l’impianto di un cosiddetto mare sperimentale »⁸⁹.

Polemiche a parte, l’urgenza è molta perché deve essere messa in atto una precisa indicazione del Ministero di Marina, valida su tutto il territorio nazionale. Il Consiglio provinciale aumenta da £ 5.000 a £ 8.000 il contributo per la dotazione dei gabinetti e i laboratori, che va a sommarsi a quello di £ 15.000 erogato nell’ottobre dal Ministero di Marina⁹⁰.

⁸⁷ *Istituto di navigazione*, in « La Marina Mercantile », aprile 1923.

⁸⁸ Lettera del preside al presidente della Deputazione provinciale, 13 luglio 1921 (ASPG – V. 5. 23,1931-1935).

⁸⁹ Verbale del Consiglio provinciale di Genova, 17 giugno 1921 (*Ibidem*). Queste considerazioni fanno ricordare che nel 1864 il maestro di nautica Giacomo Delui indicava come elemento negativo che dalle aule della scuola, peraltro vicino alla Darsena, non si vedesse il mare! Cfr. p. 290, nota 30.

⁹⁰ Si veda il parere dell’ing. Giorgio D’Oria, rappresentante del Governo nella commissione di vigilanza, 21 luglio 1921. A livello nazionale la somma stanziata per questa operazione è di £ 450.000 (*Ibidem*).

Nel corso dei mesi successivi giungono da più parti macchine per le esercitazioni degli studenti: dal R. Arsenal di La Spezia una calderina per pirobarca tipo Bellis e una motrice a vapore della potenza di 800 cavalli, tutto collocato nella scuola Galilei dove gli allievi fanno esercitazioni pratiche. Nel 1922 sono sistemati il gabinetto di elettrotecnica e poi quello da radiotelegrafista, quest'ultimo sarà già a punto quando, nel 1924, il corso di viene obbligatorio. Nel 1926 una caldaia a vapore viene trasportata dalla calata Mandraccio e collocata nel terreno attiguo all'officina di esercitazione. Insomma la città tutta collabora per dotare in termini corretti questo corso professionale, quasi fosse simbolo di un importante rinnovamento⁹¹.

Giungono doni che rivestono un significato anche simbolico quali l'albero di manovra perché gli allievi possano svolgere il programma di «esercitazioni marinaresche»: una sorta di congiunzione tra vecchio e nuovo tutto-ora esistente nei locali dello “storico” istituto.

⁹¹ Per far funzionare gli strumenti la OEG (Società Generale di Elettricità) trasforma l'impianto di distribuzione dell'energia elettrica nella zona in cui l'istituto ha sede per fare funzionare gli strumenti (*Ibidem*, memoria dell'avvocato B. Loleo).

Appendice

Istituto Reale di Marina Mercantile - Elenco esaminati (sessione estate-autunno 1870)

N.	Cognome	Nome	Luogo e anno di nascita	Categoria
1	Arpe	Erasmus	Bonassola, 1851	clc
2	Bagna	Costantino	Conzano, 1841	clc
3	<i>Ballestreri</i>	<i>Giovanni</i>	Piazza, 1847	clc
4	Basso	Gio Batta	Albissola, 1846	clc
5	<i>Bozano</i>	<i>Gio Batta</i>	Savona, 1850	clc
6	<i>Becchi</i>	<i>Giacomo*</i>	Genova, 1851	clc
7	Bellettieri	Angelo*	Civitavecchia, 1853	clc
8	Bertoluzzo	Clemente	Borghetto (Loano), 1845	clc
9	<i>Bertucci</i>	<i>Angelo</i>	Genova, 1847	clc
10	<i>Biancheri</i>	<i>Settimo Ruggiero*</i>	Campo Rosso, 1850	clc
11	<i>Boero</i>	<i>Giuseppe</i>	Nervi, 1844	clc
12	<i>Brest</i>	<i>Giuseppe</i>	Torino, 1848	clc
13	Caffarena	Gio Batta	Recco, 1846	clc
14	<i>Canessa</i>	<i>Michele</i>	Genova, 1846	clc
15	<i>Cagnassi</i>	<i>Agostino</i>	Barbaresco, 1851	clc
16	<i>Cavallo</i>	<i>Andrea</i>	Genova, 1846	clc
17	<i>Casanova</i>	<i>Francesco Luigi</i>	Sampierdarena, 1846	clc
18	<i>Caviglia</i>	<i>Emanuele*</i>	Finale Marina, 1855	clc
19	Cavassa	Emanuele	Sori, 1849	clc
20	<i>Cantina</i>	<i>Giovanni</i>	Foce (Genova), 1844	clc
21	<i>Cali</i>	<i>Salvatore</i>	Riposto (Catania), 1848	clc
22	Cerruti	Gio Batta	Varazze, 1850	clc
23	<i>Cervetto</i>	<i>Giuseppe</i>	Genova, 1847	clc
24	<i>Cicchero</i>	<i>Raffaele*</i>	Recco, 1846	clc
25	<i>Copello</i>	<i>Vittorio</i>	Carrara, 1851	clc
26	Costa	Giuseppe	Nervi, 1844	clc
27	<i>Chiozza</i>	<i>Giovanni</i>	Pegli, 1850	clc
28	Chiozza	Bartolomeo	Pegli, 1849	clc
29	<i>Copello</i>	<i>Goffredo</i>	Genova, 1855	clc
30	<i>Costa</i>	<i>Filippo</i>	Nervi, 1852	clc
31	Costa	Zaccaria*	Foce (Genova), 1847	clc

N.	Cognome	Nome	Luogo e anno di nascita	Categoria
32	Croce	Emanuele Lorenzo	Nervi, 1849	clc
33	<i>Criscuolo</i>	<i>Catello</i>	Castellammare di Stabia, 1846	clc
34	<i>Daneri</i>	<i>Pio Giacomo</i>	Porto Maurizio, 1848	clc
35	<i>De Andreis</i>	<i>Giacomo</i>	Prà, 1843	clc
36	<i>De Gregori</i>	<i>Fortunato*</i>	Camogli, 1846	clc
37	<i>Delfino</i>	<i>Salvatore Emanuele*</i>	Varazze, 1847	clc
38	Dodero	Domenico	Bocadasse, 1851	clc
39	Durante	Francesco	Prà, 1845	clc
40	Enrigo	Filippo	Pegli, 1847	clc
41	Fasce	Pietro	Nervi, 1841	clc
42	<i>Fasiani</i>	<i>Paolo</i>	Ceriale, 1843	clc
43	Fassio	Giacomo	Loano, 1842	clc
44	<i>Fazio</i>	<i>Domenico</i>	Voltri, 1844	clc
45	Ferrari	Biagio	Camogli, 1843	clc
46	<i>Ferraro</i>	<i>Cesare</i>	Quinto, 1848	clc
47	Ferraro	Giusto	Quinto, 1849	clc
48	Ferro	Gio Bono	Recco, 1844	clc
49	<i>Figari</i>	<i>Francesco</i>	Genova, 1846	clc
50	Gaggino	Pietro	Genova, 1854	clc
51	<i>Garibaldi</i>	<i>Gerolamo</i>	Nervi, 1850	clc
52	<i>Gallese</i>	<i>Nicolò*</i>	Vesima, 1851	clc
53	<i>Giusto</i>	<i>Paolo</i>	Varazze, 1848	clc
54	Gorziglia	Angelo	Pegli, 1845	clc
55	<i>Guida</i>	<i>Umberto*</i>	Torino, 1852	clc
56	<i>Imasi</i>	<i>Vincenzo</i>	Alba, 1852	clc
57	Levrero	Gio Batta	Celle, 1842	clc
58	<i>Magliotti</i>	<i>Giuseppe</i>	Lima (America), 1849	clc
59	<i>Magnanini</i>	<i>Carlo</i>	Modena, 1846	clc
60	Marini	Orazio	Genova, 1848	clc
61	<i>Mascazzini</i>	<i>Virginio</i>	Cremona, 1850	clc
62	Marana	Giuseppe Nicolo	Recco, 1846	clc
63	<i>Merlo</i>	<i>Gio Batta</i>	San Remo, 1846	clc
64	Merello	Emanuele	Bogliasco, 1844	clc
65	<i>Minuto</i>	<i>Sebastiano</i>	Buenos Ayres, 1848	clc
66	Nossardi	Agostino Luigi	Nervi, 1848	clc
67	Olivari	Prospero	Camogli, 1843	clc
68	<i>Olivari</i>	<i>Emanuele*</i>	Recco, 1848	clc
69	<i>Parrini</i>	<i>Carlo</i>	Piombino, 1850	clc
70	<i>Parodi</i>	<i>Giuseppe*</i>	Varazze, 1844	clc

N.	Cognome	Nome	Luogo e anno di nascita	Categoria
71	<i>Parodi</i>	<i>Nicolò</i>	San Remo, 1844	clc
72	Parodi	Gio Batta	Pegli, 1843	clc
73	Peirè	Francesco	Foce (Genova), 1847	clc
74	Penco	Costantino	Nervi, 1849	clc
75	Pendibene	Antonio	Genova, 1853	clc
76	Peluffo	Giacomo	Montevideo, 1849	clc
77	<i>Pescio</i>	<i>Giuseppe</i>	Albissola, 1845	clc
78	Persico	Nicolò	Albissola, 1843	clc
79	<i>Pieron</i>	<i>Angelo</i>	Casale, 1845	clc
80	<i>Pittaluga</i>	<i>Giovanni</i>	Genova, 1849	clc
81	Porcella	Pietro	Cicagna, 1845	clc
82	Polleri	Francesco	Voltri, 1847	clc
83	Profumo	Nicolò	Genova, 1850	clc
84	Profumo	Emanuele	Pegli, 1838	clc
85	<i>Raggio</i>	<i>Andrea</i>	Zoagli, 1849	clc
86	<i>Reforzo</i>	<i>Antonio</i>	San Remo, 1848	clc
87	<i>Resasco</i>	<i>Giacomo Federico*</i>	Genova, 1849	clc
88	Revello	Enrico	Nervi, 1845	clc
89	Ricciotti	Agostino	Levanto, 1843	clc
90	<i>Riviera</i>	<i>Pietro</i>	Gavi, 1846	clc
91	Rosso	Giuseppe	Pegli, 1844	clc
92	<i>Rota</i>	<i>Antonio*</i>	Genova, 1849	clc
93	Rubaudò	Giacomo	Porto Maurizio, 1848	clc
94	<i>Sardi</i>	<i>Domenico*</i>	Marciana Marina, 1847	clc
95	<i>Semino</i>	<i>Erminio</i>	Spezia, 1847	clc
96	<i>Serra</i>	<i>Giacinto*</i>	Quinto, 1846	clc
97	<i>Serendero</i>	<i>Adolfo</i>	Genova, 1856	clc
98	Simonetti	Lorenzo	Camogli, 1850	clc
99	<i>Simonetti</i>	<i>Nicolò</i>	Camogli, 1846	clc
100	<i>Susini</i>	<i>Giuseppe</i>	Isola Maddalena, 1849	clc
101	<i>Schiaffino</i>	<i>Lorenzo*</i>	Camogli, 1847	clc
102	Schiaffino	Prospero*	Camogli, 1852	clc
103	<i>Schiappapietra</i>	<i>Domenico</i>	Albissola, 1844	clc
104	<i>Tassino</i>	<i>Carlo</i>	Foce (Genova), 1844	clc
105	<i>Tiscorina</i>	<i>Carlo</i>	Lavagna, 1846	clc
106	<i>Vasallo</i>	<i>Nicolo*</i>	Genova, 1850	clc
107	Vasallo	Giuseppe	Quinto, 1840	clc
108	<i>Vicini</i>	<i>Biaggio</i>	Celle, 1849	clc
109	<i>Vivaldi</i>	<i>Giovanni</i>	Albissola, 1847	clc

N.	Cognome	Nome	Luogo e anno di nascita	Categoria
110	<i>Villa</i>	<i>Andrea</i>	Pegli, 1844	clc
111	Villa	Gio Batta	Pegli, 1844	clc
112	Zolezzi	Agostino	Zoagli, 1846	clc
113	Ansaldo	Filippo	Camogli, 1847	cgc
114	<i>Babuglia</i>	<i>Gio Batta</i>	Portofino, 1845	cgc
115	Barnao	Giacomo	Lipari, 1848	cgc
116	Bardi	Giacomo	Rapallo, 1847	cgc
117	Bertolotto	Gio Bono	Camogli, 1849	cgc
118	<i>Bibolini</i>	<i>Pietro</i>	Lerici, 1840	cgc
119	<i>Bonino</i>	<i>Gio Batta</i>	Genova, 1845	cgc
120	<i>Bosco</i>	<i>Benedetto</i>	Loano, 1843	cgc
121	Bozzo	Stefano	S. Francesco d'Albaro, 1845	cgc
122	<i>Bornia</i>	<i>Pietro</i>	Asti, 1849	cgc
123	<i>Bregante</i>	<i>Gio Batta</i>	S. Francesco d'Albaro, 1850	cgc
124	Brunetto	Emanuele	Pieve di Sori, 1843	cgc
125	<i>Buonocore</i>	<i>Giuseppe</i>	Vico Equense, 1848	cgc
126	Cacace	Tommaso	Meta di Sorrento, 1848	cgc
127	Campanella	Carlo	Genova, 1848	cgc
128	Campora	Giacomo	Nervi, 1839	cgc
129	<i>Canestro</i>	<i>Salvatore</i>	Savona, 1844	cgc
130	<i>Capurro</i>	<i>Gerolamo</i>	Bogliasco, 1844	cgc
131	Cavassa	Giovanni Francesco	Sori, 1847	cgc
132	<i>Corrarino</i>	<i>Giacomo</i>	Levanto, 1842	cgc
133	<i>Corsanego</i>	<i>Pietro</i>	Bogliasco, 1849	cgc
134	Costa	Gio Batta	Genova, 1846	cgc
135	Della Casa	Prospero	Camogli, 1835	cgc
136	<i>Dellepiane</i>	<i>Giulio E.</i>	Genova, 1847	cgc
137	<i>Desimoni</i>	<i>Angelo</i>	Monterosso al Mare, 1848	cgc
138	<i>Dini</i>	<i>Francesco</i>	Isola d'Elba, 1847	cgc
139	Dodero	Andrea	S. Francesco d'Albaro, 1846	cgc
140	Elice	Saverio	Loano, 1837	cgc
141	<i>Ferrando</i>	<i>Agostino F.</i>	Boccadasse, 1847	cgc
142	<i>Ferrando</i>	<i>Giovanni</i>	Loano, 1848	cgc
143	Gandolfo	Gio Batta	Recco, 1847	cgc
144	Gatto	Vivaldo	Genova, 1847	cgc
145	Gazzolo	Emanuele	Nervi, 1842	cgc
146	Giannoni	Francesco	Rio (Elba), 1846	cgc
147	<i>Ghigliotti</i>	<i>Giuseppe</i>	Boccadasse, 1843	cgc
148	<i>Janelli</i>	<i>Adamo *</i>	Parma, 1851	cgc

N.	Cognome	Nome	Luogo e anno di nascita	Categoria
149	Languasco	Nicola	Oneglia, 1846	cgc
150	<i>Lavarello</i>	<i>Rocco</i>	Camogli, 1844	cgc
151	<i>Martelli</i>	<i>Elbano Felice</i>	Rio (Elba), 1848	cgc
152	<i>Monteverde</i>	<i>Bernardo</i>	Lerici, 1845	cgc
153	<i>Olcese</i>	<i>Francesco</i>	Genova, 1850	cgc
154	<i>Palazzo</i>	<i>Emilio</i>	Nervi, 1845	cgc
155	Pedretti	Michele	Genova, 1843	cgc
156	Piaggio	Giovanni	Bogliasco, 1844	cgc
157	Risso	Emanuele	Nervi, 1845	cgc
158	<i>Rivara</i>	<i>Giuliano</i>	Deiva, 1846	cgc
159	Rosasco	Gio Batta	Genova, 1851	cgc
160	Roccatagliata	Giuseppe	S. Margherita Ligure, 1847	cgc
161	Sanguineti	Angelo	Genova, 1843	cgc
162	Simeone	Giuseppe	Lerici, 1848	cgc
163	Stagnaro	Angelo	Sestri Levante, 1848	cgc
164	Bottino	Giovanni	Pegli, 1846	costr.
165	Ferrando	Pietro	Foce (Genova), 1849	costr.
166	Ghiggini	Marco Antonio	Lerici, 1834	costr.
167	Giraldi	Luigi Nicolò	Alassio, 1841	costr.
168	<i>Lagomarsino</i>	<i>Lorenzo*</i>	Genova, 1848	costr.
169	Medusei	Innocenzo Francesco	Lerici, 1852	costr.
170	Pinto	Geremia *	Monopoli, 1850	costr.
171	Pereyra	Leon Vittorio Emanuele*	Marsiglia, 1851	costr.
172	<i>Origone</i>	<i>Paolo*</i>	Genova, 1844	costr.
173	Pizzardo	Agostino	Savona, 1841	costr.
174	Rovere	Francesco*	Bergoggi, 1849	costr.
175	Tarditi	Achille*	Torino, 1852	costr.
176	Vallino	Pantaleo	Varazze, 1847	costr.

Fonte: ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28, G. BOCCARDO, *Relazione finale d'anno, 1869-70*, 14 novembre 1870.

* I candidati che hanno superato l'esame sono in corsivo; quelli indicati con “*” sono interni alla scuola.

clc = capitano di lungo corso; cgc = capitano di gran cabotaggio; costr. = costruttore navale di prima classe.

Relazione sull'andamento degli esami di licenza dati nell'istituto nautico di Genova per le sezioni Costruttori e Macchinisti nella sessione estiva 1891-1892

Agli esami generali di licenza per macchinisti in 1° sono iscritti 28 candidati, dei quali 4 interni e 24 esterni; un solo interno è iscritto per la licenza di macchinista in 2°, e due giovani parimenti estranei all'istituto debbono subire gli esami per la licenza da costruttori navali di 1ª classe.

Sono iscritti poi per esami di riparazione sopra una o più materie 33 candidati, dei quali 3 interni, per la licenza di macchinisti in 1°, uno esterno che aspira alla licenza di macchinista in 2°, e due giovani, uno interno ed uno esterno per ripetere alcuni degli esami prescritti per ottenere licenza di costruttori navali di 1ª classe.

Riepilogando sono 31 gli iscritti per esami generali di licenza da macchinista e da costruttore, e 36 sono quelli che debbono esami di riparazioni dei quali 2 fanno la 1ª, 25 la 2ª e 9 la 3ª riparazione.

Giusta il decreto ministeriale 11 Maggio 1892 le prove di esami assegnate per i candidati macchinisti in 1° sono:

Prove scritte sui temi del Ministero	{	Lingua Italiana
		Macchine in generale e macchine a vapore marine

Prova scritta sui temi della commissione locale	Fisica e meccanica elementare
---	-------------------------------

Prove orali	{	Lingua Italiana
		Macchine in generale e macchine a vapore marine
		Doveri del macchinista
		Geometria piana e solida

Prova grafica	Disegno di macchine
---------------	---------------------

Agli aspiranti macchinisti in 2° sono assegnate le prove medesime; però per le scritte con altri temi, e per le orali con programmi diversi.

Per i Costruttori navali di 1ª classe le prove di esami assegnate sono:

Prove scritte sui temi del Ministero	{	Lingua Italiana
		Costruzione navale pratica

Prova scritta sui temi della commissione locale	{	Teoria della nave
		Macchine a vapore e loro applicazione sulle navi

Prove orali

Lingua Italiana
Geometria descrittiva
Costruzione navale pratica
Fisica e meccanica elementare
Teoria della nave
Diritto commerciale e marittimo
Nozioni sulle macchine a vapore

Prova grafica

Disegno di costruzione navale

Giusta il disposto dell'art.5 del citato decreto ministeriale subiscono gli anzidetti esami i candidati macchinisti interni dell'istituto e quelli esterni che sono muniti di licenza tecnica, e per i candidati a costruttori navali di 1^a classe tanto i giovani che hanno frequentato i corsi di un R.^o istituto nautico, quanto gli esterni, poichè questi debbono essere sempre muniti di licenza di scuola tecnica. I candidati esterni, non muniti di licenza di scuola tecnica, che aspirano al grado di macchinista in 1^o o in 2^o, debbono subire tutte le altre prove sulle materie d'insegnamento, non comprese fra quelle precedentemente citate.

Il giorno 4 di luglio ebbero principio le prove scritte, le quali furono successivamente continuate senza interruzione fino al giorno 13 dello stesso mese compreso, cominciando dalle prove per le quali erano pervenuti i temi dal ministero e continuando con quelle per le quali i temi furono compilati dalla Commissione locale nell'ordine seguente:

	Macchinisti in 1 ^o	Macchinisti in 2 ^o	Costruttori di 1 ^a classe
Lunedì 4 Luglio	Lingua italiana	Lingua italiana	Lingua italiana
Martedì 5 Luglio	Macchine	Macchine	Costruzione navale
Mercoledì 6 Luglio	Fisica e meccanica	Fisica e meccanica	Teoria della nave
Giovedì 7 Luglio	Aritmetica ed algebra	Aritmetica e algebra	Macchine
Venerdì 8 Luglio	Disegno macchine	Disegno macchine	Disegno Costruzione
Sabato 9 Luglio	Geometria (1)	Geometria (1)	Geometria (1)
Lunedì 11 Luglio	Disegno lineare (1)	Disegno lineare (1)	Algebra (1)
Martedì 12 Luglio	Geometria descrittiva (1)	—	Geometria descrittiva (1)
Mercoledì 13 Luglio	Trigonometria piana (1)	—	Trigonometria piana (1)

(1) Per i candidati esterni non muniti di licenza tecnica.

In ciascun giorno prima di dettare il tema fu letto l'art. 93 del regolamento annesso al R.^o decreto 211 giugno 1885, facendo ben notare ai candidati le ragioni che potevano dar luogo all'annullamento della prova.

In ciascun giorno fu stabilita una rigorosa vigilanza esercitata costantemente dal sottoscritto, dal capo macchinista di 1^a Signor Gardella Gerolamo, dal sotto capo macchinista Signor Faggioni Francesco e da un professore dell'istituto, a turno.

Nel giorno 5 luglio, quando aveva luogo la prova scritta di macchine a vapore, fu sorpreso il candidato Zoppa Augusto, iscritto per la 3^a riparazione, in possesso di manoscritti di macchine a vapore, per la qual cosa, in conformità delle prescrizioni contenute nel citato art. 93, fu annullata la prova.

Dal giorno 14 al 22 compreso si è proceduto senza interruzioni all'esame dei temi svolti dai candidati.

Il giorno 23 Luglio ebbero principio gli esami orali innanzi a due Commissioni, giusta quanto è prescritto nella circolare ministeriale nell'ordine seguente:

Una Commissione	Altra Commissione
Lingua italiana	Costruzione navale
Trigonometria	Teoria della nave
Geometria piana e solida	Macchine a vapore
Aritmetica e algebra	Doveri del macchinista
Geometria descrittiva	Materiali e combustibili
Geografia	Diritto commerciale e marittimo
Storia	

La presidenza di queste due commissioni fu alternativamente tenuta dal sottoscritto e dal Capo Macchinista Signor Gardella, e ciò perché fosse possibile di avere un'idea generale sul grado di istruzione dei candidati, sulle varie materie.

Il giorno 1° Agosto ebbero termine le prove orali; sia queste prove, come quelle scritte seguirono in perfetto ordine, e furono sempre scrupolosamente osservate tutte le prescrizioni ministeriali, e ciò si potette ottenere mercé la valida cooperazione del preside di questo istituto Prof. ^r Marconi Comm.^{re} Francesco.

Per quanto mi è gradito poter constatare quanto ora ho detto circa l'ordine e la disciplina nel quale procedettero gli esami, per altrettanto mi è doloroso dover riferire che non si può essere altrettanto contenti dei risultamenti degli esami. Annetto alla presente relazione un quadro nel quale sono notati i voti riportati da ciascun candidato sulle varie materie.

Dall'ispezione di tale quadro si scorge che in quasi tutte le materie il numero dei disapprovati è estremamente superiore a quello degli approvati.

Impressiona il risultamento degli esami propriamente tecnici dei candidati a macchinisti in 1°. Ed in vero negli esami di macchine a vapore su 45 candidati presentatisi all'esame solo 6 furono promossi; nella prova grafica di disegno di macchine su 30 candidati 4 sono gli approvati, nell'esame dei doveri del macchinista su 28 alunni 7 furono dichiarati idonei, e finalmente nell'esame sui materiali a combustibili sopra 11 candidati 2 sono gli approvati.

Vuoi nello scrivere negli esami scritti, vuoi nel parlare negli esami orali, la maggior parte dei candidati, specialmente quelli che studiano fuori dall'istituto, mostra-

no di avere una cultura generale assolutamente insufficiente. Ciò d'altronde non meraviglia se si pon mente che per l'ammissione alla 1^a classe dell'istituto i macchinisti debbono presentare la licenza elementare o debbono subire con successo un esame equivalente (circolare ministeriale 27 Giugno 1889 N.° 889).

Per gli esterni poi il fatto è anche più giustificato, poiché essi, per gli art. 251 - 253 della legge Casati, possono presentarsi agli esami di licenza con un semplice certificato d'istruzione ricevuta sotto la sorveglianza paterna.

Per i macchinisti l'istruzione assolutamente tecnica data in modo, quasi del tutto teorico, mancando i mezzi per le pratiche esercitazioni, fa sì che la maggior parte dei candidati risponde in modo da dimostrare di essere poco convinti di ciò che dicono. Mi pare sarebbe assai più conducente di dare per lo meno l'esame pratico sui doveri del macchinista e quello sui materiali e combustibile, dopo un tirocinio di due o tre anni su piroscafi, cioè prima di concedere loro la patente di macchinista.

È da notare che i candidati a macchinista di 1^a classe muniti di licenza tecnica sono esclusi fra gli altri dagli esami orali di Fisica e Meccanica e da quelli sui materiali e combustibili; ciò mi pare poco opportuno, poiché non studiandosi tali materie nelle scuole tecniche, la licenza non dà affidamento che tali studi furono fatti dai candidati.

Si nota il fatto che parecchi candidati iscritti all'esame generale di licenza si presentano preparati così male da riuscire in una sola o in pochissime materie, e ciò mi pare si debba in gran parte attribuire alla facilitazione loro concessa con circolare ministeriale del 9 Giugno 1890 N.° 935, che ammette cioè che un candidato rimandato al 1° esperimento ha diritto di ripresentarsi 3 volte alla riparazione, qualunque sia il numero delle materie nelle quali è fallito.

Il risultato di questi esami mi pare che venga ad accrescere forza e vigore agli argomenti addotti in relazioni ufficiali, per apportare una sostanziale riforma sia per le ammissioni, sia per i programmi, sia per la durata dei corsi, riforma già studiata e pubblicata ma per quanto mi risulta non ancora messa in atto.

Mentre duravano le prove dal preside Comm.^{re} Marconi fu scoperto che il candidato Pagano aveva presentato il diploma di licenza tecnica falsificato.

Informatone il Ministero della Pubblica Istruzione, questi riconosciuta la frode decretò l'annullamento dell'esame di questa sessione, l'esclusione dello stesso candidato dall'esame autunnale, e dette anche incarico al preside di denunciare il fatto alla Regia Procura.

Genova li 5 Agosto 1892

L'Ingegnere Capo di 1^a Classe

Regio Commissario

Fonte: ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28, *Relazione sugli esami di licenza nautica 27 luglio 1892*.

R. Istituto Nautico - Risultato degli esami di licenza (sessione estiva, 1891-1892)

Candidati	Lingua italiana		Geogr.	Storia	Aritmetica Algebra		Dis. lin.	Fisica e Meccanica		Geometr. piana e solida		Geom. descr.		Trigonom. piana		Macchine a vapore		Dis. di Macch.	Doveri dei Macch.	Mater. e Comb.
	S	O			S	O		S	O	G	S	O	G	S	O	S	O			
Boero Angelo	6	6	-	-	-	-	-	3	-	-	4	-	-	-	N	N	3	3	-	
Fiamingo Vittorio	7	7	-	-	-	-	-	4	-	-	6	-	-	-	6	4	4	4	-	
Gennaro Ernesto	6	6	-	-	-	-	-	4	-	-	6	-	-	-	N	N	3	4	-	
Giuglardi Giuseppe	7	4	-	-	-	-	-	5	-	-	4	-	-	-	N	N	5	3	-	
Alberici Alessandro	a	-	6	7	0	N	6	a	-	2	N	a	a	-	a	-	2	4	4	
Allavena Enrico	7	4	-	-	-	-	-	7	-	-	3	-	-	-	3	N	3	5	-	
Balossi Francesco	6	5	-	-	-	-	-	8	-	-	4	-	-	-	5	7	0	6	-	
Barbieri Gio Batta	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	-	-	-	4	N	3	-	-	
Barenco Desiderio	6	5	0	0	5	5	6	7	4	5	7	0	5	5	6	4	5	5	4	
Bertagni G. Antonio	6	6	8	6	2	N	8	2	N	7	8	4	8	8	6	3	6	5	a	
Bibolini Gio Batta	6	6	-	-	-	-	-	5	-	-	9	-	-	-	*	-	3	2	-	
Bottassi Matteo	7	6	-	-	-	-	-	4	-	-	5	-	-	-	a	-	2	a	-	
Canepa Gio Batta	5	6	-	-	-	-	-	4	-	-	5	-	-	-	5	3	2	4	-	
Carbone Enrico	3	N	6	a	0	N	a	2	N	a	-	a	a	-	5	3	a	4	3	
Consigliere Filippo	4	N	2	0	0	N	6	2	N	0	N	0	4	N	4	N	3	5	0	
Conte Luigi	6	2	-	-	-	-	-	6	-	-	a	-	-	-	5	2	2	a	-	
Fontana Santo	3	N	4	r	0	N	5	6	-	6	7	4	5	7	2	N	2	6	2	
Pagano Giuseppe	*	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	-	-	
Parodi G. M. Federico	6	2	-	-	-	-	-	a	-	2	-	-	-	-	6	3	5	6	-	
Pasqualetti Emanuele	6	7	-	-	-	-	-	2	-	-	4	-	-	-	5	5	6	7	-	
Podestà Francesco	8	5	-	-	-	-	-	5	-	-	2	-	-	-	*	-	0	a	-	
Pozzi Amedeo	6	4	3	6	2	N	9	7	5	7	6	6	5	7	6	6	6	6	4	
Risso Antonio	5	3	-	-	-	-	-	0	-	-	a	-	-	-	3	N	1	a	-	

Candidati	Lingua italiana		Geogr.	Storia	Aritmetica Algebra		Dis. lin.	Fisica e Meccanica		Geometr. piana e solida		Geom. descr.	Trigonom. piana		Macchine a vapore		Dis. di Macch.	Doveri dei Macch.	Mater. e Comb.
	S	O			S	O		S	O	S	O		S	O	S	O			
Rossi Antonio	5	5	3	6	5	7	5	6	6	3	N	0	5	5	5	4	2	5	6
Shiavi Natalino	3	N	-	-	-	-	-	4	-	-	6	-	-	-	4	N	2	6	-
Solari Gio Batta	4	N	-	-	-	-	-	3	-	-	a	-	-	-	a	-	0	a	-
Nappi Costantino	6	7	-	r	-	-	-	9	-	-	6	-	-	-	6	4	7	6	-
Venzano Gio Batta	4	N	-	-	-	-	-	5	-	-	5	-	-	-	a	-	0	a	-
<i>Boero Giacomo</i>	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianetto Antonio	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-
Passerini Amerigo	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-
Barabino Alfredo	4	N	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3	N	1	-	-
Bobone Stefano	5	5	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	5	1	-	4	-
Badaracco Emilio	-	-	-	-	3	N	-	5	7	2	N	-	7	8	-	-	-	-	-
Burlando Placido	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	4	-	-	-	3	N	-	-	-
Calvi Giuseppe	4	N	4	a	-	-	-	0	N	-	-	-	-	-	3	N	-	-	-
Cappanera Luigi	-	-	-	-	2	N	-	2	N	0	N	-	0	N	4	N	-	-	-
<i>Carbone Emanuele</i>	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Casella Angelo	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	6	4	-	-	-
Costa Salvatore	-	-	-	-	2	N	-	5	4	-	-	-	-	-	5	5	-	-	-
Daneri Andrea	5	2	a	-	2	N	-	0	N	4	N	-	6	6	5	0	-	-	-
De Negri Attilio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	N	-	-	-	5	0	-	a	-
Dezani Carlo	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	2	-	4	5
Dezani Felice	5	5	-	-	-	-	-	2	N	4	N	0	-	-	3	N	-	5	6
<i>Ferro Antonio</i>	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marasciulo Cosimo	3	N	-	6	0	N	4	2	N	0	N	-	3	N	0	N	1	4	3
Melampi Aristide	-	-	-	-	-	-	-	5	6	-	-	-	-	-	5	4	-	-	-
<i>Moretto Luigi</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6	-	-	-	-	-

Candidati	Lingua italiana		Geogr.	Storia	Aritmetica Algebra		Dis. lin.	Fisica e Meccanica		Geometr. piana e solida		Geom. descr.		Trigonom. piana		Macchine a vapore		Dis. di Macch.	Doveri dei Macch.	Mater. e Comb.
	S	O			S	O		S	O	G	S	O	G	S	O	S	O			
Orengo Alberto	-	-	5	-	2	N	-	8	6	-	-	0	5	7	4	N	-	-	-	4
Paris Luigi	-	-	-	-	0	N	-	4	N	0	N	2	4	N	2	N	-	-	-	-
Pastore Gio Batta	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	7	-	-	-	4	N	1	2	-	-
Raulli Antonio	5	7	-	-	2	N	6	6	6	4	N	2	6	7	5	7	-	-	-	-
<i>Roberti Gualberto</i>	-	-	-	-	-	-	-	8	7	-	-	-	-	-	8	9	-	-	-	-
<i>Rolla Giuseppe</i>	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	7	7	-	-	-	-
Savignone Ricardo	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	3	N	-	4	-	-
Tecola Alfredo	-	-	-	-	-	-	-	7	5	4	N	-	-	-	4	N	-	-	-	-
Tortarolo Ernesto	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-	-	4	N	-	4	-	-
Trasino Francesco	-	-	-	-	2	N	-	6	6	4	N	-	-	-	5	7	-	-	-	-
Viganego Bartolomeo	-	-	-	-	2	N	5	0	N	0	N	-	a	-	2	N	1	2	a	-
Zappa Augusto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	a	-	-
Zenoglio Quirico	-	-	-	6	-	-	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Genova, li 5 Agosto 1892

L'Ingegnere Capo di I Classe
Regio Commissario

* Esame annullato

S = scritto

G = grafico

a = candidato assente

Sono scritti in corsivo i candidati approvati

O = orale

N = candidato non ammesso all'esame

r = il candidato si ritira

Fonte: ACSR-MPI, Divisione cit., b. 28, *Relazione sugli esami di licenza nautica 27 luglio 1892.*

Capitolo III - Camogli, evoluzione di un antico borgo marinaro

1. “Camogli per la navigazione è come la succursale di Genova”

Camogli, borgo di antica vocazione marinara, alla fine del Settecento soprattutto attivo nel piccolo cabotaggio e nella pesca, vive, in epoca napoleonica, un primo importante mutamento¹. Alcuni bastimenti camogliesi partecipano alla campagna d’Egitto da cui gli armatori traggono larghi profitti investiti in nuovi bastimenti a loro volta impiegati in più ampi traffici commerciali². Ciò spiega come nel 1815 questo borgo risulti essere uno dei primi centri marittimi della provincia, secondo solo a Nervi, e superiore a Genova, per le imbarcazioni superiori alle 75 tonnellate³.

Poiché l’attività marinara è centrale per l’economia dei residenti, nella cittadina vive un elevato numero di abilitati al comando di navi, secondo solo a Genova, ma con ben altro significato se si rapporta questo dato alla popolazione, che conta circa 4.900 abitanti, mentre nel capoluogo ne risiedono poco meno di 90.000⁴.

¹ Sulle vicende di Camogli nel periodo del governo francese cfr. A. PELLEGRINI, *Napoleone e il porto di Camogli*, in *Camogli da borgo a città. Notizie storiche e spunti di ricerca*, Atti del convegno di studi storici in occasione del 125° anniversario del conferimento del titolo di città al comune di Camogli 1877-2002, a cura di G.B.R. FIGARI, Genova 2004, pp. 133-174.

² G.B. FERRARI, *Capitani di mare e bastimenti di Liguria nel secolo XIX*, Rapallo 1939, p. 7; R. FIGARI, *Camogli, la città dai mille bianchi velieri, che non accettò il vapore*, in « Corriere Mercantile », 17 aprile 1987.

³ U. MARCHESE, *L’industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859*, in « Archivio economico dell’Unificazione italiana », s. I, VI/1 (1957); G. REDOANO COPPEDÈ, *Navi, marittimi e maestranze cantieristiche da Capo Noli al Corvo nei primi tre lustri dell’annessione della Liguria al Regno di Sardegna*, in « Bollettino dei Musei civici genovesi », nn. 16, 17, 18 (gennaio-dicembre) 1984, pp. 65-85, nn. 19, 20, 21 (gennaio-dicembre) 1985, pp. 61-87; qui I, pp. 71-74.

⁴ G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, Torino 1961, pp. 360-361.

Numero navi e tonnellaggio nei principali centri costieri liguri (1815)

Comune	tonnellaggio	numero navi totale	numero navi gran cabotaggio
Genova	4.030	47	17
Nervi-S. Ilario	2.923	31	31
Camogli	2.767	35	22
Chiavari	2.294	53	7
Diano Marina	2.202	38	9
Andora-Laigueglia	1.406	20	11
Lerici	1.398	58	1
Savona-Vado	1.132	29	3

A partire da questo momento aumenta sistematicamente la stazza di molta parte del naviglio, che va nel Mar Nero, nel Baltico, nel Golfo di Guinea⁵. Nel 1827 il 68% della popolazione è costituito da marittimi, di cui 120 abilitati al comando in qualità di padroni e capitani, 1.123 marinai e 501 mozzi⁶. Tre anni dopo la flotta di Camogli partecipa alla conquista dell'Algeria e ne trae ancora larghi benefici; la sua presenza è così diffusa sui mari che di lì a poco un viaggiatore sostiene che Camogli «per la navigazione è come la succursale di Genova»⁷. È perciò pronta a cogliere l'occasione di nuove rotte atlantiche degli emigranti.

La guerra di Crimea rappresenta un momento centrale nell'ulteriore crescita della flotta e delle attività marittime camogliesi⁸. In quella favorevole congiuntura, per il continuo rialzo dei noli, gli armatori riescono a ricavare ingenti somme, che ancora reinvestono nell'armamento arrivando a controllare il traffico di oltre un migliaio di velieri⁹. Il fatto che tutta la cit-

⁵ T. GROPALLO, *Il romanzo della vela. Storia della marina mercantile a vela italiana nell'Ottocento*, Genova 1973, p. 40 e sgg.

⁶ G. REDOANO COPPEDÈ, *Navi, marittimi, maestranze* cit., II, pp. 64-68.

⁷ D. BERLOTTI, *Viaggio nella Liguria marittima*, Torino 1834, p. 33.

⁸ G.B. FERRARI, *Capitani di mare e bastimenti di Liguria* cit., p. 320 e sgg.; T. GROPALLO, *Il romanzo della vela* cit.; M. DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale in A vela e a vapore* cit., pp. 83-107.

⁹ G. ANNOVAZZI, *All'epoca eroica della vela*, in « Il Nautico 1875-1975 », numero unico a cura del Comune di Camogli e dell'Istituto Nautico "C. Colombo", 1975, pp. 26-27. Si veda anche P. SCHIAFFINO, *I viaggi transoceanici di Capitan Schiaffino*, Genova 2002, p. 16 e sgg.,

tadina ruoti intorno all'economia marittima, dove ogni gruppo familiare, inteso in senso allargato, investe in "carati" delle navi, porta a un'ulteriore concentrazione del rapporto solidale fondando nel marzo 1853 la « Società di mutua associazione marittima camogliese » cui nel giro di pochi mesi aderiscono ottantasette associati con centoquarantatre bastimenti¹⁰.

In parallelo con l'incremento delle attività della marineria locale si evolve anche il settore dell'istruzione e, come in altre zone della costa ligure, si registra la presenza di numerose iniziative private, la cui collocazione nel tempo è complessivamente incerta. Si sa che nel 1780 nasce una Scuola di Marina, finalizzata al conseguimento del titolo di "patronus", sostenuta dal capitano De Gregori e dall'armatore Lavarello, che diventa "Scuola normale" nel periodo napoleonico¹¹. Chiusa questa organizzazione con la fine del governo francese, ne viene aperta un'altra dal sacerdote Erasmo Schiaffino, per la preparazione degli esami da sostenere a Genova presso il Consolato del mare, che termina con la morte del religioso. Certamente prosperano molte organizzazioni con intento formativo, che si affiancano alla tradizionale "scuola paterna". Si ha specifica notizia dell'attività svolta dal maestro Bastero¹² o di un'altra organizzazione privata riconosciuta nel 1855, composta di una sola classe e mantenuta a spese degli allievi, e, ancora, di una scuola di istruzione nautica attiva intorno al 1860¹³. Si tratta comunque di iniziative nel complesso sporadiche e di ridotta complessità.

Nel 1874 l'amministrazione comunale decide di aprire un istituto nautico. È una scelta importante, di fatto operata dagli armatori del borgo, che puntano ad avere a capo dei loro equipaggi e, soprattutto, delle loro navi, personale qualificato. È un momento di ampie attività svolte su più fronti: il

e, nello stesso, pp. 9-10, si riportano i testi che portava con sé un comandante di velieri nella seconda metà dell'Ottocento.

¹⁰ A. SCHIAPPACASSE, *L'istruzione nautica in Liguria tra XIX e XX secolo*, Tesi di laurea discussa presso l'Università di Genova, Facoltà di Economia e Commercio, a.a. 1989-1990; T. GROPALLO, *Il romanzo della vela* cit., p. 40.

¹¹ G. GUIDOTTI, *Il Nautico di Camogli dalla fondazione ai giorni nostri*, in « Il Nautico 1875-1975 » cit., p. 9.

¹² R. FIGARI, *Scuola nautica d'altri tempi* in « La Madonna del Boschetto », 3 (1975), pp. 15-16.

¹³ G. GUIDOTTI, *Il Nautico* cit., p. 9.

Comune ha disponibilità finanziarie in misura notevole e crea infrastrutture e servizi. Fra questi, appunto, l'Istituto Nautico¹⁴.

Dopo una fase preparatoria piuttosto faticosa, il 2 maggio 1875 l'istituto è inaugurato e ha inizio un, sia pur breve, primo anno scolastico.

L'8 novembre 1875, il secondo anno scolastico prende il via con un buon gruppo di insegnanti

Professore	Insegnamento	Retribuzione (Lire)
Edoardo Salviati	Matematiche	2.200 (annue)
Lorenzo Cozzi	Italiano e Storia	2.000 (annue)
Giuseppe Pezzolo	Attrezzatura navale	50 (mensili)
Damiano Bolognini	Lingue	60 (mensili)

Fonte: ACC, Delibera del Consiglio comunale, verbale del 14 novembre 1875.

L'assetto del corpo docente e, più in generale, la complessiva sistemazione dell'Istituto, sono approvati dal Ministero, che, dopo un'ispezione, dichiara il "pareggiamento" alle scuole governative: Camogli diventa così sede di esame.

L'obiettivo successivamente perseguito dal consiglio comunale è quello della "regificazione", intendendosi con questo termine che l'istituto è dichiarato governativo. Non è un percorso facile perché alla richiesta avanzata in tal senso fin dall'aprile 1877 il Ministero oppone ragionevolmente che, oltre a Genova, nella Riviera di Levante operano altri quattro istituti¹⁵. Da Camogli si rinnovano le richieste e nulla di nuovo sembra possa giungere da parte governativa; se non che le scuole nautiche vicine si dibattono in non poche difficoltà e questo comincia a far mutare il quadro complessivo. La chiusura del nautico di Recco fa desistere i camogliesi dalla minacciata interruzione di attività, in attesa dell'evoluzione degli eventi. Nel dicembre 1878

¹⁴ È di questi anni l'ampliamento del porto, l'apertura dell'ufficio postale etc. (R. FIGARI - S. BAGNATO BONUCCELLI, *La marina mercantile di Camogli*, Genova 1983, p. 120 e sgg.); va menzionata anche la costruzione del Teatro Sociale (A. PIZZI BAROFFIO, *Il Teatro Sociale di Camogli: eventi*, in *Camogli da borgo a città* cit., pp. 87-132), dell'asilo infantile (C. CAMPODONICO, *L'asilo infantile Umberto I: storia di un'istituzione camogliese fra sviluppo demografico e beneficenza privata*, *Ibidem*, pp. 199-255). Tutto ciò concorre a far sì che al comune sia conferito il titolo di città (28 dicembre 1877).

¹⁵ ACC, Delibera del Consiglio comunale, verbale del 22 luglio 1877.

finisce anche l'esperienza di Rapallo e si aprono così anche per Camogli nuove prospettive. Il Ministero, sia pure con tempi più lunghi del previsto, svolge infine l'ispezione necessaria, che, nell'agosto 1880, porta al provvedimento richiesto¹⁶. Ad esso fa seguito un ampliamento del gruppo docente al pagamento del quale il Comune concorre al 50% (£ 15.284 per il 1880-81) oltre alle spese per i locali e il materiale scientifico e scolastico.

2. Crisi della marina velica e difficoltà dell'Istituto

Nel giugno 1882 la scuola viene intitolata a Cristoforo Colombo e pare avviata verso un buon consolidamento. Si tratta però di una sicurezza di breve periodo dal momento che con i primi mesi dell'anno successivo si presentano le prime difficoltà. Alla base dell'organismo scolastico sono i problemi finanziari che affliggono il Comune. Il primo segnale del clima negativo si concretizza nella proposta avanzata dal consigliere Giuseppe Schiaffino di chiudere momentaneamente il Colombo per ridurre la spesa. Buona parte degli amministratori respinge tale ipotesi perchè è convinta della buona scelta fatta; anzi, ritiene che debba essere perfezionata avviando il corso per macchinisti. È quanto avviene il 17 dicembre 1883.

La crisi della marina si mostra frattanto in tutta la sua gravità e non si intravedono a breve rimedi atti a incrementare le entrate municipali. Vengono chiesti finanziamenti alla Provincia¹⁷, ma non sono sufficienti a evitare una crisi molto grave, che il 21 agosto 1884 si traduce nella decisione da parte comunale di procedere alla soppressione dell'istituto a partire dal successivo anno scolastico.

La risposta governativa è molto dura e si giudica tale scelta intempestiva e unilaterale, anche alla luce delle notevoli pressioni esercitate non molti

¹⁶ RDL 11 agosto 1880, n. 5636; P. STURLESE, *L'Istituto Nautico di Camogli dalla fondazione al 1914. Contributo alla Storia degli Studi navali in Italia. Relazione scritta per incarico della Presidenza e della Giunta di Vigilanza da allegare come documento alla Mostra didattica inviata dall'Istituto all'Esposizione internazionale di Marina e di Igiene marinara in Genova, Recco 1914.*

¹⁷ Nel dicembre dello stesso anno questo ente decide di interrompere il sussidio annuale di £ 1.000 con la giustificazione che in precedenza la somma destinata non era stata riscossa. In risposta i camogliesi spiegano di avere accumulato il capitale per far fronte alle spese di impianto della sezione Macchinisti che, date le condizioni della marina, è ormai indispensabile perchè l'istituto sia idoneo (ASPG, V. 5. 5, "Istituto nautico di Camogli", risposta del Consiglio comunale del 31 agosto 1883).

anni prima per ottenere la regificazione del nautico¹⁸. Non si comprende inoltre come sia possibile conciliare una simile presa di posizione con l'avviamento della sezione macchinisti e un complessivo buon andamento dei corsi¹⁹. La reazione immediata da parte prefettizia di annullare la delibera in questione è in realtà un modo per prendere tempo e uscire da questo scontro diretto²⁰. Nell'ottobre successivo viene infatti concesso un sussidio governativo di £ 3.000 per concorrere alle spese necessarie all'asestamento completo della sezione macchinisti cui ne segue a breve distanza un altro di £ 1.500.

I sussidi straordinari non possono risolvere una situazione deficitaria a causa della crisi del comparto marittimo, cuore dell'economia del centro rivierasco. Nel bilancio comunale del 1885 la spesa per il mantenimento dell'istituto nautico ascende a 10.000 lire²¹. Due anni dopo la situazione viene giudicata insostenibile dal momento che il conto consuntivo si chiude con un deficit di £ 4.152, né si hanno migliori previsioni per il futuro²². Per tale motivo nel giugno 1887 il Comune vota di nuovo la soppressione del nautico; il Ministero si oppone ancora e chiede la revoca della delibera. Si rinnova il contrasto di qualche anno prima, forse in tono ancora più aspro. Da parte comunale ci si rifà alla legge Casati e si sintetizza che se il Ministero vuole l'istituto, « lo mantenga a sue spese »²³.

Ripercorrendo le tappe del confronto in atto i camogliesi individuano in termini molto netti il rapporto tra crisi economica e impossibilità al mantenimento di un importante organismo scolastico. Nel 1881 – si ricorda – questo è divenuto governativo senza la stipulazione di alcun accordo bilaterale

¹⁸ In una comunicazione al Ministero il Prefetto definisce la delibera comunale « deplorabile sotto ogni rapporto » (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 53, fasc. 2. “Camogli 1880-1896”, lettera del 25 agosto 1884).

¹⁹ A livello nazionale Camogli è al quarto posto per numero di allievi.

²⁰ La motivazione è che la delibera contiene « diverse violazioni della prescrizione di legge » (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 53, lettera del Prefetto del 26 settembre 1884).

²¹ Per gli stipendi al personale docente e dirigente costituito da otto professori e per il salario a un bidello.

²² ACSR-MPI, Divisione cit., b. 53, Seduta straordinaria del Consiglio comunale di Camogli sul deliberato 23 giugno 1887, 23 luglio 1887.

²³ *Ibidem*. Nel borgo si arriva anche a sospettare che il gruppo favorevole alla sopravvivenza della scuola sia ristretto a un'unione di persone con delle “aderenze” con l'istituto stesso. Beghe locali, quindi, ma indicative del clima infuocato in cui si svolgono gli avvenimenti.

con il Governo relativo al concorso nelle spese. Allora l'amministrazione comunale poteva farsi carico delle spese «viste le condizioni ... della Marina Mercantile e quelle finanziarie del suo bilancio», ma, si precisa in un'articolata risposta al ministero, «al giorno d'oggi le condizioni allora esistenti sono tutt'affatto mutate: lo dice più che altro l'inchiesta sulla Marina Mercantile il fatto che i valori assicurati nel 1877 presso la Mutua Camogliese ascendevano a quaranta milioni, ora sono ridotti a meno che sei; che la tassa di Ricchezza Mobile armatori che allora dava oltre a 500 mila circa lire, ora ne dà meno di 70 mila; che la prosperità di Camogli unicamente era la sua marina a vela che è pressoché morta; che inoltre il Bilancio del Comune è in tristissime condizioni avendo disgraziatamente forti impegni»²⁴. Non sussistendo alternative alla marina tradizionale, né la possibilità di sopperire con altre attività produttive, sono decaduti i presupposti di una scelta fatta in tempi di benessere: questa in sintesi è la risposta alla crisi. Resta, è vero, la sezione macchinisti, ma costituisce una piccola cosa e un'entità nuova, del tutto avulsa rispetto alla tradizionale fonte di reddito del luogo: la marina a vela²⁵.

La soppressione del nautico di Chiavari, a decorrere dal primo ottobre 1887, rafforza nel Ministero la necessità di mantenere in attività quello di Camogli, che diventa a questo punto la sede naturale di raccolta delle zone circostanti. Continua a distanza il confronto fra le due parti, che pare non riescano a trovare alcun punto di incontro e le considerazioni governative su espresse sono catalogate come ridicole²⁶.

L'istituto non chiude perché il Ministero si oppone con determinazione, peraltro concorrendo in maniera consistente al suo mantenimento con un primo contributo di £ 2.000 per l'acquisto di libri da farsi nel 1888, e ancora con £ 5.000 date nell'agosto dell'anno successivo per completare i laboratori scientifici. Ad esso si affianca la Giunta di Vigilanza che provvede alla dotazione di macchinari per la sezione macchinisti.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ A Roma arrivano anche lettere, di difficile identificazione, nelle quali si afferma che «sarebbe opera vandalica» sopprimere il Nautico e si assicura che la «parte benpensante del paese non è stanca di lottare contro i Protei multiformi, che si nascondono combattendo e vanno di continuo macchinando contro l'istruzione» (*Ibidem*, lettera del 10 agosto 1887).

²⁶ «È ridicolo, non va che si debba tenere Camogli per favorire Chiavari», osserva il consigliere De Negri discutendo le affermazioni del Prefetto (*Ibidem*, lettera del 20 settembre 1887).

Alcuni persistono nel voler modificare l'esistente e propongono di ridurre le spese trasformando l'istituto in una scuola tecnica triennale, preparatoria per un livello superiore di studi, ma la proposta non si concretizza.

Nella gestione di questa fase complessa e combattuta emerge ancora una volta la consapevolezza del mutamento dell'economia locale e della sua difficile conversione: « non si hanno purtroppo in paese stabilimenti industriali od altro come hanno per lo contrario non pochi paesi della riviera di ponente, poiché tutto era a Camogli basato sui proventi della marina mercantile », osserva l'assessore anziano Antonio Ansaldo nel 1888 alludendo alla diversa condizione di Savona²⁷, e alle sue maggiori opportunità di sbocco lavorativo.

3. *L'assestamento dell'Istituto*

A livello nazionale nel gennaio 1891 viene introdotto un corso preparatorio biennale per portare a un livello più alto e omogeneo la preparazione di quanti affluiscono agli istituti nautici. Come si è visto l'iniziativa non ha quasi vita e il provvedimento è abrogato nel luglio 1892.

A Camogli non si dà immediatamente il via al corso, ma, forse un po' tardivamente, si comprende che sussiste l'opportunità di dare una formazione di base. Pertanto l'iniziativa è avviata nel 1893. La cosa in sé non ha particolare significato se non quello di indicare una rinnovata attenzione per gli studi nautici e tecnici nel loro complesso. Così che, dopo avere avviato questo corso preparatorio, l'anno seguente, nell'ottobre 1894, si decide di sostituirlo con una scuola tecnica comunale da annettersi al nautico. L'Amministrazione intende così dare ai giovani la possibilità di proseguire con gli studi marittimi, ma anche commerciali e tecnici. Nei primi due anni vi affluiscono ventiquattro e quarantasette studenti, ma la gestione si rivela più complessa del previsto e viene reintrodotta il corso preparatorio a partire dal 1895-96.

Mentre si tentano soluzioni diverse che rendano compatibili le condizioni locali con la normativa nazionale, con molta schiettezza sono palesate le difficoltà e i punti critici dell'Istituto nautico. Il preside E. Goeta redige una relazione sull'anno scolastico 1892-93 in cui non si tacciono elementi

²⁷ ASPG, V. 5.5, lettera al Prefetto il 14 maggio 1888. Lo stesso Ansaldo, affrontando la medesima questione relativa all'istituzione di una scuola tecnica aveva osservato che « dal lato economico se l'istruzione è utile, se si può ancora sollevare il paese, l'istruzione pubblica è l'unico mezzo » (*Ibidem*, verbale del Consiglio comunale di Camogli, 25 marzo 1888).

negativi, peraltro molto simili a quelli riscontrati negli stessi anni da altri presidi di omologhi organismi scolastici. Per gli studenti della prima classe si rileva la « pochissima coltura con cui finora venivano ammessi i giovani dell'Istituto »: l'annotazione non suona certo inconsueta, così come non sorprende che sia sottolineata una « particolare negligenza da parte dei parenti »²⁸. Tuttavia anche in queste note compaiono elementi nuovi, che concorrono a delineare un clima di mutamento. Gli allievi cominciano a dare « maggiore importanza all'insegnamento della patria lingua »²⁹, in tal modo comincia forse a venir meno « il vecchio e deplorato pregiudizio, comunissimo in questo paese eminentemente marittimo, che si possa attendere al commercio navale senza alcuna cognizione letteraria ».

C'è molto da fare e l'attrezzatura necessaria per Fisica, Meccanica e Macchine « non è ragguardevole », ma si dichiara che sono in atto misure per ovviare a questo problema. Intanto gli allievi del terzo e quarto corso macchinisti sono condotti a fare « escursioni scientifiche » in compagnia dei docenti di Macchine a vapore e Meccanica³⁰. Il resoconto di questa esperienza segnala la volontà di dare alla sezione una valenza professionale sganciata dal contesto locale, proiettata nel più largo ambito di una nuova tecnologia, sia in mare che a terra. Nell'articolata serie di visite in diverse località i docenti possono mostrare agli allievi una serie di « officine dal vivo » che non ha eguali su altre piazze. Dove infatti si troverebbe l'opportunità di visitare l'Ansaldo e l'Odero, ma anche bastimenti inglesi, norvegesi, tedeschi? L'ingegner Goeta e il collega Malvezzi mostrano agli studenti i diversi apparecchi, prima visti nelle officine di produzione a Sestri e a Savona, e poi installati a bordo.

Allo stabilimento meccanico navale Cravero alla Foce gli allievi vanno a vedere grandi parti meccaniche quali il mozzo della pala d'elice del « Vittoria », un piroscafo della società « La Veloce », forni per la fusione della ghisa e del bronzo e ancora macchine fisse da 1.200 cavalli. All'Ansaldo vengono mostrate due macchine da 6.500 cavalli l'una da destinare a un nuovo incrociatore. Ci sono grandi e piccoli meccanismi, strumenti ausiliari, anche modesti,

²⁸ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 53, *Relazione finale sull'andamento degli studi durante l'anno scolastico 1892-93*, 8 gennaio 1894.

²⁹ Probabilmente vuol dire che non parlano solo in dialetto!

³⁰ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 53, *Relazione a S.E. il Ministro della Pubblica Istruzione intorno alle escursioni scientifiche compiute dai professori di macchine a vapore e meccanica, Ing. E. Goeta e G. Malvezzi*. Il testo della relazione è riportato in appendice a questo capitolo.

ma di grande applicazione, accanto alle caldaie per il «Singapore» e il «Domenico Balduino» della Navigazione Generale Italiana.

Mentre la visita prosegue sono colti altri elementi non solo tecnici: alla Odero si constata «con dispiacere che il lavoro difetta alquanto» e anche a Savona lo stabilimento già appartenente alla Tardy e Benech presenta uno «spettacolo di desolazione. I treni non agivano, la gran parte delle macchine era ferma». Un'esperienza comunque importante per vedere da vicino le conseguenze di una crisi aziendale e le condizioni di officine in un momento con poche commesse di lavoro. Non vi sono comunque soltanto spettacoli desolanti sul piano industriale: alla Delta di Cornigliano o alla Migliardi di Savona si respira dinamismo e inventiva.

Per un docente è di grande soddisfazione mostrare impianti e parti meccaniche e lasciare che gli studenti mettano in pratica le nozioni impariate, unitamente alla capacità di osservazione e di valutazione. Sulle navi in porto a Savona, si riferisce nella relazione, «vedemmo come la macchina a triplice, bella semplice, vicina alla perfezione, si trova anche a bordo dei rozzi bastimenti da carico e dei carbonai» e fa piacere che gli allievi trovino la macchina compound «pesante, antica, grossolana» e che, più in generale, siano in grado di giudicare velocemente. Sempre in quel porto non ha pari l'insegnamento tratto dal vedere l'«Adria», un bastimento già molto vecchio: «vedemmo a qual punto era l'industria meccanica navale, 40 o 50 anni fa». Alla Scuola superiore navale è ammirato uno stupendo modello di macchina compound di grandezza naturale. Navi vecchie, meccanismi nuovi e anche vapori affondati, tutto questo vedono gli allievi del Nautico di Camogli. Come osservano gli estensori del documento, «Quivi si vive sempre col vero sotto gli occhi».

Un viaggio d'istruzione così diversificato è il segnale di grande apertura verso il mondo di una futura possibile professione.

Tuttavia il Cristoforo Colombo non è esente da lacune. Nel luglio 1895 il prof. Sebastiano Enrico De Martino³¹, su indicazione del ministro Guido Baccelli, effettua un'ispezione sulla parte applicativa dell'insegnamento. Quando il commissario arriva a Camogli una bella officina è appena stata consegnata. Fino ad allora evidentemente le esercitazioni erano svolte in un piccolo locale con scarsa sorveglianza. Nel complesso si annota la ne-

³¹ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 16, fasc. 31, *Relazione a S.E. il Ministro della Pubblica Istruzione sull'insegnamento pratico in officina impartito negli Istituti nautici di Gaeta, Procida, Trapani, Ancona e Camogli*, Ispezione condotta l'8 luglio 1895.

cessità di migliorare la dotazione così come sarebbe stato meglio che il capo officina, “molto esperto”, fosse più attento all’insegnamento³².

Il De Martino è stato mandato per effettuare controlli e svolge perciò una verifica rigorosa, che non risparmia critiche: «a nessuno riuscì fare una saldatura a pezzi incontrati o a pezzi sovrapposti», così come manca esercizio nei lavori di banco. In generale gli allievi appaiono «pochissimo abituati a lavorare in base a schizzi quotati, perché li misero in disparte durante il lavoro», continua a riferire il commissario. Viene emesso un giudizio severo pur nella consapevolezza di aver richiesto prove non semplici. In conclusione comunque questi prevede la possibilità di entrare presto a regime e pone Camogli al terzo posto sui cinque visitati: dopo Ancona e Procida, prima di Gaeta e Trapani.

Mentre si procede a rafforzare e migliorare l’organizzazione e la didattica dell’istituto, in seno al Consiglio si protraggono ancora per qualche anno le discussioni sull’opportunità di mantenerlo in vita. Il partito dei critici si riduce mano a mano che l’economia marittima si riprende. Traffici di emigranti e incremento di merci in arrivo nel porto di Genova giocano un ruolo importante. Ciò ha un’immediata ripercussione sull’andamento della popolazione studentesca. Con il corso preparatorio biennale e con quello successivo, biennale anch’esso, per capitani e macchinisti, il Colombo è in grado di formare personale specializzato per una nuova marina, non più camogliese. Nel 1904, con 160 allievi, è il primo istituto nautico d’Italia per numero di iscritti, segno che la comunità ha trovato uno sbocco nazionale³³.

Coerentemente con questo allargamento di prospettive Camogli partecipa nel 1900 all’Esposizione di Parigi e riceve la medaglia d’argento e la buona classificazione per la mostra didattica³⁴; sarà presente all’Esposizione internazionale di Marina e di Igiene marinara svoltasi a Genova nel 1914³⁵.

³² Si annota che egli «... come quasi tutti gli abili operai (è) poco idoneo ad insegnare metodicamente l’arte da lui tanto bene posseduta» (*Ibidem*).

³³ Le difficoltà finanziarie del Comune non vengono meno. Sulle reiterate richieste di contributi alla Provincia vedi ASPG, V. 5. 7; V. 5. 9; V. 5. 10; V. 5. 13.

³⁴ R. ISTITUTO NAUTICO “C. COLOMBO”, *Notizie sull’Istituto e sui saggi inviati all’Esposizione Universale di Parigi 1900*, s.l., redatto da E. Goeta; MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE, *L’insegnamento nautico all’Esposizione di Parigi del 1900. Relazione al Ministero della Pubblica Istruzione del Prof. Nicola Serra Caracciolo. Insegnante di costruzione navale nel R. Istituto Nautico di Napoli*, Roma 1901.

³⁵ P. STURLESE, *L’Istituto nautico di Camogli cit.*

4. *Gli studenti*

L'andamento degli iscritti segue in modo piuttosto fedele quello dell'economia marittima e, per un certo lasso di tempo, le vicende del settore velico in particolare. Come si è visto, l'esordio del nautico avviene in un momento di euforia del commercio camogliese, in un contesto di fiducia nel futuro della vela che, vista la totale gratuità del vento rispetto al carbone³⁶, viene giudicata di incomparabile competitività.

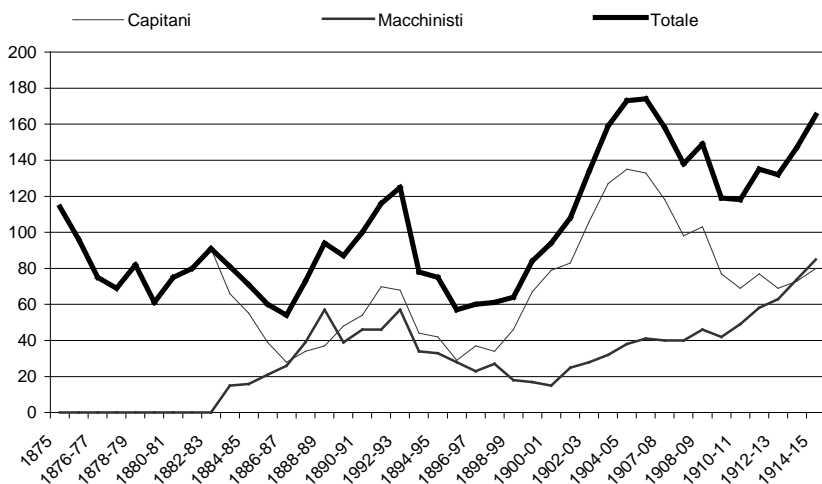
Iscritti nelle sezioni capitani e macchinisti (1875-1914/15)

Anno scolastico	Alunni			Anno scolastico	Alunni		
	Capitani	Macchinisti	Totale		Capitani	Macchinisti	Totale
1875	114	–	114	1895-96	29	28	57
1875-76	96	–	96	1896-97	37	23	60
1876-77	75	–	75	1897-98	34	27	61
1877-78	69	–	69	1898-99	46	18	64
1878-79	82	–	82	1899-00	67	17	84
1879-80	61	–	61	1900-01	79	15	94
1880-81	75	–	75	1901-02	83	25	108
1881-82	80	–	80	1902-03	106	28	134
1882-83	91	–	91	1903-04	127	32	159
1883-84	66	15	81	1904-05	135	38	173
1884-85	55	16	71	1905-06	133	41	174
1885-86	39	21	60	1907-08	118	40	158
1886-87	28	26	54	1907-08	98	40	138
1887-88	34	39	73	1908-09	103	46	149
1888-89	37	57	94	1909-10	77	42	119
1889-90	48	39	87	1910-11	69	49	118
1890-91	54	46	100	1911-12	77	58	135
1891-92	70	46	116	1912-13	69	63	132
1992-93	68	57	125	1913-14	73	74	147
1993-94	44	34	78	1914-15	80	85	165
1894-95	42	33	75				

³⁶ Gli atti dell'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile costituiscono un documento fedelissimo di tali convincimenti; vedi M.S. ROLLANDI, *Lavorare sul mare* cit., p. 16 e sgg.

A dire il vero sussistono già le prime difficoltà, ma nella cittadina ligure nulla fa prevedere che si tratti del segnale di una lunga congiuntura negativa. Per questo motivo dal 1875 al 1881-82 il numero degli iscritti ha una buona media, che però diminuisce rapidamente a partire dall'anno successivo³⁷. Nel giro di cinque anni, dal 1882-83 al 1886-87 gli allievi capitani scendono da 91 a 28, con un calo del 70%. Alla contrazione degli iscritti fa eccezione una leggera ripresa nel 1891-92 e nel 1892-93, forse in concomitanza con delle aspettative nate per un leggero movimento positivo nei traffici alla fine degli anni Ottanta, ma la conferma della mancata espansione si traduce immediatamente in un nuovo calo delle iscrizioni.

Iscritti nelle sezioni capitani e macchinisti (1875-1914/15)



³⁷ I dati relativi agli studenti e alla loro composizione sono stati tratti da ASIN-Ca, Registri delle iscrizioni, 1875-1888; Registri annuali d'iscrizione e degli esami di promozione, sezione capitani, sezione macchinisti e corso preparatorio, 1888/89-1914/15; Registro esami di licenza capitani di lungo corso, capitani di gran cabotaggio, macchinisti, 1875-1896; Registro esami di licenza, sezione capitani, 1897-13, 1913-1933; Registro degli esami di licenza, sezione macchinisti, 1897-1913, 1913-1924. Per quanto concerne il dato relativo alla popolazione scolastica nel 1876-77 si rimanda a P. STURLESE, *L'Istituto nautico di Camogli* cit., Allegato B. *Prospetto della popolazione scolastica dalla fondazione dell'Istituto all'anno 1913-14.*

Composizione degli iscritti (1875-1914/15)

Periodi	Iscritti complessivi				Totale n.	Media annua Alunni	
	Capitani		Macchinisti			Cap.	Macc.
	n.	%	n.	%			
1875-1879/80	422	100	–	–	422	84,4	–
1880/81-1884/85	367	92,21	31	7,79	398	73,4	*
1885/86-1889/90	186	50,54	182	49,46	368	37,2	36,4
1890/91-1894/95	278	56,28	216	43,72	494	55,6	43,2
1895/96-1899/00	213	65,34	113	34,66	326	42,6	22,6
1900/01-1904/05	530	79,34	138	20,66	668	106,0	27,6
1905/06-1909/10	529	71,68	209	28,32	738	105,8	41,8
1910/11-1914/15	368	52,80	329	47,20	697	73,6	65,8

* La media annua non è stata calcolata perché la sezione macchinisti è sorta solo nel 1883.

Non ha miglior andamento nel complesso il numero degli iscritti alla sezione macchinisti. La formazione tardiva di questo corso, nato forse nella speranza di adattare la formazione locale a un mutamento tecnologico ormai riconosciuto come irreversibile, ha un momento di miglior fortuna tra il 1885-86 e il 1894-95, ma gli iscritti scendono in termini percentualmente rilevanti rispetto al numero complessivo.

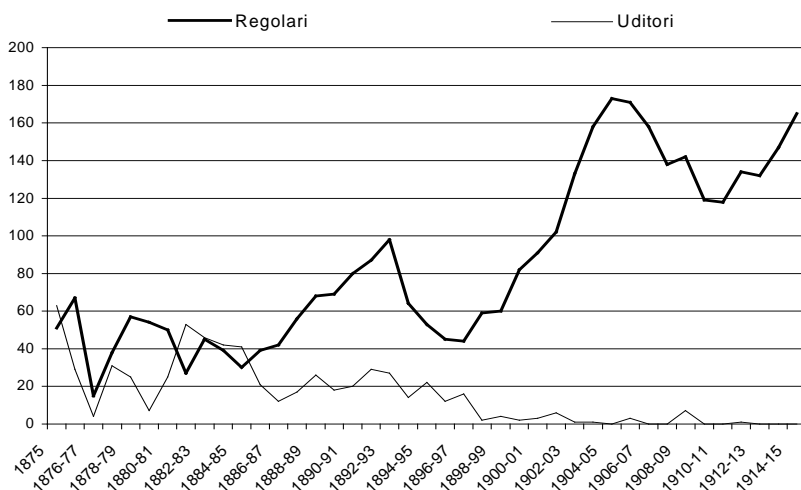
Con i primi anni del Novecento gli allievi aumentano: nel 1902-03 i capitani superano il centinaio e l'anno dopo i macchinisti oltrepassano la trentina. Dopo i 326 studenti del quinquennio 1895-96/1899-1900 si passa a 668 tra il 1900-01 e il 1904-05, con un incremento del 105,8%. Pur con alcune oscillazioni, nel complesso l'ammontare della popolazione scolastica resta su buoni livelli, caratterizzata anche da una maggiore presenza di macchinisti, che vedono salire il loro peso percentuale fino ad arrivare, nei due anni dal 1913 al 1915, a superare il numero dei capitani.

Un elemento che caratterizza il nautico di Camogli, al pari degli altri istituti della regione, è dato dalla presenza degli uditori. Questa componente studentesca caratterizza il corso di studi per molti anni. In certi periodi gli uditori arrivano ad essere più degli interni: nel 1875, per esempio, superano gli iscritti regolari e questo fenomeno si ripete vistosamente nel 1881-82. La percentuale di questa tipologia di iscritti viene a costituire il 52,01% della popolazione studentesca complessiva negli anni dal 1880-81 al 1884-85.

Studenti regolari e uditori (1875-1914/15)

Anno scolastico	Alunni			Anno scolastico	Alunni		
	Regolari	Uditori	Totale		Regolari	Uditori	Totale
1875	51	63	114	1895-96	45	12	57
1875-76	67	29	96	1896-97	44	16	60
1876-77 *	15	4	19	1897-98	59	2	61
1877-78	38	31	69	1898-99	60	4	64
1878-79	57	25	82	1899-00	82	2	84
1879-80	54	7	61	1900-01	91	3	94
1880-81	50	25	75	1901-02	102	6	108
1881-82	27	53	80	1902-03	133	1	134
1882-83	45	46	91	1903-04	158	1	159
1883-84	39	42	81	1904-05	173	—	173
1884-85	30	41	71	1905-06	171	3	174
1885-86	39	21	60	1906-07	158	—	158
1886-87	42	12	54	1907-08	138	—	138
1887-88	56	17	73	1908-09	142	7	149
1888-89	68	26	94	1909-10	119	—	119
1889-90	69	18	87	1910-11	118	—	118
1890-91	80	20	100	1911-12	134	1	135
1891-92	87	29	116	1912-13	132	—	132
1892-93	98	27	125	1913-14	147	—	147
1893-94	64	14	78	1914-15	165	—	165
1894-95	53	22	75				

* Dato riferito solo ai nuovi iscritti.



È un segnale negativo per la qualità degli allievi e, soprattutto, è indicativo di un rapporto non corretto con l'istituzione scolastica. Come si è visto in altri casi, per il legislatore è una “spina nel fianco”, che riflette peraltro la peculiarità dell'utenza di ambiente marittimo.

Che la presenza degli uditori connoti una fase di assestamento è indubitabile e lo stesso Governo giunge con lentezza ad assumere una posizione rigorosa nei confronti di tale fenomeno. Anche a Camogli alla fine degli anni Novanta c'è un mutamento sostanziale: più severità da parte governativa, ma anche maggiore comprensione dei grandi cambiamenti in atto da parte degli allievi³⁸.

Qual è il percorso scolastico degli studenti del nautico? Fino all'inizio degli anni Novanta più della metà degli allievi regolari accede all'istituto subito dopo avere frequentato la scuola elementare. Tra gli uditori sono numerosi anche coloro che hanno ricevuto una formazione in famiglia o presso maestri privati. Di nessun rilievo è la componente rappresentata da coloro che hanno frequentato il ginnasio o le scuole tecniche.

Il punto di svolta è rappresentato dai decreti del 1891-92 che comportano alcuni importanti risultati: la scomparsa degli uditori iscritti al primo anno a partire dall'anno scolastico 1895-96 e la rarefazione di chi accedeva direttamente dal corso elementare. Tra il 1895-96 e il 1909-10 la maggior parte dei neoiscritti risulta avere frequentato il corso preparatorio o le scuole tecniche.

³⁸ La maggiore o minore apertura verso questo particolare genere di studente può giungere ad alimentare una “guerra” fra istituti. Nel 1894 il vicepresidente della Giunta di Vigilanza di Camogli, G. Casabona, rende noto al ministro della Pubblica Istruzione che mentre nell'istituto rivierasco il preside permette l'iscrizione solo a tre materie del corso superiore, escludendo quelle in cui lo studente aveva fallito, a Genova gli allievi rifiutati hanno trovato più generosa accoglienza. Perché concessioni ministeriali così diverse? – si domanda l'autore del documento. In un periodo di forte contrazione degli iscritti, egli conclude, « questa Giunta non vorrebbe che la diminuzione dovesse anche per questo istituto accentuarsi in conseguenza di migliori concessioni fatte ad altre scuole » (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 53, Lettera del vice presidente della Giunta di Vigilanza al Ministero della Pubblica Istruzione, 12 dicembre 1894). Da Genova si risponde nel giro di breve tempo comunicando con ricchezza di dettagli la condizione di trentadue uditori ammessi per l'anno scolastico in corso. Nessuno sembra possedere le caratteristiche denunciate da Camogli, ma certo emerge in tutta la sua vivezza la complessa anomalia della condizione di uditore rispetto a un corso di studi come poi si è venuto sviluppando (*Ibidem*, Lettera del R. Istituto Tecnico e Nautico Vittorio Emanuele II in Genova, 2 gennaio 1895).

Provenienza scolastica degli iscritti al primo anno di corso

Schema riassuntivo: anni 1875/76-1914/15

Studi precedenti	1875/76-1879/80				1880/81-1884/85			
	Regolari		Uditori		Regolari		Uditori	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
Corso elementare	58	57,43	13	44,82	53	50,48	12	50,00
Scuola paterna e privata	13	12,87	12	41,38	20	19,04	8	33,33
Ginnasio	3	2,97	—	—	2	1,90	2	8,33
Scuola Tecnica	1	0,99	—	—	5	4,76	—	—
Corso preparatorio	*		*		*		*	
Licenza tecnica e istituto tecnico	—	—	—	—	—	—	1	4,17
Altro	1	0,99	—	—	—	—	—	—
Ripetenti	21	20,79	3	10,34	25	23,82	1	4,17
Non precisato	4	3,96	1	3,46	—	—	—	—
Totale	101	100,00	29	100,00	105	100,00	24	100,00

* Questo corso è istituito nel 1893-94.

Studi precedenti	1885/86-1889/90				1890/91-1894/95			
	Regolari		Uditori		Regolari		Uditori	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
Corso elementare	82	55,78	7	29,16	70	40,46	3	20,00
Scuola paterna e privata	9	6,12	7	29,16	17	9,82	4	26,66
Ginnasio	6	4,08	1	4,16	6	3,47	1	6,66
Scuola Tecnica	1	0,68	1	4,16	1	0,58	—	—
Corso preparatorio	*		*		*		*	
Licenza tecnica e istituto tecnico	—	—	—	—	2	1,15	1	6,66
Altro	—	—	—	—	2	1,15	1	6,66
Ripetenti	49	33,34	4	16,68	75	43,37	1	6,66
Non precisato	—	—	4	16,68	—	—	4	26,66
Totale	147	100,00	24	100,00	173	100,00	15	100,00

* Solo dal 1895/96.

Studi Precedenti	1895/96-1899/00		1900/01-1904/05		1905/06-1909/10		1910/11-1914/15	
	Regolari		Regolari		Regolari		Regolari	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
Corso elementare	2	1,46	–	–	1	0,35	–	–
Scuola paterna e privata	12	8,47	25	7,55	47	16,72	21	6,62
Ginnasio	2	1,46	16	4,83	8	2,85	18	5,68
Scuola Tecnica	13	9,49	8	2,42	5	1,78	–	–
Corso preparatorio	47	34,30	125	37,76	92	32,74	72	22,71
Licenza tecnica e istituto tecnico	14	10,22	57	17,22	45	16,01	108	34,07
Altro	1	0,73	2	0,66	3	1,07	4	1,26
Ripetenti	25	18,25	72	21,75	71	25,27	75	23,66
Non precisato	21	15,33	26	7,86	9	3,21	19	6,00
Totale	137	100,00	331	100,00	281	100,00	317	100,00

Raccogliendo sotto la voce “licenza tecnica e istituto tecnico” coloro che giungono al nautico dopo avere frequentato la scuola tecnica o, anche se solo per qualche tempo, l’istituto tecnico, si può constatare come il suo peso percentuale cresca in maniera costante passando dal 10,22% del periodo 1895-96/1899-1900 al 34,07% negli anni tra il 1910-11 e il 1914-15. Migliora nel complesso la formazione scolastica precedente anche alla luce del maggior numero di quanti provengono dal ginnasio, mentre cala progressivamente la formazione privata anche in connessione con la diminuita presenza di uditori.

Con la maggiore omogeneità degli studi si perviene anche a una più equilibrata composizione degli allievi anche per quanto concerne la fascia di età. Diminuisce il divario fra regolari e uditori e, scomparendo questa categoria di studenti, gli iscritti al primo anno di corso si collocano su una fascia media compresa fra i 15 e i 18 anni di età. È ben difficile, infatti, incontrare studenti che non si fossero imbarcati per un ampio lasso di tempo prima e durante l’età scolastica.

Il nautico di Camogli nasce dopo altri istituti rivieraschi, ma resiste in momenti difficili, mentre tutt’intorno cessa ogni attività scolastica similare.

Nei primi anni di vita frequentano studenti quasi esclusivamente locali, ma giungono poi da Recco, dopo la soppressione della scuola nel 1877. Mano a mano che si fa il deserto intorno, alla cittadina arrivano gli studenti delle località vicine rimaste senza un proprio riferimento scolastico. Ecco

perché una volta chiuso l'istituto di Chiavari nel 1887 gli allievi nati nel tratto di litorale compreso tra Zoagli e Moneglia frequentano quello di Camogli, che a questo punto raccoglie la popolazione scolastica residente sulla costa fino a La Spezia.

Poiché tali “dirottamenti” si verificano in concomitanza con le poche fortune dei locali istituti nautici, la composizione percentuale degli iscritti risente di tali vicende. Nel tempo perciò la rilevanza percentuale dei camogliesi diminuisce e passa dall'82% circa del primo decennio a poco meno del 60% registrato nei primi anni del Novecento fino a scendere al 38% circa alla vigilia della prima guerra mondiale.

Da Recco a Bogliasco arriva un buon numero di studenti, almeno fino all'inizio del secolo, mentre rimane marginale il peso di allievi di comuni vicini come S. Margherita e Rapallo. Qualche studente giunge da Genova, nonostante la presenza di un istituto nautico. Soprattutto nel corso degli anni diviene importante la quota di coloro che arrivano da La Spezia: sono addirittura 87 nel periodo 1909-10/1914-15 e costituiscono più del 13% del totale.

Provenienza geografica degli iscritti (1875-1884)

Comuni	1875	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883
		1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884
Camogli	96	86	18*	47	66	49	61	68	70	72
Recco	3	2		16	11	8	9	5	7	5
Sori										1
Pieve										
Bogliasco	1									
Nervi-Genova	5	3		1		2	1	4	3	1
Portofino-										
S. Margherita				1	1					
Rapallo						1				
Chiavari-Zoagli										
Lavagna										
Sestri L.-Moneglia										
Prov. La Spezia									4	1
Altro Liguria	1	1					1		1	
Italia	8	2	1*	2	1	1	3	1	1	1
Estero				2	2			2	1	
Non indicato		2			1				3	
Totale	114	96	19*	69	82	61	75	80	91	81

* Dato parziale.

Buona anche la partecipazione dai comuni litoranei compresi tra Zoagli e Moneglia. Il numero di persone provenienti dal resto della Liguria è del tutto irrisorio e conferma il peso sub-regionale di Camogli in questo percorso scolastico marittimo.

La fama di questo borgo resta comunque solida ed evidentemente si rafforza nel tempo se aumenta il numero di coloro che affluiscono da altre regioni italiane. Soprattutto ciò avviene a partire dagli inizi del secolo. Dovendo spostarsi per compiere i propri studi forse diviene attraente un buon istituto in un piccolo centro.

Provenienza geografica degli iscritti (1884-1894)

Comuni	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	
Camogli	62	51	45	55	0	65	77	82	83	51	
Recco	2	2	2	2	10	1		3	6	1	
Sori		1	1	2	1		2	4	4		
Pieve	1										
Bogliasco					1	1		1	1		
Nervi-Genova	1	1		3	4	5	6	10	12	9	
Portofino-S. Margherita	1						1	1	1		
Rapallo											
Chiavari-Zoagli				2	3	3	1	2	3	3	
Lavagna							1	1	2	3	
Sestri L.-Moneglia					1	1	1	1	1	1	
Prov. La Spezia		1	1		1	1	1	2	3	3	
Altro Liguria		2	2	2	2	2	2	4	5	2	
Italia	3	1	2	4	8	7	8	5	3	4	
Estero	1	1	1	3	3	1			1	1	
Non indicato											
Totale	71	60	54	73	94	87	100	116	125	78	

Provenienza geografica degli iscritti (1894-1904)

Comuni	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Camogli	52	37	36	29	30	36	49	57	78	80
Recco			1	1					1	10
Sori			1	1	2	5	4	4	3	2
Pieve				1	1		1	2	2	1
Bogliasco			2	1	1		1	3	3	7
Nervi-Genova	6	3	9	10	9	9	5	3	5	9
Portofino- S. Margherita										
Rapallo							2	2	2	4
Chiavari-Zoagli	4	2	3	1	1	4	6	9	6	6
Lavagna	3		1	1	1	2	2	2	2	5
Sestri L.-Moneglia	1	2	1			1	2	3	4	3
Prov. La Spezia	1	1	2	8	8	9	7	9	11	13
Altro Liguria	2	5			1	5	3		2	2
Italia	5	7	3	6	7	8	9	10	7	15
Estero	1		1	2	3	5	2	3	2	2
Non indicato							1	1		
Totale	75	57	60	61	64	84	94	108	134	159

Provenienza geografica degli iscritti (1904-1914)

Comuni	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Camogli	77	83	78	68	64	52	47	52	40	51
Recco	11	11	9	5	3	6	10	13	13	14
Sori	2	3	2	2	1	1				
Pieve		1	1	2	2	1	2	1	1	
Bogliasco	6	5	3	2	1	2	1	2	3	1
Nervi-Genova	9	9	7	6	6	4	7	11	8	7
Portofino- S. Margherita		1	1	1			1	1	4	5
Rapallo	3	4	4	4	4	3	3	2	2	4
Chiavari-Zoagli	5	6	4	3	7	5	5	4	6	7
Lavagna	6	6	4	5	3	1	1	2	3	3
Sestri L.-Moneglia	4	3	2		1	2	3	2	4	4
Prov. La Spezia	12	11	16	17	22	20	19	16	17	15
Altro Liguria	3		1	1	2		1	1	1	5
Italia	30	26	21	16	26	18	16	23	23	22
Estero	4	4	5	6	7	4	2	5	7	9
Non indicato	1	1								
Totale	173	174	158	138	149	119	118	135	132	147

Provenienza geografica degli iscritti. Schema riassuntivo: 1875-1894

Comuni	1875		1879/80		1884/85		1889/90	
	1878/79		1883/84		1888/89		1893/94	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Camogli	313	82,36	320	82,47	273	77,55	358	70,75
Recco-Sori Pieve-Bogliasco	33	8,68	35	9,02	25	7,10	24	4,47
Nervi-Genova	9	2,36	11	2,83	9	2,55	42	8,30
Portofino-S. Margherita Rapallo	2	0,52	2	0,51	1	0,28	3	0,59
Chiavari-Lavagna Sestri L.-Moneglia	–	–	–	–	6	1,70	24	4,47
Prov. di La Spezia	–	–	5	1,28	3	0,85	10	1,97
Altro Liguria	2	0,52	2	0,51	8	2,27	15	2,96
Italia	14	3,68	7	1,80	18	5,11	27	5,33
Estero / Ignota	7	1,88	6	1,58	9	2,59	3	0,62
Totale	380	100,00	388	100,00	352	100,00	506	100,00

Provenienza geografica degli iscritti. Schema riassuntivo: 1894-1914

Comuni	1894/95		1899/00		1904/05		1909/10	
	1898/99		1903/04		1908/09		1913/14	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Camogli	184	58,04	300	51,8	370	46,71	242	37,17
Recco-Sori Pieve-Bogliasco	12	3,78	55	9,49	72	9,09	71	10,90
Nervi-Genova	37	11,67	31	5,35	37	4,67	37	5,68
Portofino-S. Margherita Rapallo	–	–	10	1,72	22	2,77	25	3,84
Chiavari-Lavagna Sestri L.-Moneglia	21	6,62	57	9,84	59	7,44	52	7,98
Prov. di La Spezia	20	6,30	49	8,46	78	9,84	87	13,36
Altro Liguria	8	2,52	12	2,07	7	0,88	8	1,22
Italia	28	8,83	49	8,46	119	15,02	102	15,66
Estero / Ignota	7	2,24	16	2,81	28	3,58	27	4,19
Totale	317	100,00	579	100,00	792	100,00	651	100,00

5. I licenziati

L'andamento dei licenziati presenta una complessiva concordanza con quello degli iscritti. Riguardo la sezione capitani, nel primo periodo di vita dell'istituto, a un incremento degli allievi corrisponde un analogo risultato finale dei candidati. In corrispondenza della successiva contrazione della popolazione studentesca anche l'ammontare del numero di quanti si congedano dalla scuola risulta modesto e passa da 197 nel quinquennio dal 1885-86 al 1889-90 a 62 in quello successivo, con una contrazione del 68,52%. Il livello resta su valori piuttosto contenuti fino alla fine dell'Ottocento, mentre con il nuovo secolo i licenziati della sezione capitani aumentano in termini significativi, con valori massimi tra il 1905-06 e il 1906-07, in corrispondenza della grande affluenza di iscritti.

Considerazioni analoghe vanno fatte per i licenziati della sezione macchinisti, che presentano peraltro un andamento più stabile, pur restando su un livello quantitativo più modesto.

L'elemento su cui vale la pena di fare alcune considerazioni specifiche è quello relativo al rapporto fra i licenziati capitani di lungo corso e i capitani di gran cabotaggio. Nei primi anni il numero di capitani delle due categorie si equivale, tranne nel 1880-81 in cui i diplomati capitani di gran cabotaggio sono più del doppio di quelli di lungo corso. A partire però dalla seconda metà degli anni Ottanta la sezione di gran cabotaggio ha una caduta verticale.

Sotto questo aspetto le vicende dell'istituto permettono di stabilire una netta correlazione, presente anche in altri casi esaminati, fra percorso scolastico e mercato del lavoro. A partire dalla fine degli anni Settanta le flotte liguri, non più competitive con il vapore, si spostano massicciamente sulla navigazione di lungo corso nel trasporto di merci povere³⁹, nell'Oceano Indiano per il trasporto del riso, in Australia e in Messico per il legname, negli Stati Uniti per i cereali, oltre al sempre presente trasporto degli emigranti, in aumento considerevole anche per la crisi economica nazionale di fine secolo.

³⁹ T. GROPALLO, *Il romanzo della vela* cit., pp. 72-81; M. DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria* cit., pp. 83-107, M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare* cit., pp. 139-176.

Promossi agli esami di licenza - Sezione Capitani: 1876-1915

Anni	Capitani l.c.			Capitani g.c.			Totale Generale
	Interni	Esterni	Totale	Interni	Esterni	Totale	
1875-76	2	—	2	—	—	—	2
1876-77	4	—	4	1	—	1	5
1877-78	6	—	6	11	—	11	17
1878-79	5	—	5	8	—	8	13
1879-80	9	—	9	8	—	8	17
1880-81	4	9	13	20	8	28	41
1881-82	21	8	29	14	6	20	49
1882-83	17	6	23	6	8	14	37
1883-84	6	13	19	6	13	19	38
1884-85	1	16	17	4	11	15	32
1885-86	2	8	10	1	5	6	16
1886-87	1	5	6	5	1	6	12
1887-88	4	2	6	2	1	3	9
1888-89	6	1	7	2	2	4	11
1889-90	6	4	10	3	1	4	14
1890-91	4	2	6	1	7	8	14
1891-92	4	3	7	1	4	5	12
1892-93	10	4	14	1	4	5	19
1893-94	8	3	11	3	3	6	17
1894-95	14	8	22	2	2	4	26
1895-96	4	7	11	1	—	1	12
1896-97	3	2	5	2	1	3	8
1897-98	8	5	13	1	—	1	14
1898-99	10	2	12	—	—	—	12
1899-00	7	1	8	—	—	—	8
1900-01	12	3	15	—	2	2	17
1901-02	19	6	25	1	3	4	29
1902-03	23	2	25	—	—	—	25
1903-04	11	2	13	—	—	—	13
1904-05	23	4	27	—	—	—	27
1905-06	32	2	34	1	—	1	35
1906-07	40	3	43	4	—	4	47
1907-08	23	1	24	—	—	—	24
1908-09	30	1	31	1	—	1	32
1909-10	20	1	21	—	—	—	21
1910-11	18	1	19	—	—	—	19
1911-12	16	—	16	—	—	—	16
1912-13	16	2	18	—	—	—	18
1913-14	20	—	20	—	—	—	20
1914-15	13	6	19	—	2	2	21

Promossi agli esami di licenza - Sezione Macchinisti: 1887-1915

Anni	Macchinisti in 1			Macchinisti in 2			Totale Generale
	Interni	Esterni	Totale	Interni	Esterni	Totale	
1887	2	2	4	–	–	–	4
1888	1	1	2	–	–	–	2
1889	3	6	9	–	–	–	9
1890	5	14	19	–	–	–	19
1891	2	10	12	–	–	–	12
1892	3	5	8	–	–	–	8
1893	5	17	22	–	1	1	23
1894	5	8	13	–	–	–	13
1895	4	8	12	1	1	2	14
1896	7	15	22	–	–	–	22
1897	2	8	10	–	–	–	10
1898	4	3	7	–	–	–	7
1899	5	4	9	–	–	–	9
1900	5	6	11	–	–	–	11
1901	4	20	24	–	2	2	26
1902	5	4	9	–	–	–	9
1903	4	7	11	–	–	–	11
1904	8	2	10	–	–	–	10
1905	6	4	10	–	–	–	10
1906	10	2	12	–	–	–	12
1907	14	3	17	–	–	–	17
1908	10	1	11	–	–	–	11
1909	9	6	15	–	–	–	15
1910	11	2	13	–	–	–	13
1911	10	1	11	–	–	–	11
1912	14	–	14	–	–	–	14
1913	13	1	14	–	–	–	14
1914	11	–	11	–	–	–	11
1915	25	1	26	–	–	–	26

Se la figura del diplomato capitano di gran cabotaggio tende a sparire, a Camogli è pressochè inesistente quella del macchinista in secondo: solo cinque dei licenziati dal 1887 al 1915 scelgono tale qualifica. È un indicatore della opzione netta, e non “di ripiego” verso questa specializzazione. Chi percorre il nuovo corso di studi sa di operare una scelta nuova nell’ambito della tradizione locale.

Scorrendo i registri dei licenziati si incontrano anche al Cristoforo Colombo le categorie degli interni e degli esterni. Sotto quest'ultima dicitura sono compresi coloro che vengono da istituti privati o non governativi⁴⁰ e gli uditori.

Licenziati sezione Capitani

Periodo	Lungo Corso		Gran Cabotaggio		Totale
	n.	%	n.	%	
1876-1880	26	48,15	28	51,85	54
1881-1885	101	51,27	96	48,73	197
1886-1890	39	62,91	23	37,09	62
1891-1895	60	68,82	28	31,18	88
1896-1900	49	90,75	5	9,25	54
1901-1905	105	94,6	6	5,4	111
1905-1910	153	96,23	6	3,77	159
1911-1915	92	97,88	2	2,12	94

Percentuali di promozione Capitani

Periodo	Candidati		Licenziati			
	Interni	Esterni	Interni		Esterni	
			n.	%	n.	%
1876-1880	140	—	54	38,57	—	—
1881-1885	193	310	99	51,29	98	31,61
1886-1890	53	126	32	60,37	30	23,80
1891-1895	105	143	48	45,71	40	27,97
1896-1900	72	78	36	50,00	18	23,07
1901-1905	153	85	89	58,16	22	25,88
1905-1910	221	63	151	68,32	8	12,69
1911-1915	135	61	83	61,48	11	18,03

Dall'analisi dei risultati effettuata sulla base della distinzione fra queste due categorie emerge che la percentuale di successo per gli interni oscilla fra il 38,57 e 68,32% per i capitani ed è significativamente più alta per i candidati interni nella sezione macchinisti (tra il 55,55 e il 73%).

⁴⁰ Senza la possibilità di essere sede di licenza.

Percentuali di promozione Macchinisti

Periodo	Candidati		Licenziati			
	Interni	Esterni	Interni		Esterni	
			n.	%	n.	%
1887-1890	16	103	11	68,75	23	22,33
1891-1895	36	201	20	55,55	50	24,88
1896-1900	36	136	23	63,88	36	26,47
1901-1905	37	119	27	72,97	39	32,77
1906-1910	81	59	54	66,66	14	23,72
1911-1915	100	14	73	73,00	3	21,42

Molto più contenuto è il risultato positivo per gli esterni: di regola è inferiore al 30%. Anche in questo caso probabilmente si somma il rigore delle commissioni esaminatrici con la scarsa preparazione di chi si è formato in modo più superficiale e complessivamente inadeguato.

La presenza di candidati esterni è indice di precario radicamento nella cultura scolastica marittima. Anche a Camogli tale componente tende a ridursi nel tempo anche perché in conseguenza della legislazione più restrittiva introdotta a partire dal 1891-92, che impone una maggiore cultura sia per l'ammissione agli istituti nautici che per il conseguimento del diploma, le possibilità di successo si restringono molto.

Appendice

R. Istituto Nautico Cristoforo Colombo in Camogli

Relazione a S. E. il Ministro della Pubblica Istruzione intorno alle escursioni scientifiche compiute dai professori di macchine a vapore e meccanica, Ing. E. Goeta e G. Malvezzi.

Noi sottoscritti Ing.ri E. Goeta e G. Malvezzi, professori di Macchine a Vapore e Meccanica, abbiamo l'onore di riferire all' E. V. intorno alle escursioni scientifiche compiute durante quest'anno scolastico, dagli allievi del 3° e 4° Corso Macchinisti, quanto segue:

1^a Escursione. Il giorno 17 Maggio u. s. alle ore 7 ant. partimmo per Genova, ove appena arrivati visitammo le varie officine dello Stabilimento meccanico navale del Comm. Cravero nel quale si ebbe modo di osservare la fonderia in ghisa, ove gli allievi hanno potuto farsi una idea chiara ed esatta del modo di fondere un pezzo. Cominciarono dall'osservare il modello in legno, il modo di fare lo stampo in terra, il modo di fare lo stampo superiore, ed anche poterono osservare a fondere veramente qualche pezzo, mentre venivano date loro, da noi stessi, e dal personale dello stabilimento, che si prestò gentilmente come sempre, tutte le spiegazioni opportune. Eravi in funzione, tra le altre cose, una pala d'elice del piroscifo "Vittoria" della Società "La Veloce", ed il mozzo del medesimo elice, di dimensioni colossali.

Si potè osservare la maniera ingegnosa di fondere un elice tutto di un pezzo, servendosi dell'elice vecchio a cui si era rotta una pala. Hanno ripristinato la forma primitiva di quest'elice facendogli la pala mancante di legno, poi hanno fatto servire il tutto da modello. Inoltre si osservò il modo di fare addirittura lo stampo di un cerchio d'uno stantuffo, senza modello servendosi della forma circolare che possiede.

Siamo passati quindi a visitare i forni per la fusione della ghisa. Venne spiegato agli allievi, come si pone a strati nel forno, 700 od 800 kg di pani di ghisa e rottami, con l'otto per cento di carbone, e si seguita così finchè si hanno nel forno 14 o 15 tonnellate di miscuglio, poi si accende il tutto e si soffia nel forno mediante appositi ventilatori.

Si accennò come si impiegano diverse qualità di ghisa a seconda dei lavori.

Passammo quindi al deposito delle varie specie di ghisa, dove l'ingegnere che ci accompagnava ci diede molte utili notizie sulle proprietà speciali e sui prezzi correnti delle varie sorta di ghisa.

Andammo nella fonderia in bronzo, facendo osservare che il principio della fusione dei pezzi rimane il medesimo e come soltanto diversifica da quella in ghisa nei particolari pratici. Nello stabilimento Cravero si fonde il bronzo, in forni comuni in cui viene posto il crogiuolo che è di grafite. Vi è anche un forno a riverbero. Pure lì il personale ci diede utili notizie sulle varie leghe.

Seguendo la visita entrammo nell'officina dei congegnatori ove gli alunni poterono osservare, in movimento, tutte le macchine impiegate nella lavorazione dei metalli. Osservarono a lavorare i torni, le piallatrici, le frese, le macchine per fare i dadi ecc.

Passammo nell'officina degli aggiustatori. Attirò l'attenzione generale un elice di nuova invenzione colle ali ripiegate all'estremità.

Fu di molta utilità per gli alunni di poter osservare l'aggiustaggio di una valvola distributrice cilindrica per macchina da torpediniera coll'organo Riddler per la variazione dell'espansione.

D'importante si ebbe campo ancora di osservare una cassa dei cilindri di macchina per torpediniera, ed una di queste macchine già quasi interamente finita. Inoltre una macchina a triplice di 1200 cavalli, delle alte casse di cilindri ecc.

Ci fermammo alquanto ad osservare le motrici in moto, di 60 cavalli. Ci dilungammo, coll'esempio sotto gli occhi, a far capire le differenze che esistevano tra una macchina fissa per stabilimento ed una macchina marina. Si vede praticamente, l'effetto dei grandi volanti, dei pendoli conici ecc.

Passammo quindi al compartimento dei calderai, ove si osservarono minutamente sei o sette caldaie marine a ritorno di fiamma, quasi ultimate. Ed anche qui coll'esempio sotto gli occhi, gli allievi poterono farsi un'idea chiara della influenza pratica di alcuni particolari di costruzione, come per esempio sulla convenienza o no di fare due o più forni su una stessa fronte, sul fare le casse a fuoco unite o separate ecc. Si visitarono inoltre le forgie, coi magli in azione, che permisero di dare una idea esatta del modo di forgiare un pezzo.

Andammo quindi a bordo di un vaporino, quasi ultimato, che trovavasi sullo scalo, e ne visitammo la macchina di 150 cav.

Qui gli allievi poterono farsi un'idea esatta del tipo di macchine che si usano oggidì per vaporini da carico delle dimensioni di quello in parola. Si abituarono ad osservare i pregi ed i difetti di una macchina, a vedere le esigenze di spazio per la manovra della macchina, pel viratore ecc.

Visitammo inoltre un vapore di maggiori dimensioni sullo scalo, ancora in ossatura, e là abbiamo fatto conoscere agli allievi quei rudimenti di costruzione navale indispensabili a conoscersi da un macchinista, come per esempio si collega la macchina all'ossatura, quale sia la forma più conveniente dell'ossatura sotto le macchine e caldaie ecc.

A mezzogiorno lasciammo lo stabilimento, si fece colazione ed alle 1 e ½ pom. ci avviammo allo stabilimento Ansaldo in Sampierdarena. Alle 2 vi entrammo.

L'egregio Ing.re Perrone ci accolse con gentilezza squisita e ci mise a disposizione un ingegnere dipendente. Cominciammo a visitare la fonderia. Si lavorava alle due macchine di 6500 cav. in tutto 13.000 cav. destinate ad un nuovo incrociatore protetto da costruirsi nel cantiere dell'istessa ditta a Sestri Ponente.

Si osservarono minutamente le varie parti di queste macchine, e fu utilissimo vedere i vari pezzi a stadi diversi di lavorazione. Si citarono agli allievi casi pratici di buona e cattiva riuscita di fusione, si mostrarono loro i vari materiali, come sono più o meno facili ed atti ad essere lavorati ecc. Si fece loro osservare i pregi ed i difetti delle macchine della marina militare, i materiali che in esse si impiegano, le forme particolari usate, le condizioni a cui devono soddisfare ecc. ecc.

Si stavano forgiando le bielle di queste macchine, erano già forgiate le manovelle, di cui ognuna, allo stato in cui trovavansi pesava 15 Tonnellate e 1/2.

Passammo all'officina dei congegnatori. Anche qui lavoravasi molto alle citate macchine, naturalmente a quei pezzi già fusi e forgiati. Si osservarono tra gli altri un cilindro a media di questi incrociatori. Il cilindro ad alta colla valvola cilindrica annessa; la camicia del cilindro a media era sul tornio.

Seguitando la visita si ebbe campo di visitare alcuni condensatori di marina mercantile e militare, e qui gli allievi poterono vedere le differenze che esistono fra di essi, perché si adopera piuttosto un sistema che un altro nei differenti casi.

Si osservò la lavorazione di alcune manovelle, un reggispinta; vedemmo un pezzo enorme nel tornio, un mozzo d'elice, le pale d'elice di rispetto della "Liguria" ecc.

Nell'officina locomotive si stava lavorando a 10 locomotive in costruzione più o meno avanzata.

Nell'officina congegnatori si ebbe ad osservare in tutti i suoi particolari un tubo di lancio per siluri. Fu molto importante osservare la prova idraulica che si stava facendo di un cilindro. Si osservò una biella per le macchine del nuovo incrociatore in cui si osservò un attacco speciale per una leva della distribuzione Jorg di cui saranno munite.

In un'altra officina congegnatori, in cui si lavorano generalmente i pezzi di non grandi dimensioni, gli allievi poterono osservare una piccola caldaia del tipo Bellis, per una pressione di 5 Atmosfere per barche del tipo White. Fu di molta importanza pratica vedere a diversi stadi di costruzione alcune macchinette ausiliarie, pompe centrifughe ecc. Si osservò la fabbricazione di piccoli condensatori ausiliari per la marina militare ecc.

Conducemmo gli allievi a visitare le lime a smeriglio, che risparmiano tanto lavoro a mano d'opera, e danno risultati così soddisfacenti.

Passammo quindi nell'officina calderai. Vi erano in lavorazione delle enormi caldaie pel "Singapore" "Domenico Balduino" ecc. della N.G.I. Inoltre le caldaie per le macchine di 13.000 cav.

Abbiamo fatto osservare la piegatura delle lamiere, fatta mediante cilindri verticali che presenta grandi vantaggi su quella a cilindri orizzontali. Le ribaditrici idrauliche; le trapanatrici idrauliche ecc.

Ci siamo fermati ad osservare due motrici della forza di 160 cavalli del sistema Sultzter modificato dal Tosi, ed anche qui abbiamo fatto tutte le osservazioni opportune.

Ci siamo recati quindi a vedere i grandi magli, e siamo usciti dallo stabilimento alle 6 e ½ pom. e ritornammo a Genova per pranzare e pernottare.

L'indomani di buon ora siamo andati col tram a cavalli a visitare lo stabilimento Odero a Sestri Ponente.

Abbiamo osservato quattro macchine per torpediniere in diverso stato di lavorazione e dei tubi di lancio per siluri. Ci siamo fermati ad osservare una pompa centrifuga d'esaurimento da 25 tonnellate l'ora facente 3000 giri; degli alberi a manovelle per macchine da torpediniere da 900 cav. e 360 giri, ecc.

Abbiamo quindi visitato la fonderia, che però nello stabilimento Odero non è molto vasta; poscia la fonderia in bronzo, dove si ebbe campo di osservare delle anime di cuscinetti per torpediniere ecc.

Fu interessante la sala dei modelli che disposti in bell'ordine si trovano in numero grandissimo. Dai piccoli pezzi, come mulinetti ecc. si passa ai più grandi organi costruiti nello stabilimento.

Abbiamo terminato la visita di questo stabilimento coll'andare a bordo del piroscalo "Mayba" costruito per navigare sul Danubio. È di scafo bassissimo, a ruote con pale articolate e con macchina compound a biella diretta e cilindri inclinati. Gli allievi qui poterono osservare minutamente la costruzione di un bastimento a ruote moderno, di conoscere quando il propulsore a ruote è conveniente; di vedere perché sono usati certi tipi di macchine per muovere il propulsore a ruote e quale è il sistema che oggi si reputa migliore.

A mezzogiorno siamo andati a colazione.

Appena finito abbiamo dato uno sguardo come suol dirsi, a volo d'uccello, sull'entità del lavoro a Sestri. Veramente fummo spiacenti di vedere che il lavoro difetta alquanto.

Odero, oltre al "Mayba" aveva degli altri lavori di qualche importanza, cioè varie macchine di torpediniere da costa.

Nel cantiere Ansaldo, oltre a due golette vi era sullo scalo la "Liguria" un altro piroscalo ed altre navi da impostare.

Dopo questa rapida rassegna delle condizioni economiche dell'importante centro industriale di Sestri Ponente, ci siamo recati a visitare lo Stabilimento Metallurgico.

Quivi abbiamo veduto dei forni in azione per lamiere, dei forni Martin-Siemens ecc.

Gli allievi hanno avuto campo di fermarsi lungamente a vedere come si determina sperimentalmente la tensione dei materiali alla trazione.

Abbiamo colto l'occasione per dar loro, col vero sotto gli occhi, un breve cenno delle macchine idrauliche e del loro modo di agire.

Abbiamo spiegato loro gli accumulatori idraulici ed i compressori relativi. Non abbiamo tralasciato nemmeno di dar loro brevi cenni sul modo di agire delle dinamo impiantate recentemente in questo stabilimento per l'illuminazione elettrica; sui vantaggi, difetti e pericoli che presentano queste macchine, sui migliori sistemi oggi in commercio ecc.

Giungeva l'ora della partenza del treno che doveva portarci a Savona, per cui abbiamo lasciato lo stabilimento e siamo arrivati a Savona alle 6 ½ pom.

L'indomani (venerdì) alle sei antimeridiane già eravamo a bordo. Visitammo un piroscavo Norvegese e due Inglesi.

Vedemmo come la macchina a triplice, bella semplice, vicina alla perfezione, si trova anche a bordo dei rozzi bastimenti da carico e dei carbonai. Abbiamo visitato un piroscavo con macchina compound e ci fece gran piacere vedere come i nostri allievi la trovarono pesante, antica, grossolana. Ci fece piacere di constatare come i nostri allievi siano in grado di dare un giudizio su una macchina appena vista, giudizio che riesce tanto utile nella pratica.

Alle 10 ant. visitammo lo stabilimento Migliardi. Fummo gentilissimamente accolti dal proprietario il quale con una chiarezza di esposizioni ammirabile ci diede moltissime spiegazioni che erano piene del più squisito buon senso e ricche di profonde cognizioni. In questo stabilimento l'egregio Ing.re Migliardi si vale molto della forza idraulica per muovere le sue macchine utensili. È notevole una ribaditrice idraulica, nella quale una caldaia può venire totalmente ribadita senza che il suo centro di gravità venga mai innalzato o abbassato. Questa ribaditrice potrebbe ribadire anche un corpo tubolare di qualunque grandezza.

Abbiamo osservato altre macchine modificate molto ingegnosamente dal proprietario. È notevole fra le altre cose, l'accumulatore idraulico, nel quale il peso è costituito da dell'acqua contenuta in un recipiente; in modo che tra gli altri vantaggi di questo sistema esso ha pure quello di poter regolare facilissimamente la pressione dell'acqua al grado voluto.

A mezzogiorno, abbiamo fatto colazione, poi siamo andati a visitare la Ferriera succursale di Terni.

Lo stabilimento già appartenente alla ditta Tardy e Benech presentava uno spettacolo di desolazione. I treni non agivano, la gran parte delle macchine era ferma. Ciò nonostante gli allievi hanno potuto ammirare la vastità dello stabilimento, il gran numero delle macchine motrici che in esso si trovavano, la loro diversità di forma, la loro potenza, nonché i differenti treni per la lavorazione dei lingotti d'acciaio. Siamo usciti dallo stabilimento alle ore 5 pom.

All'indomani (sabato) mattina di buon ora partimmo per Cornigliano. Quivi visitammo lo stabilimento Delta. Gli allievi hanno potuto osservare questo metallo, che può dirsi anche bronzo-delta e che è una lega di rame, zinco, ferro e di altri corpi in minori e variabili proporzioni, quali il manganese, lo stagno, il piombo, l'alluminio ecc.

Ha all'incirca il colore dell'oro e può ricevere una bella lucentezza. Il peso specifico del metallo fuso è in media 8,4. Fonde a 950°C, circa; e la contrazione del metallo nel raffreddamento è del 14 per mille.

Serve per costruire macchine, per costruzioni idrauliche, costruzioni navali, servizi da guerra e costruzioni varie.

Il prezzo del metallo è soggetto alle variazioni che avvengono nei prezzi dei metalli che lo formano ed in particolare con il prezzo del rame.

Verso mezzodì col tram a cavalli ci recammo a Genova dove si fece colazione e subito dopo ci recammo nella R. Scuola Superiore Navale dove fummo cortesemente ricevuti ed accompagnati dall'Illustre Direttore Comm.re Fasella. Gli alunni ricevertero una importantissima lezione di ben tre ore avanti allo stupendo modello di macchina compound, in grandezza naturale e che figurò e fu premiato nell'Esposizione di Milano. Vennero poi fatti osservare due bellissimi progetti di Laurea e molti altri modelli di bastimenti progettati dagli alunni.

Alle ore 7,40 pom. partimmo per Camogli contenti di aver molto veduto e studiato in questa nostra prima escursione.

La mattina del 5 Giugno ripartimmo nuovamente per Genova.

Visitammo i vapori nel porto. Abbiamo avuto l'occasione di vedere il "Kaiser Wilhelm", del "Nord Deutscher Lloyd" affondato per rottura di un kingston, la quale avaria costerà alla società circa 500.000 lire. Gli allievi hanno avuto occasione di discutere praticamente la convenienza di assicurarsi per bene dei mezzi di sicurezza per impedire l'invasione dell'acqua dalle aperture di murata. Abbiamo visitato quindi i vapori: il Danzic della medesima società, con macchine a triplice espansione.

Nel locale delle macchine gli alunni hanno avuto campo di osservare gli apparecchi idraulici, ed elettrici installati a bordo.

Quivi si vive sempre, col vero sotto gli occhi, la diversità che esiste fra gli apparecchi di questo genere a terra, già veduti a Sestri ed a Savona; considerazioni pratiche utilissime per i giovani.

Poi siamo andati a bordo del "Domenico Balduino", "Raffaele Rubattino" e "Palermo" della Società Generale. Qui non erano installate macchine a triplice, ma macchine compound con cilindri enormi, pesanti, aste, bielle, montanti, di dimensioni voluminose.

L'interesse che vi presero gli allievi in questa occasione fu molto grande; non vi era pompa per quanto secondaria che non richiamasse il loro interesse, non vi era cavallino che non facesse agire.

Abbiamo anche visitato i locali delle caldaie. Qui abbiamo fatto le osservazioni convenienti, perché le caldaie sono a proravia della macchina, quando si può. La convenienza di farle a doppia fronte o a semplice fronte, perché l'asse della caldaia è piuttosto situato nel senso longitudinale della nave o trasversalmente. Osservate le griglie, le portelle delle cassette a fumo, le portelle dei cenerari. Considerammo il tiraggio naturale ed il forzato; discutemmo sui vari metodi di ottenere il tiraggio forzato.

Non vennero dimenticate le caldaie ausiliarie.

Andammo anche a bordo dell'“Adria”, bastimento già molto vecchio, e così vedemmo a qual punto era l'industria meccanica navale, 40 o 50 anni fa.

Alle 9 di sera ci imbarcammo sul “Bosforo”; buon bastimento con macchina compound. Questa era trattenuta in assetto ammirabile. Abbiamo avuto campo di osservare la macchina in moto, il telegrafo, la trasmissione dei comandi ecc.

Mare calmo durante la traversata, nessun incidente, nessuno soffrì.

All'indomani mattina alle 5 eravamo in macchina mentre il “Bosforo” gettava l'ancora nell'avamposto di Livorno, accanto alle regie navi, “Flavio Gioia” e “Vittorio Emanuele” venute a Livorno per imbarcare gli allievi della Regia Accademia Navale.

Scesi all'Albergo “Ville de Bastia”, dopo breve riposo siamo andati a visitare il rinomato stabilimento Orlando.

Quivi abbiamo visitato l'“Etruria” nave quasi eguale alla “Liguria” testè varata a Sestri Ponente. Sono incrociatori con ponte corazzato di protezione. Le macchine sono due, quasi orizzontali, a biella diretta, a triplice.

Qui gli allievi hanno avuto occasione di capire praticamente come le macchine orizzontali sono convenienti per navi a due elici e non ad un elice solo.

Ha le caldaie a proravia delle macchine.

Sullo scalo vi era un incrociatore torpediniere ed un piroscifo in riparazione.

Abbiamo quindi visitato le officine. In quella dei congegnatori si lavoravano delle macchine da torpediniere. Notevole quella dell'incrociatore torpediniere a due elici. Eravi inoltre una macchina per una nave coloniale in costruzione nello stabilimento.

Visitammo anche le motrici in moto, la sala a tracciare, le sale dei modelli, ed a mezzogiorno lasciammo lo stabilimento.

Dopo colazione si andò a visitare le officine del R. Istituto Nautico e poscia gli alunni vennero condotti a visitare i principali monumenti della città.

L'indomani alle ore 7 ant. ci portammo a visitare lo stabilimento Metallurgico di Livorno ove si lavora in grande il rame e le leghe ottone e bronzo. Abbiamo avuto campo di osservare la lavorazione del rame, dal minerale, fino alle sue ultime raffinazioni in fili e lastre sottili, come anche vedemmo funzionare i treni, per la lavorazione in barre e lamiere. Osservammo le matrici con grandi volanti, ed il loro scopo fu chiaramente fatto conoscere.

Nulla sfuggiva; un lubrificatore di un modello un poco fuori dell'ordinario era subito studiato per bene.

Osservammo la pulitura delle lastre, colle rispettive lavature, ecc. ed alle 11 ant. rientrammo all'Albergo. Si fece colazione e quindi alle 2 si partì per Pisa per visitarvi i monumenti e poscia si andò a vedere le vaste belle tenute Reali di San Rossore, ed alle 7 pom. si ritornò a Livorno.

La mattina del giorno seguente, alle ore 8 ant. partimmo per la Spezia. Si visitò l'arsenale accompagnati dall'ufficiale macchinista Sig.r Loverani, il quale colla più squisita gentilezza ci fornì utilissime spiegazioni di ogni genere.

Visitammo le varie officine, tenute in ordine perfettissimo.

Si vide la superiorità di queste officine su quelle private, rispetto alla pulizia, alla grande vastità che presentavano ecc.

Andammo a bordo di qualche torpediniera ed ammirammo quelle macchine di 1000 cavalli che sono il non plus ultra dell'ingegneria meccanica d'oggi.

Montammo a bordo della "Sardegna" la più potente corazzata, crediamo, dei giorni nostri.

Scendemmo nei locali delle macchine accompagnati da molti macchinisti di 1^a classe; qualcuno di noi disse che quei locali presentavano uno spettacolo fantastico. Sono quattro macchine a triplice espansione con tre cilindri ognuna, due per ogni asse. Le valvole distributrici sono cilindriche.

Le caldaie si estendono a proravia e a poppavia delle macchine. Sono a semplice fronte colla parete dorsale contro la paratia centrale, che corre da prora a poppa del bastimento.

Un capitano macchinista ebbe l'estrema cortesia di accompagnarci anch'egli dandoci delle notizie utilissime.

Scesi dalla "Sardegna" andammo a bordo del "Conte Cavour" ove i nostri allievi ebbero campo di osservare una macchina a fodoro.

Visitammo i bacini di carenaggio; in uno di essi eravi all'asciutto il battello sottomarino, frutto dell'ingegno superiore del Comm.re Pullino. Gli allievi videro innanzi al fatto che il sogno di Giulio Verne non è più un'utopia.

Visitammo quindi il "Carlo Alberto" in costruzione e alle 6 pom. Uscimmo dall'arsenale.

Il mattino seguente, c'imbarcammo a bordo del rimorchiatore che la regia Marina ebbe la cortesia di mettere a nostra disposizione.

Andammo a Pertusola a visitare lo stabilimento per la fabbricazione del piombo e l'estrazione dell'argento, dove osservammo i vari forni di prima lavorazione, il zincaggio, i forni di coppellazione ecc.

Alle 10 ant. ritornammo all'arsenale per prendere l'indicatore di pressione, poi ripartimmo alla volta di S. Bartolomeo, e cominciammo a visitare l'officina elettrica.

A mezzogiorno si fece colazione e alle 1 pom. ritornammo nello stabilimento.

Visitammo il gabinetto fisico-chimico, l'officina dei siluri, assistemmo al lancio di alcuni siluri e alle ore 3 pom. rimontammo a bordo del rimorchiatore ove gli allievi fecero esercizi di macchina, si rivelarono molti diagrammi e si manovrò avanti, indietro, a mezza forza, a tutta forza ecc. e si fece il giro dell'isolotto del Tino.

Però il tempo era troppo ristretto per fare una tale escursione in un giorno solo, la sera ci fu impossibile prendere il treno per Camogli, poiché sbarcammo alle ore 6 ½ pom.

L'indomani mattina si visitò la città di Spezia, ed alle ore 11 ant. partimmo per Camogli, ove arrivammo alle 1 ½ pom.

Queste escursioni riuscirono molto proficue per gli alunni.

È nostro dovere di porgere le più sentite azioni di grazia a cotesto Onorevole Ministro che ci permise di compiere queste gite, nonché all'Onorevole Comando in Capo del 1° Dipartimento a Spezia; al Direttore della R. Scuola Navale Superiore, ai Direttori dei vari stabilimenti meccanici, navali e metallurgici, ed ai vari ingegneri e ufficiali che ci fornirono il modo di dare ai nostri alunni le cognizioni pratiche che difettavano.

La Società Generale di Navigazione e quella delle Strade Ferrate ci accordarono con squisita gentilezza il ribasso del 50 p%.

Con sentito ossequio

Devotissimi

Camogli, 18 Giugno 1893

Ing.re Eugenio Goeta

Prof. Gianni Malvezzi

Fonte: ACSR-MPI, Divisione cit., b. 53.

Capitolo IV - La formazione di un polo marittimo industriale nel Ponente

1. Il maestro di nautica Federico Federici

A Savona, nel novero dei tentativi effettuati per dare ripresa all'economia, già intrapresi sotto la dominazione francese e continuati, sia pur lentamente, sotto i re sabaudi, è da collocare l'apertura di una scuola di nautica¹. Essa si inserisce anche tra le iniziative di poco successive, realizzate allo scopo di diffondere una nuova cultura economica nella città. In tal senso va intesa la nascita della Società d'incoraggiamento all'industria, all'agricoltura ed al commercio, nel 1834, anno in cui è aperta anche una Scuola gratuita di disegno e geometria cui segue, dieci anni dopo, la Scuola di fisica e chimica applicata alle arti e mestieri².

Pur avendo la città un'antica tradizione di scuole di nautica attive presso i padri Olivetani sin dalla fine del Cinquecento³, nel tempo, come per buona parte delle altre località regionali, lo stato di questa branca dell'istruzione, come di quella pubblica in generale, rivela segni di ampia decadenza, regi-

¹ Sulla fisionomia dell'economia savonese in quegli anni vi è ampia bibliografia: storie della città, che contengono importanti notizie sulle attività agricole e industriali quali I. SCOVAZZI - F. NOBERASCO, *Storia di Savona*, Savona 1926-1928; G.B. ROSSI, *Savona e provincia*, Torino 1931-1932; o specifici studi come quello di G. CUNEO, *Il porto di Savona*, Savona 1936. Tuttavia si ritiene utile richiamare i saggi relativamente più recenti, ricchi di indicazioni bibliografiche, quali N. CERISOLA, *Storia delle industrie savonesi*, Genova 1965 e, dello stesso autore, *Storia del porto di Savona*, Savona 1968, nonché di G. ASSERETO, *Cassa di Risparmio di Savona 1840/1990. Centocinquant'anni di storia*, Savona 1991.

² Vedi G. ASSERETO, *Cassa di Risparmio* cit., ma anche F. CAPRA, *La Società economica di Savona d'incoraggiamento all'industria, all'agricoltura ed al commercio nel 50° anniversario di sua istituzione*, Savona 1884; *Nella solenne inaugurazione della scuola di fisica e chimica applicata alle arti e mestieri aperta in Savona nel giorno 18 giugno 1844. Discorso del molto rev. signore don Luigi Bottaro della Congregazione della Missione, prefetto di matematica del nobile collegio da esso diretto, socio onorario della Società d'incoraggiamento all'industria, altro de' due professori del nuovo insegnamento*, Savona 1844.

³ G. SALVI, *Una scuola di nautica nella badia di Finalpia*, in « La Gazzetta di Genova », a. LXXXIV, 10.

strati anche dal prefetto Chabrol de Volvic durante il governo del Dipartimento di Montenotte⁴.

Dopo l'infruttuoso tentativo di aprire una scuola di nautica effettuato nel 1820 a titolo personale dal capitano Giacomo Bottaro⁵, nel 1822, su incarico della Regia Marina, giunge a Savona Federico Federici, secondo maestro di nautica a Genova, per avviare una nuova intrapresa sulla base dei criteri indicati dalla legge del 1816, che, in qualità di "Scuola succursale", come dirà lo stesso maestro anni dopo, è sottoposta a tutte le regolamentazioni (durata, metodo, ore di lezione) vigenti nel capoluogo ligure⁶.

Certamente nel 1827 il maestro opera in locali pagati dal Comune⁷ e dirige una scuola suddivisa in due corsi, uno per capitano di seconda classe e l'altro per padrone di piccolo cabotaggio, cui prendono parte tutti allievi

⁴ Giovanni Assereto riporta alcuni passi tratti dal verbale del Consiglio generale di Dipartimento del 1806, in cui, oltre a lamentare la mancanza di scuole primarie in molti comuni, si aggiunge che, in alternativa, e dando a ciò una valenza negativa, ci sono solo scuole private « dove i maestri vengono pagati dagli alunni » (G. CHABROL DE VOLVIC, *Statistica delle provincie di Savona, di Oneglia, di Acqui e di parte della provincia di Mondovì, che formavano il Dipartimento di Montenotte*, a cura di G. ASSERETO, Savona 1994, I, p. 37). Come si è visto, non era, questa, esclusiva consuetudine del Dipartimento in questione, ma estesa all'intera regione e, a lungo, mantenuta. Va anche osservato che, nonostante l'intervento effettuato dai francesi nell'ambito dell'istruzione, nulla sembra essere stato fatto per quanto attiene l'istruzione nautica (*Ibidem*, pp. 39-41).

⁵ Nonostante il parere favorevole espresso il 9 marzo 1820 dal Consiglio comunale di Savona e la delibera di retribuire annualmente lo stesso capitano con Ln. 150, purchè questi avesse una scuola frequentata « almeno da tre allievi », in un locale controllabile (ASS, Comune di Savona, s. III, Registro delle deliberazioni del Consiglio comunale dal giorno 8 novembre 1819 a tutto il dicembre 1820), giunge dall'Ammiragliato una richiesta di verifica pubblica delle capacità di Bottaro, che di fatto blocca l'iniziativa.

⁶ ASS, Comune di Savona, s. III, c. 269, Lettera di Federico Federici all'Intendente Generale, 7 agosto 1840. La nascita di una scuola succursale è peraltro già prevista nel Regolamento del 9 marzo 1816 e successivamente sottolineata all'articolo 33 della Regia Patente 13 gennaio 1827, laddove si delinea tale possibilità « Ogni volta che venisse dimostrata l'utilità di maggiormente estendere l'insegnamento delle scienze nautiche ». Savona evidentemente rientra in questa tipologia.

⁷ Prima nella casa di Giuseppe Bartoli e poi in altri locali giudicati più idonei, sempre a spese del Comune, che si accolla sia l'esborso per l'affitto della scuola (prima per Ln. 120 e poi per Ln.166,67 annue) che per l'abitazione del Maestro (ASS, Comune di Savona, s. III, Registro delle deliberazioni del Consiglio comunale 1 gennaio 1824-31 dicembre 1824, seduta del 16 agosto 1824).

provenienti dalla zona. Ma agli esordi positivi fanno seguito momenti critici, forse in conseguenza della “pretesa” del Maestro che gli allievi conoscano il francese, lingua nella quale vengono impartite le lezioni. Nonostante la defezione degli studenti il Comune continua a pagare il fitto per i locali della scuola e per l’abitazione del Federici, ma tutto ciò ha termine nel 1850 con l’interruzione di questo rapporto sia da parte del Comune che del Consiglio di Amministrazione di Marina. Il Maestro è messo a riposo.

La richiesta “linguistica” del Federici non è in verità del tutto estrosa. Forse è legata a sue specifiche e personali competenze, ma va detto che nel Regolamento del 1816 la conoscenza del francese è indicata, alla pari con l’italiano, esplicitamente quale elemento necessario per essere ammesso alle scuole di nautica⁸. Se tale parificazione della lingua italiana a quella francese ha soprattutto una connotazione sabauda, nello specifico ambito ligure (e savonese) essa è certo anche collegata alla dipendenza verso l’estero nel campo dei manuali e degli strumenti, che sono spesso stranieri, soprattutto inglesi e francesi. La vicinanza di Marsiglia, poi, dove si producono i materiali e dove operano i Roux, noti cartografi, senza dubbio porta più che altrove alla consuetudine con quella lingua e quella cultura nautica⁹. Non è dato sapere su quali basi teoriche il docente articolasse le sue lezioni. Interessante è comunque che proprio sul finire di questa esperienza scolastica a Savona viene redatto un manuale di navigazione. Ne è autore Matteo Sguerso, che nel 1846 dà alle stampe un compendio delle nozioni necessarie per impadronirsi dell’arte del navigare, da lui definita come «l’arte di condurre un bastimento sulla superficie del mare in qualsivoglia parte del mondo»¹⁰.

⁸ All’articolo 81 si elencano quali caratteristiche irrinunciabili, oltre ad avere dodici anni, essere «dedito alla navigazione», essere perciò iscritto alle matricole della gente di mare, avere fatto la classe di grammatica, conoscere le prime quattro operazioni e scrivere «correttamente la lingua Italiana e Francese».

⁹ Fra il materiale didattico richiesto dal Federici al Comune figurano un sestante, una sfera «da farsi venire da Marsiglia», due volumi, rispettivamente la *Connaissance des temps* e il *Recueil des tables utiles à la navigation par Violaine*. Sull’argomento si ricorda il bel sestante del savonese Francesco Grimaldi, acquistato a Marsiglia nel 1817, citato da G. ASSERETO, *Cassa di Risparmio di Savona* cit., p. 45 il quale rimanda a sua volta all’importante collezione di materiale tecnico nautico conservato presso l’istituto nautico della città. Della importazione di strumenti e carte si ha conferma anche in *Dal Mediterraneo all’Atlantico. La marineria ligure nei mari del mondo*, a cura di P. CAMPODONICO, Genova 1993, in particolare pp. 31, 247-249.

¹⁰ ASS, Carte Noberasco, cartella 12, fasc. 4.

2. Molti progetti, nessuna realizzazione

Gli anni successivi alla definitiva chiusura della scuola del Federici vedono un frenetico alternarsi di progetti portatori di una nuova attenzione per l'istruzione tecnica. Inizialmente se ne fanno promotori i Padri della Missione ipotizzando di affiancare un corso commerciale a quello classico già attivo. Nel 1851 i lavori condotti da tre consiglieri comunali, Giacomo Astengo, Andrea Forzano e Giuseppe Scarzolo, al fine di elaborare in tal senso un accordo fra il Comune e i Padri, si concretizzano in una intesa di massima secondo cui fin dal 1851-52 i religiosi avrebbero ospitato nei loro locali scuole pubbliche tecnico-commerciali, suddivise in quattro corsi, cui avrebbero avuto accesso studenti che avessero superato le materie insegnate nelle scuole elementari. Queste le discipline previste: grammatica e scrittura; lingua francese; aritmetica; principi di algebra e geometria; algebra superiore e trigonometria; storia naturale; materie prime; fisica, meccanica e chimica applicate alle arti; grafia e politica commerciale; tenuta dei libri in scrittura semplice e doppia; storia e legislazione del commercio compresa la polizia marittima; nautica e costruzione dei bastimenti¹¹. Dei sette docenti previsti, cinque sarebbero stati autonomamente scelti dai Padri della Missione mentre a quelli di nautica e costruzione dei bastimenti avrebbero dovuto provvedere il Comune e, in seconda battuta, lo Stato.

È subito chiaro che l'ambito marittimo esce dalla consuetudine e dalla competenza dei religiosi, che alle istituzioni lasciano la scelta e la retribuzione degli insegnanti. La discussione seguita a tale progetto è ampia e ambiziosa; si arriva a ipotizzare l'aggiunta dell'inglese quale seconda lingua straniera perché più usata nei paesi con i quali la locale marina commerciale ha rapporti. La convenzione definitiva, redatta con queste integrazioni, è presentata in Consiglio Comunale il 30 giugno dello stesso anno, ma da parte del Ministero della Pubblica Istruzione c'è un atteggiamento poco favorevole, se non addirittura contrario a ogni ipotesi di intesa stipulata fra il Comune e i Padri della Missione, soprattutto a causa dell'alto costo del progetto scolastico previsto¹². È facile comprendere come dalla nuova convenzione pre-

¹¹ ASS, Comune di Savona, s. III, Registro delle deliberazioni del Consiglio Comunale dal 1° maggio al 14 giugno 1851, Rapporto della Commissione per la scuola tecnico- commerciale letto nella seduta del Consiglio del 2 giugno 1851.

¹² ASS, Comune di Savona, s. III, c. 264, fasc. I, Dispaccio del Ministero della Pubblica Istruzione al Sindaco, 20 luglio 1852.

sentata scompaiano proprio le materie tecniche e nautiche¹³, rendendo l'iniziativa più realizzabile, e in termini finanziariamente autonomi, per i Padri della Missione, ma certo priva di quella componente di novità che invece i tempi e la ricerca di iniziative davvero innovative avrebbero richiesto.

Non hanno migliore fortuna altri progetti, sempre finalizzati all'apertura di scuole professionali. Certamente va ricordato quello presentato il 22 marzo 1851 dal capitano Luigi Fincati¹⁴, che ipotizza un corso di studi articolato su tre anni, cui è possibile accedere dopo avere superato le quattro classi elementari. Come lo stesso Fincati precisa, l'obiettivo è di formare abili operai, abili commercianti, direttori e amministratori di fabbriche e officine e, infine, validi capitani per la marineria commerciale. Le materie insegnate risultano perciò calibrate rispetto a tale fine e solo in terzo anno sono insegnati scienza nautica e principi di costruzione navale¹⁵.

Fincati prevede la presenza di quattro docenti per le tre classi e una spesa per essi di Ln. 5.000¹⁶ cui vanno aggiunte Ln. 912,80 quali spese di primo impianto per un totale di Ln. 5.912,80. Certo, pur prospettando una realizzazione progressiva di tale progetto, il capitano si rende conto che il Comune di una città come Savona, allora di circa ventimila abitanti, avrebbe incontrato non poche difficoltà, nonostante l'importanza non esclusivamente locale di tale iniziativa, che comunque a suo parere avrebbe attratto da altre regioni persone interessate, peraltro facilmente ospitabili presso i due colle-

¹³ In particolare vengono eliminate: storia naturale, storia e legislazione del commercio, polizia marittima, trigonometria, nautica e costruzione navale (*Ibidem*, Rapporto della Commissione per lo stabilimento della scuola tecnico-commerciale al Consiglio delegato, 9 settembre 1852).

¹⁴ Vicentino, autore di studi sulla condizione della marina militare, giunge al grado di contrammiraglio ed è eletto parlamentare (T. SARTI, *Il Parlamento subalpino e nazionale. Profili e cenni biografici di tutti i deputati e senatori eletti e creati dal 1848 al 1890*, Terni 1890, p. 135). Di lui specificamente si veda *Cenni sulla fondazione di una scuola tecnica e di nautica*, Savona 1851.

¹⁵ Più precisamente le materie previste per il terzo anno sono: Scienza nautica e principi di costruzione navale; Continuazione dei principi del commercio e contabilità (già impartiti nel secondo anno); Polizia e diritto marittimo ossia le regole internazionali che regolano la condotta dei naviganti nei porti esteri ed in mare; Geografia dei singoli stati d'Europa e specialmente dell'Italia; Storia moderna in generale e quella d'Italia in particolare; Elementi di chimica applicata alle arti (L. FINCATI, *Cenni sulla fondazione* cit.)

¹⁶ Sono previste Ln. 1.600 il primo e il secondo anno e Ln. 1.800 il terzo anno.

gi savonesi degli Scolopi e dei Missionari. Ma, ancora una volta, il piano trova un impedimento nelle difficoltà di spesa¹⁷.

Qualche anno dopo, nel 1853, è la volta del capitano camogliano Onorato De Pretis di Santacroce, che, a imitazione di analoghi istituti esistenti nel Regno, prospetta l'apertura di una Scuola di nautica, gratuita, con il concorso dello Stato e del Comune. Anche in questa occasione, pur se di fronte a un ben più modesto progetto, il Comune risponde negativamente¹⁸.

3. *La scuola del professor Francesco Prato*

I tempi sono tuttavia maturi perché anche in questa città del Ponente ligure sorga nuovamente un istituto per formare la gente di mare in sintonia con quanto è avvenuto, e sta avvenendo, nella regione. Come si è visto, con l'eccezione delle scuole di nautica di Genova e Nizza, istituite fin dal 1816, è a partire dal quinto decennio dell'Ottocento che si forma la maggior parte di esse¹⁹.

A Savona l'incarico per aprire in città una scuola di nautica (e di matematica e fisica ad essa affiancata) è affidata dal Ministero della Pubblica Istruzione al professor Francesco Prato, architetto, docente di matematica e fisica, che informa il sindaco nel novembre 1855. Come per le altre istituzioni citate, anche questa è strutturata secondo le norme contenute nel Regolamento generale per l'istruzione nautica del 1840, che prevede sia data formazione idonea a coloro che aspirano al grado di capitano e di padrone di prima e seconda classe, rimanendo ferma, ovviamente, la prassi secondo cui tali gradi siano conferiti una volta superato un esame teorico-pratico presso il Consolato di Marina di Genova. Due docenti, il primo e il secondo Maestro, devono dirigere la rispettiva classe: una per gli aspiranti al grado di capitano, l'altra a quello di padrone. La condizione richiesta per l'accesso è di essere iscritti alla gente di mare e avere navigato per due anni, avere un'età compresa fra i 12 e i 20 anni, sapere leggere e scrivere e fare le quattro operazioni. Sulla base di queste conoscenze essenziali vengono insegnati

¹⁷ ASS, Comune di Savona, s. III, Registro delle deliberazioni del Consiglio Comunale dal 1° maggio cit., seduta del 2 giugno 1851.

¹⁸ ASS, Comune di Savona, s. III, Registro delle deliberazioni del Consiglio Comunale del 1° agosto al 30 novembre 1853, seduta del 10 agosto 1853.

¹⁹ MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica* cit., p. 31.

il sistema metrico decimale, la geometria piana e solida, la trigonometria rettilinea e sferica, l'astronomia, il maneggio degli strumenti e l'uso delle carte nautiche. Nelle intenzioni la scuola si sarebbe dovuta aprire nel dicembre successivo, ma di fatto essa parte il 24 gennaio 1856.

Su tale iniziativa si concentra l'attenta cura di molti cittadini, primo fra tutti l'avvocato Luigi Corsi²⁰, che cerca di avviare anche una scuola di costruzione navale perché concorra alla crescita dei cantieri cittadini²¹, ma è un tentativo che si scontra con una richiesta analoga da parte di Varazze e, per il momento, non si concretizza. Si perviene comunque a un assestamento della scuola ed è proprio la nomina di Francesco Prato, quale insegnante, ad essere approvata dal ministero, con uno stipendio annuo di Ln. 1.000, che comprende il sussidio di Ln. 800 stanziato sul bilancio dello Stato²².

Dunque la scuola si svolge con piena regolarità a partire dal 12 novembre 1856 ed è frequentata da undici allievi, tutti iscritti al corso di alta navigazione. In prevalenza provenienti da Savona, sottoposti a una rigorosa selezione (su venti aspiranti solo undici sono ammessi a frequentare l'anno scolastico 1856-57) essi sono i protagonisti di una iniziativa importante per la città tanto che il 20 luglio 1857 il sindaco e un consigliere sono invitati ad assistere alle prove finali.

Nell'aprile 1856 il professor Prato redige anche un regolamento che, sottoposto all'esame del Ministero, e da questo in parte modificato, viene approvato qualche mese dopo²³. Il docente ligure²⁴ apporta alcune modifiche rispetto a quanto indicato nel Regolamento del 1840 e nel complesso la sua proposta è accolta, anche se l'intervento ministeriale si incentra su alcuni punti significativi. Innanzitutto si sottolinea che la scuola savonese è posta sotto la "immediata dipendenza" del regio Provveditore agli Studi, con la sorveglianza del Sindaco: dunque sotto la sorveglianza dell'autorità scolastica

²⁰ Costui è personaggio di spicco, vivace protagonista della vita nazionale (volontario nella campagna del 1848) e cittadina, sindaco illuminato in anni di sviluppo e assetto della città (G. ASSERETO, *Cassa di Risparmio* cit., *passim*).

²¹ A Savona operano i cantieri Calamaro, Girello, Tixi (vedi N. CERISOLA, *Storia delle industrie savonesi* cit.).

²² ACSR-MPI, Divisione cit., b. 47, *Notizie sulla Scuola di Nautica per la Marina Mercantile stabilita in Savona con decreto del dì 5 ottobre 1856*.

²³ Si veda il dispaccio ministeriale del 9 ottobre 1856.

²⁴ È nato a Celle nel 1826.

e, solo in seconda battuta, di quella comunale. Del tutto accettata dall'autorità ministeriale risulta la divisione della scuola in due sezioni, l'una di alta navigazione, l'altra di grande cabotaggio. La prima, della durata di due anni, comporta l'insegnamento di aritmetica, algebra, geometria e trigonometria piana nel primo anno; di trigonometria sferica e quanto attiene all'alta navigazione nel secondo anno; ridotto nel tempo (un anno) e nel programma è il corso di grande cabotaggio²⁵. Certo vi sono molte materie comuni e tutto è strutturato intorno a tre gruppi disciplinari: quello matematico, quello incentrato sulla conduzione della nave e quello basato sulla conoscenza e l'uso degli strumenti.

Sui criteri di ammissione da parte ministeriale si insiste sull'età minima di dodici anni, mentre Prato palesemente tenta di introdurre il limite dei diciotto anni compiuti, forse nel tentativo di formare classi omogenee, o non troppo squilibrate, e di avere allievi mediamente già formati.

Per il resto le modifiche apportate al progetto sono davvero di scarso rilievo. Dunque, dal 5 novembre a tutto luglio, esclusi i giovedì e festivi, gli iscritti ad ambo i corsi frequentano le lezioni di grande cabotaggio, dalle 9,30 alle 10,30; nell'ora successiva si svolgono esclusivamente lezioni del corso di alta navigazione cui possono accedere, esclusivamente come uditori, gli iscritti al grande cabotaggio. È nel complesso un minore numero di lezioni rispetto al Regolamento del 1840, ma probabilmente un modo per compensare la presenza di un solo docente e la retribuzione particolarmente contenuta.

In questa iniziativa l'amministrazione comunale si fa carico delle spese per l'acquisto degli strumenti e ciò avviene rivolgendosi a Francesco

²⁵ Si veda l'articolo 2 del Progetto di Regolamento elaborato da Prato e approvato dal Ministero. In termini più estesi dalla proposta di Prato emerge un programma articolato su numerose discipline. Per il gran cabotaggio sono previste: aritmetica, nozioni generali di geometria, navigazione, mezzi utilizzati per determinare la rotta di una nave, problemi nautici e calcolo del punto di stima, effemeridi, ottante e sestante, calcoli di astronomia nautica, determinazione della latitudine e longitudine geografica in mare, cronometro, causa delle maree e loro periodicità. Il corso di alta navigazione si articola sull'insegnamento di aritmetica, algebra generale, geometria, trigonometria, navigazione, carte idrografiche, problemi nautici e calcolo del punto di stima, nozioni astronomiche, movimento degli astri e divisione del tempo, mezzi con cui si determina la posizione degli astri in cielo, effemeridi, ottante e sestante, correzioni da praticarsi alle altezze e distanze osservate dagli astri per risolverle in altezza, calcoli di astronomia nautica, latitudine e longitudine, cronometro, causa delle maree e loro periodicità.

Ferro, come bene spiega la carta intestata, «macchinista della Real Scuola ed Idrografo della Regia Marina in Genova», in strada alle Grazie, o ancora a Giuseppe Fliri, libraio della Regia Marina, con negozio in via S. Cosma. Grazie a questa mediazione, e sotto il controllo finale di un capitano marittimo, la scuola savonese viene fornita di strumenti, carte nautiche, arredi idonei²⁶.

Si tratta di una dotazione corrente per la navigazione a vela dell'epoca rispetto a cui va sottolineato come rilevante l'acquisto del sestante. Le carte provviste riflettono proprio le rotte della marina mercantile ligure di metà Ottocento: oltre a quelle del Mediterraneo, quella del Mar Nero, della Manica, del Brasile, tutte zone collegate a flussi di merci e persone di frequente "movimentate". Resta un unico punto significativamente carente, di cui il professor Prato, al pari di altri insegnanti di analoghe scuole regionali, sottolinea l'esigenza: la mancanza di una scuola di manovra, necessaria per formare capitani abili e capaci. Ma, nonostante la discussione svolta su questo tema dall'amministrazione comunale, la richiesta non trova risposta adeguata se non, come si vedrà, nel 1864, allorché il riordino della scuola comporterà anche a Savona un ampliamento dell'offerta didattica.

4. Il "pareggiamento" della Scuola di nautica

Gli avvenimenti nazionali si riflettono naturalmente in sede locale e certo non resta privo di conseguenze per la realtà savonese il provvedimento che nel 1860 istituisce a Livorno, Portoferraio e S. Stefano tre scuole di nautica²⁷. Hanno così inizio richieste e proposte affinché anche la città ligure, con un numero di abitanti ben più alto rispetto alle località dove hanno sede le nuove scuole, possa beneficiare di un intervento statale. Parte così la

²⁶ ASS, Comune di Savona, c. 269, fasc. 6, «Nota degli strumenti ed altri oggetti relativi alla Scuola di nautica consegnati all'amministrazione civica», 10 novembre 1856. Questo l'importo delle spese: Ln. 812 per strumenti acquistati da Francesco Ferro, Ln. 42 per materiale acquistato da Giuseppe Fliri, Ln. 47,50 per tavole fornite dal prof. Prato, Ln. 16,50 per cartoleria, per un totale di Ln. 918. Probabilmente costituiscono buona parte di quanto, ormai modesto e inadeguato, è elencato da Francesco Prato nel 1861 (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 47, Nota al Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, 2 agosto 1861).

²⁷ Si tratta del RDL 27 ottobre 1860, n.4389, che, oltre a istituire le tre scuole citate, indica che ognuna di esse deve avere un maestro e un secondo, per i quali viene anche stabilita la remunerazione, rispettivamente di Ln. 1.200 e Ln. 800.

richiesta di un “pareggiamento” della Scuola di nautica di Savona, che viene accolta nel gennaio 1861²⁸.

In tempi di poco successivi il Prato redige un rapporto accurato sul nuovo assetto della scuola e delinea i problemi che necessitano di urgente soluzione. Egli richiede una dotazione annua da impiegare nell’acquisto di libri e strumenti e nella loro manutenzione perché diversamente si riducono le possibilità di svolgere adeguatamente il ruolo proprio dell’istituzione scolastica né si possono accogliere gli studenti del Ponente²⁹. Se infatti la media degli alunni nel quinquennio svolto è di diciassette l’anno, Francesco Prato punta a “governare” una media di trenta e più allievi. Dello stesso tenore, sia pure con qualche discrepanza, è quanto lo stesso comunica qualche mese dopo, riportando informazioni sulla scuola savonese³⁰. Sui risultati conseguiti da quanti fino ad allora, perciò nell’arco di cinque anni, hanno ottenuto la patente, il docente è complessivamente generico. Riguardo quella di capitano di prima classe, non è in grado di rispondere dal momento che tutti sono andati a Genova per sostenere l’esame. Per quanto concerne la patente di capitano di seconda classe, gli allievi sono tutti « appartenenti a disparate località » e, per certo, ventiquattro “marini” sono stati dichiarati capaci di coprire la carica di Pilota nei viaggi di lungo corso. Nel complesso perciò il risultato non appare modesto³¹.

²⁸ In questo modo anche per Savona è previsto il secondo maestro. Lo stipendio del primo è portato da Ln. 800 a Ln. 1.200. Dal 1860 il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio aveva assunto l’onere di provvedere alla direzione della scuola savonese e alle spese occorrenti per il personale insegnante; per tale motivo la Giunta aveva sospeso il sussidio integrativo di Ln. 300 annue corrisposte al Prof. Prato.

²⁹ « La specialità di queste scuole esige necessariamente un’annua dotazione per far acquisto dell’Almanacco Nautico, dell’Annuario delle Maree, delle nuove Carte Topografiche, Portolani, Tavole nautiche ecc. ecc. e per poter fra fronte alle riparazioni degli strumenti. Ma per ventura – conclude il professore – questa Scuola non è servita di alcun annuo assegnamento » (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 47, *Notizie sulla Scuola di Nautica* cit.).

³⁰ *Ibidem*, *Rapporto a Sua Eccellenza il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sullo stato e riordinamento dell’Istruzione nautica in evasione dell’incarico avuto con dispaccio n. 3462 in data 31 marzo 1861*, Savona 10 aprile 1861.

³¹ Nel concludere l’ampia risposta al ministro fra i provvedimenti ritenuti urgenti il docente elenca la creazione di quattro corsi: Attrezzatura e Manovra, Geografia e Fisica e Meccanica complementare, Diritto commerciale e marittimo, Lingua francese e inglese. Sono le premesse per la costruzione di un istituto più avanzato.

La scuola ligure è seguita con attenzione da parte governativa, sia per la sua posizione strategica sia forse anche per il prestigio di cui gode il prof. Prato, autore del rendiconto relativo allo « Stato della Scuola nautica di Savona » da ottobre a dicembre 1862³². Egli riporta i dati relativi ai diciotto iscritti, di età compresa fra i quattordici e i ventinove anni, per buona parte nati a Savona.

Nome e cognome		Anni	Luogo di nascita
Emanuele	Manara	21	Savona
Gio.Batta	Levrero	21	Celle
Gerolamo	Manzi	28	Albisola
Angelo	Ferro	29	Celle
Pellegro	Lucullo	20	Varazze
Giovanni	Oxilia	21	Vado
Andrea	Astengo	18	Savona
Gio.Batta	Buscaglia	21	Savona
Giuseppe	Minuto	16	Savona
Agostino	Duce	20	Savona
Nicolò	Rossi	21	Vado
Francesco	Rossi	21	Savona
Francesco	Tissoni	20	Savona
Gio.Batta	Lamberto	20	Savona
Agostino	Minuto	16	Savona
Francesco	Minuto	21	Savona
Cesare	Cerisola	14	Savona
Daniele	Delle Piane	29	Savona

(Sono indicati secondo l'ordine di iscrizione dal 22 settembre al 31 ottobre 1862)

Al pari di altre città quali Piano di Sorrento e Livorno, dove prendono corpo interventi tesi a potenziare l'insegnamento in ambito marittimo³³, an-

³² ACSR-MPI, Divisione cit., *Stato della Scuola di Nautica di Savona pel trimestre 1862*, Savona 2 gennaio 1863. Il ministro vuole conoscere il numero degli iscritti, se hanno pagato le tasse ecc. È una verifica dello stato complessivo delle cose, cui il docente risponde inviando copia del Registro delle tasse di benentrata pagate all'Ufficio d'Insinuazione e Demanio. Sulla base di una quota di sei lire a testa è inviato il quadro del pagamento di complessive £ 108.

³³ Si rimanda al RDL. 18 ottobre 1863, n. 1.514 e RDL. 13 dicembre 1863, n. 1.586 riguardanti le scuole di Piano di Sorrento e di Livorno. Il primo introduce insegnamenti per la

che Savona rientra nei progetti di cambiamento: per questa ragione una nota del Ministero del 31 dicembre 1863 ribadisce la necessità di organizzare nuovamente gli insegnamenti nautici impartiti. Tuttavia nel concreto i disegni governativi, ispirati a una replica della scuola di Piano di Sorrento, e quindi, per certi aspetti, di più basso profilo, non soddisfano i *desiderata* dei cittadini liguri, che preferiscono piuttosto ispirarsi al modello livornese³⁴. Dopo un dibattito sviluppatosi soprattutto intorno alle difficoltà a coprire le spese di un maggior numero di docenti, si giunge all'accoglimento della proposta del ministro per cui, quale progetto di base e quindi suscettibile di ampliamento, viene istituita una scuola per capitani di prima e seconda classe: per il suo funzionamento il Ministero avrebbe provveduto allo stipendio di tre docenti, compreso quello del professore incaricato della direzione, mentre sarebbero state di spettanza comunale nomina e retribuzione dei restanti insegnanti.

Dunque nell'agosto 1864³⁵ la Scuola nautica di Savona è « riordinata a scuola speciale di nautica e costruzione navale » allo scopo di formare capitani di prima e seconda classe, padroni di cabotaggio e costruttori navali di seconda classe. Addirittura il corso per questi ultimi non era previsto nelle intese intercorse in precedenza tra Governo e Comune. Tutto ciò risponde alle esigenze della città, nondimeno ne aggrava il carico di spesa. Per questo motivo seguono trattative non semplici, che portano comunque a una buona soluzione, tenuto conto che, mentre per alcuni insegnanti non sussistono difficoltà³⁶, per altri il reclutamento è più complesso. Al concorso bandito per coprire le cattedre vacanti rispondono ben pochi individui. Agostino Tambuscio è il solo a presentarsi per Attrezzatura e manovra navale; due sono i candidati per l'insegnamento di Costruzione e disegno navale³⁷, pe-

formazione di capitani, padroni e costruttori di seconda classe; il secondo per capitani e costruttori di prima classe.

³⁴ ASS, Comune di Savona, s. III, c. 269, fasc. 15, seduta della Giunta municipale del 29 gennaio 1864.

³⁵ RDL 6 agosto 1864, n. 1318. Vengono accolte le istanze avanzate da F. Prato fin dal 1861.

³⁶ Il prof. Enrico Berlingieri, per esempio, è nominato dal Ministero il 20 novembre 1864 titolare della cattedra di Diritto commerciale.

³⁷ Si tratta di Giobatta Guastavino e Giuseppe Tixi, proprietari di cantieri nella zona, che propongono di svolgere congiuntamente l'attività didattica.

raltro privi di titoli idonei, mentre nessuno si presenta per l'insegnamento di Macchine a vapore, il che non stupisce dal momento che si tratta della disciplina davvero innovativa nel contesto scolastico. L'esiguità dei candidati e la loro inadeguata preparazione portano a indire altri concorsi sia per Attrezzatura e manovra navale, sia per Macchine a vapore e, addirittura, a pubblicare il testo del concorso su giornali liguri e nazionali³⁸.

Tutto questo sforzo porta a modesti risultati: per il primo insegnamento c'è soltanto Antonio Ornano, un nostromo proveniente da Genova, che presenta unicamente credenziali di capitani marittimi con cui ha navigato. Certo si tratta di persona di grande esperienza, ma probabilmente non in grado di svolgere anche la parte teorica richiesta dal programma. Il tentativo di reperire un altro docente fallisce e ciò porta a designare Ornano per il solo anno scolastico 1865-66. Meno tormentata è la copertura della cattedra di Macchine a vapore. Dei due che si presentano, l'ingegner Francesco Bourelly e Carlo Giovanni Gastaldi, il primo è scelto all'unanimità.

Docenti della scuola superiore di nautica e costruzione navale (1865-66)

Docenti	Grado	Materie d'insegnamento	Stipendio annuo (Lire)	
			Governo	Comune
Francesco Prato	Preside			300
Francesco Prato	Reggente	Matematiche elementari		1.200
	»	Astronomia nautica		1.200
	Incaricato	Costruzione e disegno navale		1.200
Vincenzo Cappa	Incaricato**	Navigazione e calcoli nautici		1.200
Francesco Bourelly	Titolare**	Macchine a vapore		1.800
Enrico Berlingieri	Incaricato	Diritto commerciale		1.200
Francesco Bonfigli	»	Lingua francese ed inglese		560*
Antonio Ornano	»	Attrezzatura e manovra navale		1.500
			6.300	10.160
Bidello				400
				10.560

* A questa cifra va aggiunta la somma di £ 1.440 che lo stesso percepisce come insegnante della lingua inglese nell'istituto tecnico.

** La differenza tra incaricato e titolare è dovuta al fatto che al primo l'incarico viene rinnovato di anno in anno, in mancanza del professore titolare.

³⁸ Il testo del concorso compare a Savona, Genova, Torino, Firenze e Napoli.

Dopo una complessa fase di avvio, e affidando a Francesco Prato il compito di insegnare Costruzione e disegno navale in attesa di altro collega idoneo, il quadro dei docenti risulta completato. Spiccano le retribuzioni dei docenti titolari di materie molto specifiche per il settore, quali Macchine a vapore e Attrezzatura e manovra navale, mentre per gli altri si registra una diffusa omogeneità, legata a una minore difficoltà nel reperimento del personale.

Su una spesa per gli insegnanti pari a £ 10.160, cui il Ministero concorre per £ 6.300, restano a carico del Comune £ 3.860, cui va aggiunto lo stipendio del bidello di £ 400, per complessive £ 4.260 (pari a quasi il 42% del totale). Il fitto annuo della sede, un appartamento nei pressi di S. Lucia, di proprietà del signor Martinengo, costa al Comune £ 800.

Il manifesto di apertura pubblicato il 21 settembre 1865 informa che vengono svolti i corsi di capitano di prima e seconda classe, costruttore di prima classe, padrone di cabotaggio, costruttore di seconda classe, cui si aggiunge il corso di macchinista di marina. Gli aspiranti al grado di capitano di prima classe devono avere la licenza delle scuole tecniche o, in alternativa, superare un esame di aritmetica, algebra e geometria. Meno pesante è la richiesta per gli aspiranti al grado di capitano in seconda, costruttore in seconda, padrone di cabotaggio e macchinista, ai quali è richiesto di saper leggere, scrivere e avere nozioni di aritmetica pratica. Per la prima volta è richiesta la tassa scolastica di £ 10 per l'iscrizione di ogni allievo: è necessaria al Comune per fare fronte alle nuove spese legate all'incremento degli insegnamenti e alla maggiore complessità didattica nel suo complesso. Non a caso i docenti si affrettano a chiedere altro materiale tecnico: nuovi quadri illustrativi di macchine a vapore (Bourelly), la parte della prua di una nave e vari tipi di cordami per insegnare attrezzatura (Ornano)³⁹.

5. Nasce il “Leon Pancaldo”

L'istituto savonese, misurando progressivamente le proprie disponibilità, si organizza, risponde a esigenze locali e tenta di cogliere in proprio favore le misure legislative adottate dal nuovo Regno, intento a costruire un sistema scolastico idoneo alla crescita di un paese europeo. Pertanto, non

³⁹ ASS, Comune di Savona, s. III, c. 269, fasc. 15, Lettera del prof. Ornano al sindaco del 7 agosto 1865, in cui chiede « un tacco (o mezza fregata) col suo guarnimento cioè un albero di trinchetto e di bompresso guarnito con due bighe ». Sarà realizzato da Francesco Girello.

appena è approvata la legge Torelli⁴⁰, da Savona parte la richiesta di adeguare le condizioni dell'istituto a quelle proprie di Istituto Reale di Marina. Nell'operazione è coinvolta l'intera città, che, tramite il consiglio dei professori, e, soprattutto, la neonata Camera di Commercio⁴¹, si adopera presso il ministero affinché la trasformazione richiesta trovi attuazione.

Non è cosa da poco e perciò non stupisce che Gerolamo Boccardo venga inviato proprio dal Governo per verificare l'effettiva realizzabilità di tale ipotesi. L'economista genovese ha già acquisito, a quel momento, come si è visto, grande esperienza in materia⁴², e si appresta a dirigere a Genova un articolato complesso di insegnamenti tecnici collocato in un unico edificio, realizzando così un progetto da tempo accarezzato⁴³. A Savona quindi l'inviato ministeriale, oltre a evidenziare la necessità di aggiungere altre materie e di separare l'insegnamento delle matematiche elementari da quello di navigazione e di astronomia nautica, sottolinea che il passaggio della scuola a un livello superiore comporta anche una maggiore retribuzione per il preside, che è bene svolga unicamente la funzione direttiva e non anche quella didattica, oltre all'opportunità di disporre di un locale più idoneo, dotato di un adeguato corredo di strumenti scientifici.

Per Savona Boccardo si limita a proporre la "condivisione" di alcuni docenti fra istituto tecnico e istituto nautico per ovviare, almeno temporaneamente, all'incremento di spesa per Governo e Comune. L'approccio al problema viene raccolto dal consigliere Assereto il quale, proprio per la comune dipendenza dei due istituti, tecnico e di nautica, dal Ministero di Agricoltura e Commercio, ne suggerisce la riunione sotto la direzione dello stesso preside e nei medesimi locali. Insomma un passo avanti rispetto alle

⁴⁰ Si rimanda al RDL 18 ottobre 1865, n. 1712.

⁴¹ Staccatasi da quella genovese, è istituita con RDL 30 gennaio 1855, n. 2127.

⁴² Si veda il ruolo giocato come docente delle scuole della Camera di Commercio e come preside del R. Istituto di Marina Mercantile.

⁴³ È molto probabile sia proprio Boccardo l'autore dell'articolo comparso su la «Gazzetta di Genova» il 30 ottobre 1865, in cui si rende nota la riunione in un unico edificio, e sotto la sua presidenza, di tre unità scolastiche tecniche: l'istituto industriale, quello di marina mercantile e gli insegnamenti tecnici serali. A parere dell'autore si tratta della «creazione di uno dei più grandi stabilimenti d'istruzione tecnologica che esistono in Italia e fuori». Proprio l'economista genovese da tempo persegue un obiettivo, forse ancora più ambizioso, vale a dire una sorta di "Università Politecnica", bene illustrato in una sua relazione alla Camera di Commercio di Genova nel gennaio 1860 (M.S. ROLLANDI, *Agli albori dell'istruzione tecnica* cit., p. 659).

osservazioni di Boccardo, e del tutto in sintonia con quanto realizzato da quest'ultimo in altra sede⁴⁴.

La valenza razionale di simili proposte, comprese le economie di scala conseguite nell'impiego congiunto dei docenti, in attesa anche di un assestamento della Camera di Commercio, peraltro ben intenzionata a intervenire nell'operazione⁴⁵, conduce all'accorpamento degli istituti in un'unica sede, mentre procedono le pratiche per avviare le nuove discipline e individuare i relativi docenti. Anche alla luce di più recenti disposizioni governative relative alla necessità di introdurre altri insegnamenti sia nell'istituto tecnico (sezione commercio e amministrazione) sia in quello di marina mercantile⁴⁶ si viene a delineare un quadro più complesso dell'organizzazione didattica, che prevede un'integrazione per ambedue le strutture scolastiche⁴⁷, così che queste avrebbero avuto in comune insegnamenti quali: Computisteria, Diritto, Disegno, Economia industriale e commerciale, Geografia e storia, Letteratura italiana, Lingua inglese.

Inizialmente vengono sistemate le cattedre: Chimica generale, merceologia e storia naturale con Amedeo Ravina; Computisteria e ragioneria con Leopoldo Queirolo; Economia industriale e commerciale e statistica con il sacerdote Bartolomeo Gandolfo. L'insegnamento di Lingua inglese è assegnato a Francesco Saverio Bonfigli, con l'obbligo di usare anche la lingua francese; al sacerdote Luigi Arnulf, già retribuito per l'insegnamento di Lingua francese nella scuola tecnica, si chiede di insegnare la medesima lingua anche nell'istituto nautico. Il consiglio comunale indice poi un concorso per titoli per coprire le cattedre di Disegno geometrico e topografico; Fisica, meteorologia e geometria descrittiva; Geografia, storia e letteratura italiana; Macchine a vapore e disegno relativo; Matematiche e meccanica.

A differenza di quanto era avvenuto non molti anni prima, allorché si era davvero faticato per trovare un docente, ora concorrono più persone e

⁴⁴ ASS, Comune di Savona, s. III, c. 270, fasc. 5.

⁴⁵ ASS, Comune di Savona, s. III, c. 270, fasc.9, lettera del presidente della Camera di Commercio di Savona al Sindaco, 17 luglio 1866.

⁴⁶ Si veda il RDL 18 ottobre 1866.

⁴⁷ Per l'Istituto di marina mercantile si tratta di Fisica e Meteorologia (1° anno), Geometria descrittiva (1° anno), Geografia e Storia (1°, 2° e 4° anno), Computisteria (3° anno), Economia industriale e commerciale (3° e 4° anno). Le stesse indicate dal Boccardo nella sua relazione.

con titolo di studio incomparabilmente superiore⁴⁸. Le cinque cattedre vacanti sono poste a concorso e, sia pure con giudizi non sempre unanimi della Commissione⁴⁹, sono infine così assegnate: per Disegno geometrico e topografico è scelto Stefano Barilli, di Cortemaggiore, laureato in Ingegneria all'università di Bologna e allievo della Scuola d'applicazione degli ingegneri di Torino; la cattedra di Fisica, meteorologia e geometria descrittiva è data ad Antonio Bodini, di Pisa, laureato in Matematica presso l'università di Pavia⁵⁰; l'ingegner Carlo Vigna, di Torino, laureato nella Scuola d'applicazione degli ingegneri della stessa città, ha la meglio fra cinque concorrenti per Macchine a vapore e disegno relativo. Su ben dodici che fanno domanda per la cattedra di Matematica e meccanica prevale l'ingegner Luigi Bosco, anch'egli di Torino e proveniente, come Vigna, dalla Scuola d'applicazione degli ingegneri. Per la cattedra di Geografia, storia e letteratura italiana, in presenza di candidati ritenuti privi dei titoli necessari, si sceglie il prof. G.B. Spotorno, docente ginnasiale. Tutti costoro sono nominati dal ministro con decreto 6 dicembre 1866 in cui viene stabilito che i professori Bodini e Spotorno siano retribuiti con uno stipendio annuo di £ 1.200, Barilli e Bosco con £ 1.600 e Vigna con una retribuzione annua di £ 2.000.

⁴⁸ Certi concorrenti figurano avere competenze "polivalenti", si presentano cioè su materie diverse, pur se contigue, e pertanto nelle varie graduatorie sono posti in ordine differente: per esempio Nicolò Manfredi di Pieve di Teco è classificato quarto nella graduatoria di merito della cattedra di Fisica, meteorologia e geometria descrittiva; quinto in quella di Macchine a vapore e disegno relativo; nono in quella di Disegno e geometria descrittiva; decimo nella cattedra di Matematiche e meccanica.

⁴⁹ Essa risulta composta da Carlo Gaetano Baffico, Giobatta Cassinis, Giuseppe Cortese, Antonio Miralta, Angelo Ponzone e Carlo Tissoni, tutti consiglieri comunali. In particolare il Baffico è autore di un contributo sull'economia della città: *Ragionamento del Dottor Carlo Gaetano Baffico letto all'esposizione d'industria del giorno 11 settembre 1851*, Savona 1851.

⁵⁰ In precedenza erano stati presi accordi con il prof. Francesco Bourelly, che si sarebbe fatto carico di insegnare sia Macchine a vapore sia Fisica, meteorologia e geometria descrittiva. Lo stipendio concordato, di complessive £ 3.000, era superiore a quello degli altri perché pari a quanto costui avrebbe percepito se avesse accettato di ricoprire la carica di ingegnere civico a Carrara, dove aveva vinto il concorso. La scarsità di docenti in grado di svolgere simile incarico aveva convinto a "trattenerlo" a Savona con pari retribuzione. Sopraggiunti problemi di salute lo avevano costretto ad abbandonare l'incarico. Di Bourelly si ricorda un intervento di qualche anno più tardi, sui collegamenti ferroviari tra Savona, il suo porto e Torino (*Della necessità della ferrovia più breve da Savona a Torino e dal Porto di Savona*. Studi pubblicati a cura della Camera di Commercio e Arti della città di Savona, Savona 1869).

Come si vede dalla tabella di seguito riportata il contributo municipale nella retribuzione del personale docente non è di poco conto, perché, oltre ad avere in carico esclusivo alcuni insegnanti (Chimica, computisteria, ragioneria, economia industriale e commerciale) afferenti all'Istituto Tecnico, questo integra per £ 3.400 la retribuzione relativa ad altre cattedre, di cui è rimborsato dal governo per il 50% (£ 1.700), in applicazione di accordi intervenuti in materia. Di fatto la somma totale a carico del Comune è di £ 15.750, su un totale degli stipendi pagati per £ 23.700.

Nel novembre 1866 la scuola superiore di nautica e costruzione navale è dichiarata Istituto Reale di Marina Mercantile, alla pari con Genova, Livorno, Palermo e Piano di Sorrento⁵¹: l'impegno degli amministratori e dei protagonisti della vita economica cittadina è dunque premiato. L'equiparazione del Nautico di Savona a quello di Genova ha un significato particolare per la storia e la memoria della città nei confronti del capoluogo e viene ad acquisire un significato specifico nella volontà di sostegno dell'economia marittima locale, in parte danneggiata dall'entrata in funzione della ferrovia Genova-Torino⁵². L'avanzamento giuridico e di prestigio era nell'aria e forse anche in previsione di tale "promozione" si erano presentati per essere assunti molti docenti, necessari per organizzare in modo nuovo e qualitativamente superiore la didattica di un Istituto Reale di Marina mercantile.

Pertanto in particolare le sezioni di capitani di lungo corso, capitani di gran cabotaggio e padroni si presentano strutturate su un orario settimanale della scuola dalle 8 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 5 pomeridiane, esclusi giovedì e domenica. Agli studenti della sezione di capitani di lungo corso è richiesta la frequenza di 35 ore di lezione, che si contraggono progressivamente per le altre due sezioni: rispettivamente 20 ore per i capitani di gran cabotaggio e 10 per i padroni.

⁵¹ Con il RDL 22 novembre 1866, n. 3394 conseguono tale *status* non solo le sedi di Genova, Livorno e Palermo, già denominate Istituti Superiori di Marina mercantile, ma anche quelle di Piano di Sorrento e Savona, fino ad allora semplici Scuole nautiche.

⁵² Il regolare funzionamento del trasporto merci, iniziato a partire dal 1° maggio 1854, aveva rallentato il flusso di traffico per il Piemonte, sviluppatosi nel periodo precedente.

Docenti, titolari e cattedre d'insegnamento (1866-1867)

Ripartizione delle spese di mantenimento dell'istituto industriale e professionale tra governo e comune (in Lire)

Cattedra	Docente	Assegno fissato dal governo	Maggiore assegno della città	Totale degli stipendi	Quota della città nell'assegno del governo	Somma totale a carico della città
Presidenza	Francesco Prato	300	500	800	150	650
1. Astronomia nautica e navigazione	Francesco Prato	1.600	–	1.600	800	800
2. Attrezzatura e manovra navale	Antonio Ornano	1.200	300	1.500	600	900
3. Chimica generale, merceologia e storia naturale	Amedeo Ravina	–	1.200	1.200	–	1.200
4. Computisteria	Francesco Bonzani	–	800	800	–	800
5. Ragioneria	Leopoldo Queirolo	–	500	500	–	500
6. Costruzione navale e disegno relativo *		1.600	–	1.600	800	800
7. Diritto	Enrico Berlingieri	1.200	500	1.700	600	1.100
8. Disegno geometrico e topografico	Stefano Barrili	1.600	200	1.800	800	1.000
9. Economia industriale e commerciale, statistica	Bartolomeo Gandolfo	–	1.400	1.400	–	1.400
10. Fisica, merceologia e geometria descrittiva	Antonio Bodini	1.200	600	1.800	600	1.200
11. Geografia, storia e letteratura italiana	Giobatta Spotorno	1.200	200	1.400	600	800
12. Lingue estere	Francesco S. Bonfigli	1.200	1.200	2.400	600	1.800
13. Macchine a vapore e disegno relativo	Carlo Vigna	2.000	200	2.200	1.000	1.200
14. Matematiche e meccanica	Luigi Bosco	1.600	200	1.800	800	1.000
15. Nautica pratica	Elia Cappa	1.200	–	1.200	600	600
16. Lingua francese	Luigi Arnulf**					
	TOTALE	15.900	7.800	23.700	7.950	15.750

* Per questa cattedra non esisteva titolare. Nel febbraio del 1868 venne nominato Ambrogio Calcagno.

** Retribuito sul fondo per la scuola tecnica

Alcune materie, quali Composizione italiana e Navigazione, sono comuni alle tre sezioni e vengono insegnate nella stessa fascia oraria, il che fa supporre che vengano svolte dallo stesso docente a corsi riuniti. Analoga considerazione vale per materie quali Diritto commerciale, Geografia descrittiva, Meteorologia, comuni alla prima e alla seconda sezione e risultanti essere nella medesima fascia oraria. Navigazione, Meteorologia e Macchine a vapore costituiscono il corpo centrale delle discipline che connotano la specificità del corso di studio, anche se sono impartite in misura diversa e con differente intensità a seconda del percorso professionale.

Non può comunque essere ignorata una differenza fra gli stipendi di insegnanti della medesima disciplina all'interno del sistema scolastico regionale. Confrontando per esempio le retribuzioni dei docenti dei due Istituti Reali di Marina mercantile di Savona e Genova, si registrano gli stessi stipendi per alcuni docenti della stessa materia, per esempio Attrezzatura e manovra navale (£ 1.200), Costruzione navale e disegno (£ 1.600), Macchine a vapore (£ 2.000), Nautica pratica o elementare (£ 1.600), mentre certi insegnamenti vengono retribuiti maggiormente a Genova, laddove il professore di Astronomia nautica e navigazione nel capoluogo ligure percepisce £ 2.000 mentre il collega savonese si ferma a £ 1.600. Soprattutto però risalta il divario nella retribuzione degli insegnamenti linguistici, che a Savona (Lingua francese e Lingue estere) vengono retribuiti con £ 1.200, mentre a Genova con £ 1.600 annuali. Un discorso a parte può essere fatto per Lingua araba, fiore all'occhiello dell'Istituto genovese, di cui è certo ben più difficile reperire il docente, che percepisce così una retribuzione annua di £ 3.000.

Va considerato che l'importanza dell'organismo scolastico, che si concretizza di fatto nell'essere deputato alla formazione di personale di più alto grado si traduce in una diversa organizzazione della didattica⁵³. Nel raffronto tra Genova e Savona spicca il diverso accorpamento degli insegnamenti: nella prima più specificamente applicati alla nautica e più "generici" nella seconda. Nel capoluogo ligure la Meccanica è applicata alla nautica, la Geografia è strettamente collegata con la navigazione e la Matematica è preparatoria alla nautica. In ambedue gli istituti il Diritto è aggregato all'eco-

⁵³ Su questo aspetto si rimanda a P. PECCHINI, *Dalla Scuola di Nautica all'Istituto Nautico "Leon Pancaldo". Un secolo di istruzione nautica a Savona (1822-1922)*, Tesi di laurea discussa presso l'Università di Genova, Facoltà di Economia e Commercio, a.a. 1994-1995.

nomia industriale e commerciale, ma, a Savona, si tende a unire sotto uno stesso docente l'insegnamento di più materie così che sono raggruppate Fisica, Meteorologia e Geometria descrittiva, mentre a Genova si trovano unite solo Meccanica e Fisica. Ancora, a Savona Matematica e Meccanica vengono riunite in una sola cattedra, a Genova Meccanica è aggregata a Fisica mentre Matematica costituisce un insegnamento a sé. Infine, a Savona, Geografia, Storia e Letteratura italiana sono assieme; a Genova così distinte: da un lato, Storia e Geografia, dall'altro, Lettere italiane e geografia applicata alla navigazione.

Queste brevi osservazioni vogliono solo rimarcare che nelle sedi in cui è svolta istruzione nautica sussistono ampio terreno di scelta e di componibilità delle discipline e, al contempo, differenti retribuzioni dei relativi docenti. Pertanto, sulla base dell'organizzazione degli studi, della presenza degli insegnanti e della specifica capacità di spesa si possono articolare con una certa autonomia vari elementi costitutivi dell'insegnamento in tale ambito.

Le differenze fra una sede e l'altra confermano dunque lo stato di evoluzione in atto nella didattica di materie nautiche.

Come è stato ricordato più volte, anche su questo versante si verifica un assettamento della legislazione scolastica, che va coniugato con l'esigenza amministrativa di competenza delle Capitanerie di porto. Ci si riferisce insomma al confronto/contrasto fra l'esame teorico, vale a dire quello di licenza, da sostenere alla fine del corso, e quello pratico, relativo cioè al conseguimento della patente, sostenuto presso la Capitaneria di porto.

Come si è visto nella parte introduttiva, in sintonia con questa iniziativa, la riforma scolastica del 1873 stabilisce la distinzione fra quattro diversi ordini di scuole, fra cui la scuola speciale di costruzione navale per la preparazione dei costruttori navali di prima classe (biennale) e quella di macchine a vapore per la formazione di macchinisti di prima classe (quadriennale) e di macchinisti di seconda classe (biennale)

Per l'Istituto di Savona la situazione sembra particolarmente positiva dal momento che fin dalla sua trasformazione giuridica ha le sezioni di macchine a vapore e di costruzione navale. Tuttavia, data la stretta correlazione fra scuola ed economia in questo specifico ambito dell'istruzione tecnica, a Savona negli anni Settanta dell'Ottocento alle buone premesse nelle istituzioni scolastiche non corrisponde l'andamento produttivo del settore. Proprio in quel periodo, infatti, l'industria cantieristica entra in crisi. I cantieri di Savona e Varazze, che rappresentavano il cuore della produzione indu-

striale di quella parte di Riviera⁵⁴, si avviano verso una crisi gravissima per la contrazione degli ordini e, a partire dal 1875, ha inizio una lenta decadenza della marina a vela, cui non corrispondono iniziative nell'ambito del vapore. Un solo cantiere tradizionale, quello dei Calamaro, resiste sino alla fine del secolo e continua a costruire grandi bastimenti, ma, a parte questo caso un po' eccezionale, già intorno al 1880 sulle spiagge non resta che una modesta parvenza della grandiosa attività di qualche anno prima⁵⁵. Soltanto alcuni decenni dopo compariranno segni di ripresa. La scarsa comprensione dell'evoluzione in atto nella mariniera, peraltro comune a buona parte dei cantieri nazionali, insieme con una "colpevole" incapacità, a livello locale, di adeguamento degli impianti di fronte alla diversa composizione della domanda di beni nautici, segna il punto di arrivo di una importante attività cantieristica⁵⁶.

Contrazione degli sbocchi lavorativi e abbandono delle sezioni scolastiche destinate a formare personale con competenze professionali sono dunque aspetti complementari dello stesso fenomeno. Per tale motivo nel 1874 è

⁵⁴ Nello Cerisola ricorda che a metà Ottocento c'è una « febbrile attività dei cantieri di Savona e Varazze con decine di navi che scendono in mare ogni anno ». Egli afferma che in questo periodo le costruzioni navali rappresentano « il più interessante settore industriale della zona con l'impiego numeroso di personale e la direzione marittima di Savona è la più importante della Liguria, superando di gran lunga quella genovese, l'onegliese e quella di Nizza » (N. CERISOLA, *Storia delle industrie savonesi* cit., p.16). Nel 1861 sono varati sei bastimenti per 1.657 tonnellate; dieci anni dopo, nel 1871, il numero di navi varate è diciassette, per 10.000 tonnellate di stazza. Una produzione ragguardevole, incentrata su costruzioni mediamente di navi da 500 tonnellate, mentre altrove le navi avevano una stazza media di 120 tonnellate (N. CERISOLA, *Storia del porto* cit., pp. 183-184). Si evidenzia una buona capacità concorrenziale rispetto ai cantieri di Viareggio, Castellammare, Piano di Sorrento e, soprattutto, si mettono in luce abili costruttori.

⁵⁵ N. CERISOLA, *Storia delle industrie savonesi* cit., p. 100, vedi il nome dei più significativi titolari di cantieri.

⁵⁶ Giustamente si definisce particolarmente "incomprensibile" questo rallentamento nel Savonese perché qui, a differenza di altre zone della penisola, anch'esse protagoniste di una lunga e intensa tradizione cantieristica per grandi velieri, è possibile disporre di stabilimenti metallurgici e siderurgici situati nella zona. « La nostra industria cantieristica, incredula verso le nuove applicazioni, non tentò neanche di rimodernarsi; non credette nell'avvenire delle navi in ferro mosse dal vapore e non fece nulla per adeguarsi alla nuova situazione, commenta il Cerisola, anche se non le sarebbe stato difficile trasformare la propria struttura fiancheggiata com'era da valide industrie metallurgiche. Quando capì che l'era della vela era tramontata definitivamente, era troppo tardi: altre zone avevano preso il posto della nostra, attivissima da secoli » (N. CERISOLA, *Storia del porto* cit., p. 187). Una difficoltà nel percorso imprenditoriale comune a buona parte della penisola.

soppressa la sezione macchinisti e l'anno successivo è la volta di quella dei costruttori. Se quest'ultimo intervento può essere giustificato con la crisi delle costruzioni di velieri, meno comprensibile è la fine della sezione per macchinisti. Se infatti questi hanno difficoltà di impiego a causa della lenta affermazione del vapore, la loro competenza professionale può essere utilizzata in altre attività industriali della zona anche indipendentemente dall'andamento del settore nautico. Da parte di molti, infatti, una scuola per addetti all'industria siderurgica e meccanica locale è vista comunque come necessaria a tal punto che il preside Giovanni Garbieri⁵⁷, subentrato a Francesco Prato nella direzione dell'Istituto, nel 1881 avanza la richiesta di stabilire anche a Savona gli esami di licenza per macchinisti in primo.

In realtà la proposta è molto articolata poiché il professor Garbieri comprende perfettamente di non poter addurre quale forte argomentazione a suo favore la ripresa marittima della città. Pertanto offre di svolgere in prima persona, e con l'aiuto del professor Giuseppe Roberto, il corso necessario a preparare i macchinisti in primo. Al contempo, in attesa che la fase di stasi nell'economia marittima venga superata, ricorda che a Savona operano importanti stabilimenti industriali comunque in grado di impiegare i licenziati dell'Istituto, in attesa di un avvio della marina a vapore⁵⁸.

⁵⁷ Romagnolo, laureatosi in matematica a Pisa, si dedica all'insegnamento nelle scuole secondarie e, prima di divenire docente universitario, è preside presso l'Istituto di Savona. Recatosi nel 1881 all'università di Padova quale insegnante di Algebra, dal 1889 passa a Genova, ultima e definitiva sede accademica, e nella stessa città muore nel 1931. Oltre alle pubblicazioni di originale ricerca scientifica, è autore anche di testi per la matematica nelle scuole elementari e medie.

⁵⁸ «... Questa città conta due grandi stabilimenti di fonderia e lavorazione in ferro, e tre altri che, quantunque di minore importanza dei primi, sono tuttavia cospicui in se stessi. E mentre nel porto, già in via di ingrandimento, stanno ancora costantemente da 8 a 10 bastimenti a vapore, si cominciano pure a iniziare le pratiche per l'impianto di un cantiere per le costruzioni navali in ferro. Vi sono adunque – così il preside conclude la richiesta – mezzi locali non pochi per addestrare gli alunni nella pratica dell'arte, e per infondere novello vigore nell'industria marinaresca di questa fiorente città» («Annali del R. Istituto tecnico-nautico di Savona», I, 1880-81, p. VIII). Tale progetto è delineato dal prof. Giuseppe Roberto nella dichiarazione in seno alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulla Marina mercantile (*Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile (1881-1882)*, III. *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta* cit., pp. 49-50) Nella stessa sede è riportata anche la posizione di Garbieri, che illustra l'esperienza savonese relativa a quella che egli stesso definisce «scuola di macchinisti ed operai in ferro».

La posizione del preside, che mette in moto un palese *escamotage* per reintrodurre il corso per macchinisti, non è del tutto compresa o condivisa dal consiglio comunale. Nonostante gli accordi intercorsi fra l'amministrazione e i due docenti (Garbieri e Roberto)⁵⁹, sono avanzate non poche obiezioni sia per quanto concerne l'eventuale incremento di spesa a fronte di un aumento del numero degli allievi, sia anche perché non si accetta la giustificazione del corso rispetto allo sbocco professionale previsto. Evidentemente non si ritiene che la ripresa del settore marittimo sia così imminente e, in aggiunta, la preparazione di personale per le industrie è vista negativamente come una concorrenza di intenti fra la Scuola d'arti e mestieri, da un lato, e, dall'altro, l'Istituto nautico.

Le discussioni in seno alla Giunta non impediscono l'accoglimento di una prima richiesta avanzata al ministro: apertura di un corso speciale per macchinisti di prima classe nell'istituto nautico, sede di esame sia per macchinisti che per costruttori navali. Quasi come un esperimento, il primo aprile 1881 iniziano le lezioni per dieci allievi. Il primo luglio il corso termina e si svolgono gli esami di licenza cui si presentano sette candidati, cinque dei quali, come si può vedere dal prospetto di seguito presentato, superano l'esame egregiamente⁶⁰.

Risultato degli esami di licenza della sezione macchinisti in primo (luglio 1881)

Candidato	Punti in decimi riportati nelle prove scritte				Punti in decimi riportati nelle prove orali		
	Geometria descrittiva	Fisica e meccanica	Macchine a vapore	Disegno di macchine	Macchine a vapore	Materiali e combust. usati nelle macchine	Doveri del macchinista
Edoardo Baravalle	9	9	10	10	10	10	9
Adolfo Casaccia	6	7	8	7	10	10	8
Adolfo Frumento	9	10	8	10	8	8	7
Paolo Pertica	6	7	6	6	6	10	7
Emilio Tixi	8	8	9	9	10	10	8

Fonte: « Annali del R. Istituto tecnico-nautico » cit.

⁵⁹ Il Comune avrebbe coperto la spesa di £ 3.000 annue per la retribuzione di Giovanni Garbieri e Giuseppe Roberto (£ 1.000) oltre a quella di un costo di primo impianto valutato £ 1.400. Il Governo si dichiarava disposto a concorrere con un sussidio di £ 1.500 annue, ma, forse consapevole dell'esiguità della cifra, rimaneva estraneo alla nomina del personale.

⁶⁰ Un altro viene rimandato in una materia, dopo che nelle altre discipline aveva riportato la media di 7.50.

Anche le spese, nel breve tempo impiegato per questa prima fase, risultano assai ridotte (£ 1.629,69)⁶¹ e per buona parte coperte dal contributo governativo.

È un tentativo riuscito, che porta a riproporre la sezione macchinisti nel successivo anno scolastico 1881-82, con l'inserimento di un terzo docente: Ambrogio Calcagno, incaricato di Disegno di macchine. In conseguenza del trasferimento di Giovanni Garbieri presso l'università di Padova⁶², va alla presidenza il Prof. Luigi Angeli, al contempo docente di Geometria descrittiva, Fisica e Meccanica, con la retribuzione annua di £ 800; resta Giuseppe Roberto per Macchine a vapore, Materiali impiegati nelle macchine e Doveri del macchinista con la retribuzione di £ 1.000, mentre è di £ 600 quella percepita da Ambrogio Calcagno. Le ulteriori spese per lo stipendio dei bidelli (£ 200), per l'illuminazione del locale (£ 200) e per il materiale scientifico (£ 300) portano al costo previsto di 3.000 lire l'anno, coperte al 50% dal contributo governativo.

I buoni risultati spingono a consolidare il progetto iniziale e a mettere in pratica alcune delle premesse, soprattutto per quanto riguarda il rapporto fra l'istituto e gli operai meccanici impiegati nelle officine locali, cui si prospetta l'opportunità di conseguire un titolo scolastico, utile per reperire migliori posti di lavoro⁶³. A tal fine si pubblica un manifesto rendendo noto che le lezioni si sarebbero svolte prevalentemente di sera e la domenica. Non vi è dubbio che gli organizzatori avessero ben colto un'esigenza reale dal momento che all'iscrizione si presentano ben cinquanta persone. Tuttavia, rimanendo irrisolto il problema del corretto rapporto con la Scuola d'arti e mestieri, il progetto non si realizza e solo otto allievi si iscrivono alle consuete lezioni mattutine e pomeridiane.

Dal momento che rimane inevasa la richiesta proveniente dagli stabilimenti si dà luogo a una soluzione parziale allorché, su domanda degli operai, i professori Giuseppe Roberto, Pietro Scarpis e G.B. Spotorno, in sintonia

⁶¹ In particolare 1.600 sono date ai professori Roberto e Scarpis, 27,49 sono spese per provviste di petrolio e 2,20 spese diverse.

⁶² Si era spostato durante il corso ed era stato sostituito dal prof. Pietro Scarpis quale docente e dal prof. Bartolomeo Gandolfi all'ufficio di presidenza.

⁶³ Si ripercorrono tappe analoghe a quelle seguite dalla Camera di Commercio di Genova negli anni Quaranta.

con il collegio dei docenti e con il permesso di municipio e governo, ottengono di svolgere per l'anno scolastico 1882-83 un corso serale di lezioni preparatorie ai corsi regolari. Strutturato tale corso su quattro fasce, gli allievi, per buona parte già licenziati presso l'Istituto tecnico, ma anche con maturità liceale, o già capitani marittimi e macchinisti si iscrivono al terzo (35) e al quarto (12) livello.

Che cosa muove costoro? Probabilmente la difficoltà di trovare un lavoro qualificato, anche in ambito marittimo, li spinge a seguire un'altra strada, forse più fortunata se sono detentori di un altro titolo di studio, strettamente legato a esperienze di officina. D'altronde il preside Garbieri si era mosso con questo fine prendendo lo spunto dalla richiesta di istituire il corso per macchinisti allorché aveva chiesto di «coordinare ... la scuola all'officina» perché «l'operaio intelligente e volenteroso» potesse aumentare comunque la sua capacità «e con essa la sua attitudine produttiva», ma, come egli stesso aveva aggiunto, potesse al contempo conseguire un diploma che gli avrebbe schiuso «nuove ed onorate vie di lucro»⁶⁴.

Si evidenzia comunque un punto critico dell'organizzazione didattica nei corsi di studio professionalizzanti: il difficile equilibrio delle componenti teoriche e di quelle pratiche. In caso di inadeguatezza di una di esse, di solito quella pratica, si allontanano i tempi per il conseguimento delle patenti di abilitazione.

A Savona i locali angusti dell'Istituto nautico non permettono di attivare un'officina meccanica e proprio per la mancanza di esercitazioni pratiche qualche anno dopo il ministro minaccia di escludere la città da quelle autorizzate a essere sede di esami. Scatta così un frenetico tentativo da parte del corpo docente di trovare accoglienza presso gli stabilimenti e i luoghi di attività industriali della città, chiedendo che gli studenti iscritti possano essere ammessi a lavorare come apprendisti⁶⁵. Nel timore di scorrettezze il Ministero della Pubblica Istruzione, concorde peraltro sull'iniziativa, stipula una convenzione con lo stabilimento "di accoglienza", nella quale sono stabiliti i termini dell'attività degli allievi, sorvegliati dal docente di Macchine a

⁶⁴ « Annali del Regio Istituto tecnico-nautico di Savona », I (1880-81), p. XI.

⁶⁵ La scelta è molto discussa poiché viene espresso il timore che ben difficilmente dei capi officina sarebbero stati messi a disposizione per seguire gli allievi, per di più provenienti da un istituto scolastico.

vapore, unitamente al compenso da erogare all'azienda stessa, sia come cifra fissa o in percentuale per ogni studente frequentante⁶⁶.

Una commissione, formata dal presidente della Giunta di vigilanza, da un rappresentante dell'amministrazione comunale e dal preside, interPELLa la direzione di quattro aziende: la *Società Tardy e Benech*, la *Ditta Lissi*, lo *Stabilimento meccanico Ing. Gio. Servettaz* e la *G.A. F.lli Migliardi & O. Vené*⁶⁷, ma, date le richieste economiche iniziali, giudicate eccessive, avanzate da due di queste, la *Servettaz* e la *Migliardi*⁶⁸, una successiva trattativa svolta direttamente dal sindaco porta a un accordo con la Tardy, più contenuta nelle richieste.

Le vicende dell'Istituto Regio di Marina Mercantile si intrecciano a lungo con quelle dell'Istituto Tecnico della città, che si trova però in condizioni di inferiorità rispetto al primo. Intorno al pareggiamento del Tecnico e quindi alla sua unione con il Nautico si lavora a più riprese fin dal 1873, ma sono soprattutto Giovanni Garbieri e Luigi Angeli, come si è visto suo successore in qualità di preside, coloro che danno un impulso decisivo all'operazione.

È di Garbieri l'iniziativa più corposa e la definizione del prospetto di tale unione, sostenuto in ciò dalle posizioni assunte fin dagli Anni Settanta da Paolo Boselli⁶⁹. A quest'ultimo non sfugge infatti l'importanza di rispettare le condizioni richieste dal ministero relativamente alla disponibilità

⁶⁶ Si indicano la durata delle esercitazioni, le ore di pratica giornaliera, la tipologia dei macchinari e degli utensili usati, i capi operai scelti al loro addestramento.

⁶⁷ Su queste ditte meccaniche e siderurgiche si rimanda a N. CERISOLA, *Storia delle industrie savonesi cit., passim*; G. ASSERETO, *Cassa di Risparmio cit.*, pp. 146-148. In particolare la *Tardy & Benech*, la prima importante industria metallurgica impiantata nel 1861 da due savoiardi, lavora il ferro pacchetto e diviene la più importante azienda di demolizioni della provincia; fallita nel 1890, passa di proprietà della *Bochuemer Verein*, sua maggiore creditrice, che, a sua volta nel 1893 la cede alla *Società Alti Forni Acciaierie e Fonderie di Terni*. Si veda da ultimo sulla storia della *Tardy & Benech*: P. HERTNER, *Investimenti esteri e sviluppo industriale italiano. La società Metallurgica Tardy & Benech di Savona, 1887-1892*, in *La storia e l'economia cit.*, I, pp. 371-391.

⁶⁸ Le due società citate chiedono di stipulare la convenzione sulla base di una compenso rispettivamente di £ 500 mensili e £ 1.500 annue.

⁶⁹ Savonese, nel 1870 è consigliere comunale e alle elezioni politiche nel novembre dello stesso anno è eletto deputato. Si veda R. ROMANELLI, *Boselli Paolo*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 13, Roma 1971, pp. 241-251; E. COSTA, *Boselli Paolo*, in *Dizionario Biografico dei Liguri*, 2, Genova 1994, pp. 140-144.

di strumenti didattici, alla rispondenza dei programmi svolti con quelli indicati dal Governo e, non meno importante, ai requisiti dei docenti, in possesso di patenti o di altro titolo equipollente⁷⁰. La precarietà delle condizioni dell'Istituto Tecnico e il sospetto che gli esami sostenuti in quella sede potessero rivelarsi privi di valore legale avevano spinto infatti molti studenti della zona a frequentare altri istituti della regione.

La componente forte della proposta formulata da Giovanni Garbieri si basa sull'assenso ministeriale all'utilizzo dei gabinetti di lavoro presenti nel Regio Liceo e nella Regia Scuola d'Arti e Mestieri. Ciò avrebbe permesso di ovviare a un punto critico: l'inadeguatezza del materiale scientifico. Per tutto il resto non è difficile comprendere che l'avere molti insegnanti comuni con il Nautico, già istituto scolastico governativo, avrebbe spianato la strada al riconoscimento senza gravare eccessivamente sul bilancio comunale. Il progetto Garbieri è ancora rivisto e ripresentato dal professor Luigi Angeli, che, d'intesa con la Giunta di vigilanza, e sollecitando l'intervento favorevole di Boselli, redige una richiesta formale al Ministero⁷¹.

La questione ha un peso rilevante per l'organizzazione scolastica della città tanto da incaricare il prof. Angeli di svolgere una missione a Roma per seguire e sostenere di persona la causa savonese. Di fronte alle ripetute richieste di "azzeramento" dei docenti di nomina comunale in carica avanzata dal capo sezione degli istituti scolastici, per poter procedere liberamente a nuovi concorsi pubblici, al preside dell'Istituto nautico savonese non resta che sottoporre i risultati degli esami di licenza svoltisi presso l'Istituto tecnico fra il 1866 e il 1881⁷². Nell'arco di sedici anni, escludendo il 1873-74,

⁷⁰ ASS, Comune di Savona, s. III, Registro delle deliberazioni del Consiglio Comunale dal 1877 al 1879, seduta dell'8 ottobre 1877.

⁷¹ ASS, Comune di Savona, s. III, cart. 270, fasc. 5, Lettera del Presidente della Giunta di vigilanza al sindaco, 20 maggio 1883. Dietro questa proposta si muovono frenetiche attività e confronti fra diverse soluzioni percorribili. Da un lato, infatti, la Giunta di vigilanza elabora più piani, incentrati sull'aggregazione tra docenti dei due istituti, con costi differenti a seconda dell'utilizzo di tutto il personale in carica o parte di esso per il trasferimento e l'andata in pensione di alcuni docenti. La discrepanza fra l'ipotesi di organico elaborata dalla Giunta e quella presentata dal prof. Angeli verte unicamente sul differente importo calcolato per la retribuzione della cattedra di Geografia.

⁷² Cfr. anche i dati, pienamente coincidenti, in ACSR-MPI, Divisione cit., b. 47, sotto-fasc. 1883, GIUNTA DI VIGILANZA SULL'INSEGNAMENTO INDUSTRIALE E PROFESSIONALE IN SAVONA, *Stato delle iscrizioni nell'Istituto tecnico e nautico dal 1866 al 1883*.

nel quale in tutto il Regno gli esami erano stati sospesi per il cambiamento del Regolamento, su 116 candidati presentatisi alle prove, solo 108 risultano promossi con percentuali che variano dall'80 al 100%, fatta esclusione per gli anni scolastici 1869-70 e 1870-71.

Esami di licenza nell'istituto tecnico (1866-67/1881-82)

Anno scolastico	Presenti all'esame	Licenziati	respinti	% Licenziati presenti all'esame
1866-67	12	12	—	100,00
1867-68	6	5	1	83,33
1868-69	6	6	—	100,00
1869-70	6	4	2	66,67
1870-71	2	1	1	50,00
1871-72	5	4	1	80,00
1872-73	7	7	—	100,00
1873-74*	—	—	—	—
1874-75	5	5	—	100,00
1875-76	8	8	—	100,00
1876-77	11	11	—	100,00
1877-78	10	9	1	90,00
1878-79	14	13	1	92,86
1879-80	9	8	1	88,89
1880-81	6	6	—	100,00
1881-82	9	9	—	100,00
	116	108	8	93,1

* In tutto il Regno non si svolsero esami per il cambiamento del Regolamento.

Pur non trattandosi di grandi numeri, peraltro in termini conformi con quanto avviene sul piano nazionale nell'ambito di questi studi, quella presentata da Angeli è la prova decisiva perché il Ministero desista dal licenziare i docenti in carica e, anzi, conceda loro la nomina governativa.

Messi a punto alcuni aspetti di razionale distribuzione degli insegnamenti, il progetto del preside, in prima battuta approvato dal senatore Luigi Corsi e dall'onorevole Paolo Boselli, è accolto dal ministro, che autorizza l'iscrizione a bilancio della somma necessaria all'attuazione di quanto richiesto. Ecco dunque che nel luglio 1883 anche l'Istituto tecnico diviene governativo⁷³ ed è accorpato all'Istituto nautico; a partire dall'anno scolastico

⁷³ Il decreto che trasforma l'istituto tecnico da comunale a governativo è firmato il 26 luglio 1883.

1883-84 il complesso assume la denominazione di Regio Istituto tecnico-nautico Leon Pancaldo⁷⁴. Nell'istituto si articolano così insegnamenti strutturati sulle sezioni di commercio e ragioneria e quelle di capitani di lungo corso, gran cabotaggio e macchinisti navali⁷⁵.

Il percorso di crescita effettuato dal complesso scolastico è davvero importante. Ne costituiscono indirettamente una dimostrazione il numero dei volumi conservati nella biblioteca e il composito materiale utilizzato nelle diverse sezioni di cui nel 1883 la Giunta di vigilanza invia al Ministero ampia documentazione⁷⁶. Ventidue anni prima, nell'agosto 1861, Francesco Prato, Primo Maestro, aveva reso noto il modesto patrimonio librario e strumentale in dotazione alla Scuola di Nautica. Un foglio gli era stato sufficiente per elencare un sestante, un ottante, tre bussole, tre sfere, un canocchiale, un barometro, un loch e poco più. Quattro erano i titoli di testi presenti nella libreria: le tavole logaritmiche di Callet e quelle del La Lande, le tavole nautiche di Fournier e il Portolano della Liguria⁷⁷. Nel nuovo rendiconto figurano poco meno di quattrocento volumi (escluse le pubblicazioni ufficiali del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio) con l'aggiunta di ventisei dizionari e rappresentano una bella differenza rispetto alla primitiva dotazione, per non parlare degli strumenti e delle macchine vere e proprie: fra questi sono registrati anche cinque modelli operativi di macchine a vapore, una caldaia, un manometro⁷⁸.

⁷⁴ RDL 27 agosto 1883, n. 1593; vedi anche il consuntivo delle spese in « Annali del Regio Istituto tecnico-nautico di Savona », II (1883-84).

⁷⁵ Si ripercorre in questo modo un'esperienza didattico-organizzativa analoga a quella genovese.

⁷⁶ Il documento è molto ampio e si compone di varie parti, alcune delle quali raccolgono testi in comune alle due sezioni dell'istituto, altre sono proprie degli specifici percorsi professionali: Catalogo dei volumi componenti la Biblioteca degli Istituti nautico e tecnico; Catalogo del materiale per l'insegnamento della meteorologia e della chimica; Catalogo dei materiali per l'insegnamento della nautica e dell'attrezzatura e manovra navale; Catalogo del materiale per l'insegnamento delle matematiche, della meccanica e delle macchine a vapore; Catalogo delle collezioni e del materiale per l'insegnamento della Storia naturale; Elenco degli atlanti e carte geografiche murali esistenti negli Istituti nautico e tecnico; Catalogo del materiale per l'insegnamento del disegno e delle costruzioni (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 47, sottofasc. 1883, Giunta di Vigilanza sull'insegnamento industriale e professionale in Savona).

⁷⁷ *Ibidem*, b. 47, Lettera del Primo Maestro di Nautica al Ministero, 2 agosto 1861.

⁷⁸ In alcuni casi c'è davvero grande eterogeneità, soprattutto per alcune sezioni come quella di storia, probabilmente formatasi grazie a doni un po' disparati. Per questo motivo, ac-

L'assetto appena definito è presto modificato in conseguenza del nuovo regolamento generale emanato nel 1885, relativo alla spettanza delle spese che Governo, Provincia e Comuni sono tenuti a sostenere per il mantenimento degli istituti tecnici del Regno⁷⁹. All'indomani della comparsa di questa nuova legislazione si assiste a un affannoso avvicendamento tra Comune, Provincia e Camera di Commercio su definizione e competenze relative alle somme da erogare. In particolare si deve arrivare al 1887 allorché, sulla base di accordi raggiunti in precedenza, la Camera di Commercio riduce la cifra stanziata dal momento che il Governo inizia a concorrere per metà delle spese di mantenimento dell'Istituto⁸⁰.

6. Crisi e contrazione delle iscrizioni

Gli sforzi per razionalizzare gli studi professionali e per migliorare in particolare la formazione scolastica della gente di mare vanno a scontrarsi con la drammatica crisi della marina mercantile italiana.

Anche a Savona, come in altre sedi in cui convivono i due istituti professionali, si fa vistoso lo strappo fra studenti del Tecnico, in aumento, e studenti del Nautico, in contrazione. Per tale motivo, alla fine dell'anno scolastico 1887-88 si arriva a decretare la pressoché inutile esistenza della sezione capitani, testimoniata dalla ben misera presenza di allievi⁸¹, e a ripensare in termini propositivi all'apertura di una sezione fisico-matematica e industriale ben più funzionale rispetto alle qualifiche richieste dall'industria siderurgica e meccanica.

canto a testi sulla storia della dinastia dei Savoia c'è un'opera su *Il suocero e la moglie di Cristoforo Colombo*, ma figura anche il *Manuale di Storia del Commercio* di Gerolamo Boccardo. Sono più omogenei e immediatamente funzionali alla formazione professionale degli allievi i testi di astronomia e navigazione, mirati all'ambito del futuro lavoro degli studenti. Colpisce in particolar modo l'alta percentuale di testi stranieri relativi a Meccanica e macchine a vapore: su ventisette titoli, solo dieci, poco più di un terzo, sono italiani; dei restanti, quattordici sono francesi e il resto in inglese e in tedesco. Certamente la formazione di questa biblioteca risente anche dell'influsso culturale del tempo ciò spiega la presenza di testi di Spencer, Stuart Mill e Trendelenburg, raramente in italiano.

⁷⁹ RDL 21 giugno 1885, n.3413. In particolare all'articolo 13 è stabilito che a partire dall'anno scolastico 1885-86 il Comune deve provvedere alle spese per locale, mobili, materiale scolastico, cancelleria e alloggi del custode. A Stato e Provincia spettano tutti gli altri oneri relativi a personale insegnante e materiale scientifico (articoli 12 e 14).

⁸⁰ Fino ad allora la Camera eroga £ 1.000 annue; successivamente dimezzerà tale importo.

⁸¹ Vedi la Relazione del Preside per l'anno scolastico 1887-88.

Solo con gli inizi di una ripresa legata anche alla maggiore presenza del vapore, alla fine del XIX secolo si presenta l'opportunità di aprire nuovamente la sezione capitani, anche alla luce della totale assenza di questo genere di corso nella Riviera di Ponente⁸². Su pressione di cittadini attivi nel settore marittimo è avanzata così la proposta di un progetto per la riapertura della sezione capitani momentaneamente a carico del Comune⁸³. Pur con il parere favorevole espresso dalla Giunta municipale nel gennaio 1900, la richiesta è respinta dal Ministero, con motivazioni molto semplici, che si richiamano sostanzialmente alla non chiara e decisa ripresa della marina mercantile nazionale, per le cui necessità si valutano più che sufficienti gli istituti di Genova e di Camogli, peraltro scarsamente frequentati.

Lo scambio di opinioni intercorso fra la Giunta municipale e il Ministero rivela valutazioni diverse della realtà marittima del Paese, non senza qualche venatura polemica e una punta di campanilismo. Da parte savonese si richiamano le richieste di ufficiali per gli imbarchi, comparse sui quotidiani, assieme alle note difficoltà incontrate dalla Navigazione Generale Italiana, per formare gli equipaggi: una conferma del vuoto generazionale di personale idoneo, dovuto alla incauta chiusura di molti istituti. Nel caso del Ponente ligure, poi, si sottolinea che Savona è chiamata a svolgere il ruolo di polo didattico del Ponente alla stregua di quello giocato da Camogli per il Levante⁸⁴. Circondato poi da officine e stabilimenti industriali, in prossimità del porto, non distante dalla rada di Vado, l'Istituto tecnico nautico viene a trovarsi all'interno di un laboratorio tecnico naturale, molto più efficace e tecnologicamente aggiornato di taluni inadeguati gabinetti scolastici.

Va riconosciuta la determinazione con cui i savonesi perseguono il loro obiettivo, a dispetto della posizione governativa nettamente contraria. A favore dei liguri è l'attento consenso della popolazione, che si concretizza in varie petizioni sottoscritte da poco meno di cento persone fra industriali, commercianti e, per buona parte, operatori nel settore marittimo. Confron-

⁸² Nell'aprile 1897 era stato chiuso l'istituto di Porto Maurizio.

⁸³ Secondo la procedura a suo tempo seguita per avviare la sezione macchinisti.

⁸⁴ ASS, Comune di Savona, s. IV, c. 9-6/1-4, Promemoria riguardante il ristabilimento della sezione dei Capitani di Marina mercantile nel R. Istituto nautico di Savona. Non solo – si commenta – la sezione per capitani sussiste in località quali Procida, Gaeta, Riposto ecc., ma ben 19 allievi a Genova e 16 a Camogli provengono dal Piemonte e dalla Riviera di Ponente, naturale bacino d'utenza dell'istituto di Savona.

tando due diversi momenti in cui la cittadinanza manifesta il sostegno all'iniziativa non si può che constatare un "crescendo" di adesioni. Nel giugno 1899 la richiesta di apertura della sezione capitani rivolta al sindaco è firmata da quaranta persone, diciassette delle quali appartenenti strettamente all'ambiente marittimo⁸⁵. Un anno dopo, il 5 giugno 1900, un gruppo più consistente di persone, che si presenta sotto il vessillo dell'Associazione Esercenti-Commercianti di Savona, presieduta da Francesco Aschiero, avanza nuovamente al sindaco della città una richiesta che ricalca i temi già esposti a favore del ripristino della sezione capitani, in cui si ribadisce l'opportunità di questo intervento anche alla luce di una nuova collocazione della professione del capitano, che, così si afferma «ora ridiventa lucrosa e ricercata». Questa volta il gruppo è ancora più consistente e più articolato nella composizione, per un totale di ottantasei persone⁸⁶.

Di fronte alla proposta avanzata dal municipio di avviare a proprio totale carico una sezione didattica in via sperimentale il Ministero formula un giudizio positivo, ponendo solo piccole e marginali condizioni. Ecco dunque che, dopo ulteriori modifiche apportate a un piano iniziale, nella seduta del 20 ottobre 1900 la Giunta delibera che a un gruppo di docenti, già contattati, sia dato l'incarico d'insegnamento: a sue spese sono £ 3.800 per la retribuzione agli insegnanti e £ 600 per l'acquisto di materiale scientifico, per un totale di £ 4.400.

⁸⁵ Tra di essi figurano tredici capitani marittimi, un armatore, due spedizionieri, un costruttore navale (*Ibidem, Petizione al Sindaco della città di Savona*, 25 giugno 1899).

⁸⁶ Ventotto capitani marittimi, un macchinista navale, un padrone, tre costruttori navali, tre spedizionieri, un agente marittimo, otto negozianti, sei armatori, cinque industriali (G. Varaldo, Giacomo Viglienzoni, Francesco Fava, un rappresentante della ditta Giovanni Scotto, la Ditta G. Aonzo), per un totale di cinquantasette persone compreso il presidente sono tutti coloro che dichiarano esplicitamente il loro ambito professionale. A questi ne vanno aggiunti altri ventinove, che ricoprono un ruolo attivo nell'economia savonese. Come scrive Francesco Aschiero nella lettera di accompagnamento della petizione del 13 giugno 1900, «Le numerose firme dei noti padri di famiglia appartenenti al cetto marittimo, commerciale e industriale appostevi spontaneamente danno a tale istanza non dubbia impronta di serio intendimento e confidiamo concorreranno a secondare quella lodevole sollecitudine colla quale l'Onorevole Amministrazione Civica cura le nuove pratiche necessarie per ottenere dal Ministero che col nuovo anno scolastico sia riaperto l'invocato veramente proficuo corso di studi nautici».

Docenti della sezione capitani per l'anno scolastico 1900-01

Materia d'insegnamento	Docente	Stipendio (Lire)
Navigazione ed astronomia	Cap. Giovanni Vivaldi	1.600
Attrezzatura e manovra navale	Giuseppe Cuneo	900
Macchine a vapore	Pietro Agnino	300
Contabilità di bordo	G.B. Torre	300
Meteorologia	G.B. Torre	300
Diritto marittimo	Ugo Vianelli	200
Geografia	Edoardo Romegialli	200

Nell'anno di esordio 1900-01 si iscrivono 18 allievi: 11 al primo anno, 1 al secondo quale aspirante al diploma di capitano di gran cabotaggio e 6 al terzo. La modestia del numero non deve trarre in inganno poiché, all'interno dei sedici istituti nautici nazionali, solo in sei figura un numero superiore di allievi. Un'ulteriore verifica positiva a favore di tale impegno giunge anche per la presenza di candidati agli esami di licenza, che arrivano anche da istituti privati di Camogli. Per tale motivo, pur continuando a pagare anche le spese del commissario, il Municipio può fare svolgere a Savona le prove finali per capitani.

Se l'aver ricostituito la sezione capitani rappresenta un risultato positivo, esistono tuttavia delle contraddizioni: questa è una sezione scolastica comunale, che però viene ad essere statale nel momento in cui il Ministero invia regolarmente il commissario regio perché siano svolti gli esami di licenza e, al contempo, incassa la tassa relativa. Non resta che superare tale ambiguità ottenendo la regificazione o il pareggiamento.

Ancora una volta si svolge uno scambio di proposte e interventi che portano alla definitiva qualifica governativa, a partire dal 1° ottobre 1913, sulla base di un accordo decennale: lo Stato avrebbe pagato stipendi e indennità al personale docente, il Comune avrebbe provveduto alla dotazione di materiale scientifico e didattico, al locale e all'occorrente per il funzionamento della sezione. In tal senso il Comune avrebbe versato all'erario £ 5.924.50⁸⁷.

⁸⁷ Queste vengono ad essere così calcolate: spesa per il mantenimento della sezione capitani (£ 7.854,50) dedotte le tasse scolastiche (£ 1.660,00). Tutto quanto è stabilito sulla base dell'impegno che, nel caso in cui le tasse scolastiche fossero state inferiori alla cifra indicata, lo stesso Comune avrebbe dato allo Stato la differenza; analogamente, a fronte di un maggiore ammontare riscosso dallo Stato, quest'ultimo lo avrebbe rimborsato al Comune.

Nella tabella di seguito riportata è presentato il quadro relativo al gruppo di docenti della sezione capitani, alle ore settimanali di insegnamenti, oltre all'indicazione delle altre attività didattiche svolte all'interno dell'istituto nella sezione macchinisti.

Successivamente al quadro così delineato al momento dell'accordo con il Ministero la cattedra di Geografia commerciale viene affidata a Raffaello Massignan, già docente di Storia e geografia presso l'Istituto tecnico⁸⁸. Il capitano Giuseppe Boschetti, grazie a una disposizione transitoria, continua a insegnare Astronomia e navigazione⁸⁹.

Il prospetto evidenzia il pieno inserimento dei corsi nel complessivo sistema scolastico dell'istituto nautico e, altresì, il percorso scolastico comune ai macchinisti per Lingua inglese, Fisica e meccanica elementare, Lingua italiana e storia, Matematica.

Come si è visto in precedenza⁹⁰, sono molti i progetti di riforma intorno ai quali si svolgono i lavori parlamentari in questi anni, ma nulla di tutto ciò si attua nel breve periodo. Con il passaggio dell'istruzione nautica alle dipendenze del Ministero di Marina, e con l'esigenza a ciò collegata di avere una sede propria, del tutto autonoma, inizia la difficile ricerca dei locali idonei. Dal 1912 liceo-ginnasio e istituto tecnico-nautico erano ospitati in un unico edificio in piazza Cavallotti⁹¹; mutare tale assetto non risulta semplice poiché si presentano inevitabilmente problemi di spesa, mentre al contempo è richiesta la completa separazione dell'istituto tecnico da quello nautico, oltre alla esplicita indicazione relativa alla «installazione ... in una sede degna ed adeguata e posta in prossimità del mare per rendere agevoli le esercitazioni marinaresche»⁹².

⁸⁸ Vi svolgeva già 20 ore di lezione settimanali incrementate con 6 ore svolte nella sezione capitani.

⁸⁹ La convenzione per l'istituzione della sezione capitani marittimi annessa all'istituto nautico è stipulata il 27 settembre 1913.

⁹⁰ Si vedano le considerazioni introduttive.

⁹¹ Nello Cerisola riferisce dell'inaugurazione il 18 ottobre 1912 (*Savona tra Ottocento e Novecento*, Savona 1986); sull'organizzazione degli spazi cfr. ASS, Comune di Savona, serie V, c. 9, classe 6, fasc. 12, Lettera del Preside al Ministro di Marina, 16 agosto 1918.

⁹² ASS, Comune di Savona, serie V, cat. 9, classe 6, fasc. 12, Lettera del Ministero di Marina al sindaco di Savona, 24 novembre 1919.

Docenti, ore settimanali di lezione, stipendio nella sezione capitani marittimi (1913)

Insegnante	Grado	Materia di insegnamento	Ore settimanali di insegnamento	Stipendio (Lire)	Altri uffici	Ore
Dott. Aser Poli	Incaricato	Direzione	–	300	Preside ist. tecnico nautico e sez. macchinisti	—
Ing. Pietro Agnino	Incaricato	Macchine a vapore	3	300	Ordinario macch. a vapore e sez. macchinisti	24
Cap. Giuseppe Boschetti	Ordinario	Attrezz. e manovra	10 ½	2.500	–	—
Cap. Giuseppe Boschetti	Ordinario	Contabilità di bordo	2	300	–	—
Ada Pisani	Ordinario	Lingua inglese	9	300	Supplente lingua ingl. sez. macchinisti	9
Ing. G.B. Torre	Incaricato	Fisica e meccanica elementare	6	200	Ordinario di fisica e mecc. sez. macchinisti	13 ½
Ing. G.B. Torre	Incaricato	Meteorologia	3	300	–	—
Avv. Ugo Vianelli	Incaricato	Lingua italiana e storia	18	600	Ordinario ital. e storia sez. macchinisti	18
Avv. Ugo Vianelli	Incaricato	Diritto marittimo	4 ½	450	–	—
Raffaello Massignan	Incaricato	Geografia commerciale	6	600	Ordinario storia e geografia	20
da definire	Incaricato	Matematica	9	300	Ordinario matematica sez. macchinisti	12
Cap. Giuseppe Boschetti	Supplente	Astronomia e navigazione	16 ½	2.475	–	—
Alfredo Mainella	Incaricato	Educazione fisica	2	–	–	—
Dott. Cesare Gandolfo	Incaricato	Igiene di bordo e soccorsi d'urgenza	2	200	–	—

Fonte: *Convenzione tra MPI e Comune di Savona (27 settembre 1913)*

Date queste premesse prende corpo un adattamento “transitorio”, in attesa di tempi migliori e si procede perciò a una distinzione dei due istituti all’interno dello stesso edificio, adeguando i locali in modo da creare una totale autonomia sotto l’aspetto organizzativo e gestionale. L’11 aprile 1922 si incontrano a tal fine i due presidi. Il prof. Pietro Sturlese per il Nautico e il prof. Virgilio Zunino per il Tecnico, affiancati da G.B. Torre e Parisino Bettinelli, docenti di Fisica nei rispettivi istituti, procedono alla spartizione del materiale esistente nel Gabinetto di fisica e portano così a termine la separazione⁹³. Solo nel 1933 verrà attuata in pieno la richiesta ministeriale con il trasferimento dell’Istituto tecnico in via Don Bosco, nell’immobile acquistato dalla Congregazione salesiana.

7. *Gli studenti*

Il difficile percorso di questa forma di istruzione e la sua iniziale fragilità organizzativa si riverberano anche nella scarsa informazione sugli studenti iscritti alla scuola nautica.

Dell’insegnamento svolto dal maestro Federici resta la labile traccia di 24 allievi frequentanti nel 1827. Numero apprezzabile, dato il periodo, e giustificato dalla probabile presenza di persone già con esperienza di navigazione, intenzionate a migliorare la propria condizione lavorativa con il conseguimento del titolo legale. Si sa che l’accresciuta e diffusa defezione messa in atto dagli allievi è legata al rifiuto dei metodi didattici adottati, che ha portato a un lento esaurimento dell’iniziativa.

Solo con la riapertura della scuola a opera di Francesco Prato nel gennaio 1856 Savona torna ad essere un polo di attrazione per studenti della città e delle vicine località. Nel 1856-57 il corso, al secondo anno di attuazione, conta 11 allievi, tutti della zona. La fisionomia di tale provenienza pare resti sostanzialmente immutata fino al 1865, anno dell’ordinamento della scuola in Istituto Reale di Marina Mercantile.

Come si è già accennato in precedenza tale mutamento istituzionale colloca questo organismo scolastico fra quelli che, a livello nazionale, sono abilitati a rilasciare patenti di grado di capitano e di costruttore di prima

⁹³ Si tratta di apparecchi e strumenti stimati £ 10.800, divisi al 50%. Resta invece indiviso il materiale dell’officina di riparazione e costruzione che si intende mantenga tale stato fino alla separazione fisica dei due istituti.

classe. Va da sé che tale cambiamento, comportando una diversa collocazione dell'istituto, vi favorisce l'afflusso di allievi: giungono anche dalla Riviera di Levante, dal Piemonte, dalla Lombardia e, fatto non inusuale per gli istituti scolastici liguri, dall'America del Sud⁹⁴.

Sulla base delle informazioni ad oggi reperite nel ventennio compreso fra il 1856-57 e il 1875-76 gli iscritti complessivi oscillano da un minimo di sette nel 1871-72 a un massimo di venti unità nel 1872-73. Sono numeri contenuti ai quali vanno però aggiunti gli "uditori", categoria molto particolare, costituita da persone spesso frequentanti solo specifici corsi poco, o inadeguatamente, insegnati presso le scuole private. Talvolta costoro sono anche soggetti che, per problemi di lavoro, hanno una presenza scolastica inevitabilmente discontinua⁹⁵. Gli uditori, dunque, come è previsto dal regolamento scolastico, compaiono a partire dal 1865 e ciò fa crescere non poco il numero degli studenti che nell'anno citato sono allora venticinque e, nel triennio successivo, rispettivamente diciannove, sedici e ventuno.

La scuola opera una discreta selezione documentata dai risultati degli esami finali per il 1865-66: su ventuno allievi iscritti al primo anno solo tredici (pari al 62%) sono ammessi al secondo e su quattro iscritti al secondo anno soltanto uno figura essere licenziato.

Il 1875 vede un numero di nuovi iscritti (31) come non si sarebbe più ripetuto sino alla fine del secolo⁹⁶; non a caso questo dato resta tra i più si-

⁹⁴ In particolare arrivano dall'Argentina, a conferma del saldo legame fra la terra di emigrazione e le regioni di origine.

⁹⁵ Per un inquadramento più generale di queste figure si rimanda alla parte introduttiva del presente saggio.

⁹⁶ Va fatta un'importante e necessaria precisazione per evitare vistose discrepanze tra le informazioni di seguito riportate e quelle presenti in altre pubblicazioni. I registri delle iscrizioni di cui si parla in questa sede riportano il numero di coloro che a tutti gli effetti frequentano continuativamente i corsi in tutta la loro interezza. Il dato non comprende gli uditori, il cui ammontare invece probabilmente confluisce in certe pubblicazioni in merito. Si veda per esempio quanto riportato da G. ASSERETO, *Cassa di Risparmio* cit., pp. 152-153, che a sua volta presenta un documento redatto dal Comune di Savona sulla popolazione scolastica della città nel 1884-85. La stessa considerazione vale allorché si esaminano i dati comunicati dalla Giunta di Vigilanza relativamente al periodo 1866-67/1882-83 (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 47, sottofasc. 1883, GIUNTA DI VIGILANZA SULL'INSEGNAMENTO INDUSTRIALE E PROFESSIONALE IN SAVONA, *Stato delle iscrizioni* cit.). Quanto riportato di seguito si discosta talvolta in piccola misura dalle statistiche nazionali presenti in MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica* cit.

gnificativi anche con l'incremento delle iscrizioni dei macchinisti nel corso nuovamente aperto con regolarità l'anno scolastico 1881-82⁹⁷. Questi ultimi rappresentano sempre più il nucleo forte degli studenti e concorrono a sostenere la frequenza scolastica nonostante la debole composizione della categoria nel 1887-88. La sezione macchinisti si riprende l'anno successivo, non a caso il totale degli iscritti passa da nove nel 1887-88 a ventitré l'anno seguente, mantenendosi a un livello alto nel quinquennio successivo. La leggera contrazione che inizia nel 1894-95 trova causa nella riduzione a tre anni del corso per macchinisti a partire dal 1895-96. Tuttavia va osservato che il percorso effettivamente critico è quello dei capitani, senza iscritti al primo anno nel 1885-86 e nel 1886-87, con il debole segnale di un nuovo arrivato nel 1887-88, certo non sufficiente per mantenere aperta la sezione, che nel 1889-90 viene chiusa. Il provvedimento sigla un andamento negativo, comune a tutta la penisola, che, a sua volta, come sovente si è ricordato, rappresenta la risposta scolastica alla crisi della marina velica nazionale.

Nel caso di Savona, poi, certo concorre anche la grave crisi bancaria e industriale che colpisce la zona alla fine degli anni Ottanta⁹⁸. Le aspettative della cittadinanza erano ben altre e, come si è visto, le cifre relative agli studenti della sezione macchinisti portano i responsabili a ipotizzare la generale soppressione delle sezioni nautiche a favore, da un lato, di una sezione

A partire dall'anno scolastico 1875-76 sono disponibili i dati disaggregati per anno di iscrizione per la categoria "capitani". Sotto questa denominazione sono probabilmente raccolte le classi, di lungo corso e di cabotaggio. Per i macchinisti la documentazione parte in termini chiari dal 1881-82. Ovviamente i dati seguono anche l'andamento dell'apertura e chiusura dei corsi, di cui si è data notizia nelle pagine precedenti, e delle modifiche ministeriali di volta in volta apportate alla durata degli studi per le singole categorie professionali. Le fonti consultate sono conservate in diversi fondi archivistici di cui si dà conto prima di procedere all'esposizione e al commento dei dati: ASS - Istituti scolastici: Istituto nautico (Registri 1-11; 17-21); Registri esami di licenza capitani di lungo corso e di gran cabotaggio (1868-69/1888-89; 1900-01/1912-13); Registri esami di licenza macchinisti navali di 1^a e 2^a classe (1880-81/1912-13); Registri esami di promozione e ammissione (1868-69/1882-83); Registro alunni (macchinisti) 1882-83/1885-86; Registri scolastici (capitani e macchinisti) (1900-01/1903-04); Registri generali (capitani e macchinisti) (1918-19/19221-22); Registro esami di ammissione alla prima classe (1906-07/1922-23); ASIN-SV, Registro esami di licenza - capitani marittimi (1913-14/1932-33); Registro esami di licenza - macchinisti navali (1913-14/1932-33).

⁹⁷ La sezione macchinisti era stata aperta dal 1866 al 1874 e, dopo una interruzione, viene riavviata sistematicamente nel 1881-82.

⁹⁸ G. ASSERETO, *Cassa di Risparmio* cit., p. 146.

fisico-matematica, necessaria a chi avesse optato per una successiva scelta universitaria, e, dall'altro, di una sezione industriale, giudicata più funzionale alle esigenze dello sviluppo della città, in quel periodo comunque orientata più in senso industriale che marittimo.

Con il nuovo secolo entra nuovamente in attività la sezione capitani, che concorre in termini più robusti alla composizione studentesca dell'istituto nautico. Osservando infatti l'andamento delle iscrizioni al primo anno di corso, confermato a sua volta dal totale degli iscritti alla sezione capitani con quello dei macchinisti, sino al 1910-11 il numero delle matricole dei primi è quasi sempre superiore⁹⁹. Questo divario iniziale si riflette sul dato complessivo che è costituito in termini preponderanti da studenti della sezione capitani¹⁰⁰. Superato il primo decennio del Novecento il rapporto fra le due componenti si inverte e rimane tale fino al secondo anno di guerra: ancora nel 1916-17 gli iscritti alla sezione capitani sono di poco inferiori ai colleghi della sezione macchinisti, che, invece, sin dal 1911-12 avevano cominciato a iscriversi in maggior numero giungendo così a una loro maggiore incidenza sul totale degli iscritti. Questi peraltro aumentano in termini consistenti e superano il centinaio nel 1918-19. Tre anni dopo, nel 1921-22, si raggiungono le duecento unità.

Ambedue le sezioni si arricchiscono di studenti, ma certo è quella dei capitani ad avere una crescita più sostenuta poiché l'aumento registrato, come altrove, nel periodo bellico, continua anche dopo il conflitto, concorrendo, anche sul versante Savonese, all'esplosione di iscrizioni negli istituti nautici.

La categoria degli uditori presenta un andamento molto irregolare poiché in alcuni anni scolastici¹⁰¹, nessuno con questa qualifica risulta frequentare, mentre in altri periodi il loro numero risulta di qualche rilievo. Nella sezione capitani, per esempio, sono ben dodici gli uditori nel 1876-77 e di poco inferiori nel 1902-03, distribuiti su tutti gli anni di corso. Nella sezione macchinisti il dato davvero rilevante si registra nel 1882-83, soprattutto perché ben quindici frequentano il terzo corso e il totale degli iscritti regolari nello stesso anno ammonta a ventitré unità. A parte il periodo dal 1892 al 1897, in cui partecipano da cinque a sette uditori per anno, quando ci sono le loro

⁹⁹ Tranne che nel 1907-08 e nel 1908-09.

¹⁰⁰ Nel 1903-04, su 71 iscritti totali, 47 sono capitani, che costituiscono poco più del 66% del totale; nel 1907-08 essi sono 28, e sul totale rappresentano il 60%.

¹⁰¹ Nel 1886-87, nel 1913-14 e dal 1915-16 al 1919-20.

presenze variano da un minimo di una a otto unità. Nelle due sezioni gli uditori frequentano in prevalenza il primo anno di corso, mentre particolarmente “scarna” è la presenza al secondo anno della sezione macchinisti. Questi ultimi, peraltro, vedono un “arrivo” di ben quindici uditori nel 1882-83 al terzo anno. Un fatto un po’ curioso e decisamente anomalo su cui però non si sono trovati elementi di spiegazione.

Iscritti all'istituto nautico (1875/76-1921/22)

Anno scolastico	Totale capitani	Totale macchinisti	Totale complessivo
1875-1876	31		31
1876-1877	27		27
1877-1878	23		23
1878-1879	14		14
1879-1880	11		11
1880-1881	16		16
1881-1882 ¹	11	6	17
1882-1883	11	23	34
1883-1884	8	30	38
1884-1885	8	19	27
1885-1886	5	12	17
1886-1887	5	14	19
1887-1888	3	6	9
1888-1889	3	20	23
1889-1890 ²		28	28
1890-1891		30	30
1891-1892		29	29
1892-1893		37	37
1893-1894		28	28
1894-1895		24	24
1895-1896 ³		17	17
1896-1897		12	12
1897-1898		14	14
1898-1899		22	22
1899-1900 ⁴		21	21
1900-1901	17	18	35
1901-1902	24	22	46
1902-1903	33	23	56
1903-1904	47	24	71
1904-1905	42	25	67
1905-1906	28	19	47
1906-1907	31	12	43
1907-1908	28	18	46

Anno scolastico	Totale capitani	Totale macchinisti	Totale complessivo
1908-1909	20	16	36
1909-1910	18	19	37
1910-1911	25	19	44
1911-1912	24	22	46
1912-1913	23	32	55
1913-1914	24	39	63
1914-1915	29	46	75
1915-1916	34	51	85
1916-1917	43	49	92
1917-1918	53	43	96
1918-1919	69	33	102
1919-1920 ⁵	84	41	125
1920-1921	87	44	131
1921-1922	136	64	200

¹ Apertura sezione macchinisti

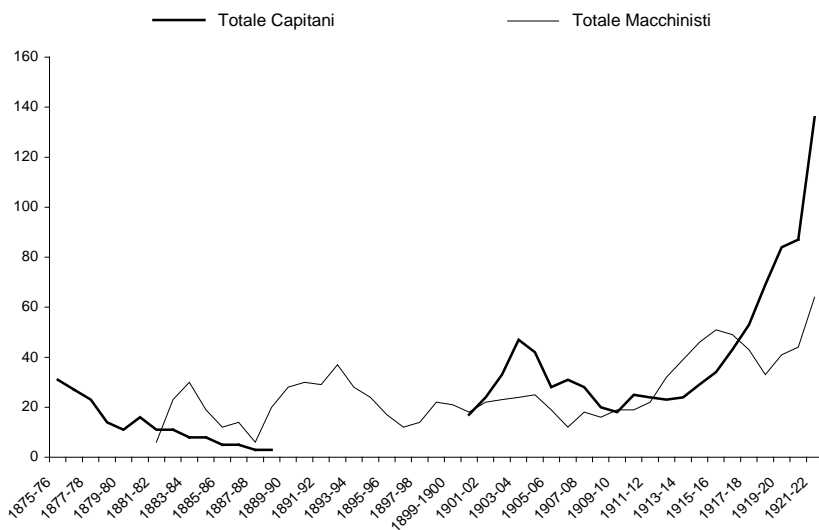
² Chiusura sezione capitani

³ Riordinamento istituti nautici: il corso macchinisti è ridotto a tre anni

⁴ Riapertura sezione capitani

⁵ Riordinamento istituti nautici: sia il corso capitani che quello macchinisti portati a quattro anni

Andamento degli iscritti all'istituto nautico (1875/76-1921/22)



Sotto l'aspetto della provenienza scolastica va innanzitutto segnalato un progressivo decremento degli iscritti con licenza di scuola elementare; fatta eccezione per un numero di un certo rilievo fra i macchinisti nel 1888-89, 1892-93 e 1893-94, questa voce va progressivamente esaurendosi. Può essere considerato un successo dei vari interventi di riforma tesi a innalzare il livello delle classi, giudicate di basso profilo e spesso oggetto di lamentela da parte degli insegnanti e dei commissari d'esame¹⁰².

Decisamente comune ai due corsi di studio è l'arrivo di studenti dalla scuola tecnica, dall'istituto tecnico e dalla scuola d'arti e mestieri, particolarmente significativo per la composizione del corso per macchinisti. Anche quando il loro numero diminuisce rispetto all'incremento delle presenze nella sezione capitani, la percentuale di coloro con tale provenienza è sempre la più alta.

La dimensione dell'afflusso di studenti che hanno superato un esame d'ammissione richiede un'osservazione specifica¹⁰³. In generale una quota di questi allievi è più consistente nel corso per capitani, pur non essendo trascurabile anche quella del corso macchinisti; quest'ultima raggiunge un livello degno di nota (32%) nel 1904-05 e cresce ancora fino a raggiungere nel 1906-07 il dato più alto (58%) del periodo considerato. Per due anni ancora metà degli studenti del corso per macchinisti si iscrive dopo avere superato un esame di ammissione, ma è una connotazione avviata a una progressiva contrazione. Una fisionomia simile ha l'analoga componente di studenti del corso capitani, peraltro su valori più alti. Ciò può essere dovuto al fatto che la preparazione presso istituti privati si presenta più semplice per questo corso di studi, mentre è certo meno semplice e agevole preparare privatamente materie come macchine a vapore. Altri possono essere i percorsi effettuati in questo ambito non escluso il lavoro svolto in precedenza in officine meccaniche se non anche la provenienza dal Corpo Reale Equipaggi¹⁰⁴.

¹⁰² Anche per Savona va sottolineata l'eccessiva eterogeneità nella composizione delle classi, elemento di difficoltà didattica.

¹⁰³ Nella stessa colonna alla tabella sono stati raccolti anche gli esigui studenti arrivati nell'istituto grazie a delibere specifiche del consiglio dei professori.

¹⁰⁴ Cfr. M.S. ROLLANDI, *Lavorare sul mare* cit., p. 71 e sgg.

Docenti, ore settimanali di lezione, stipendio nella sezione capitani marittimi

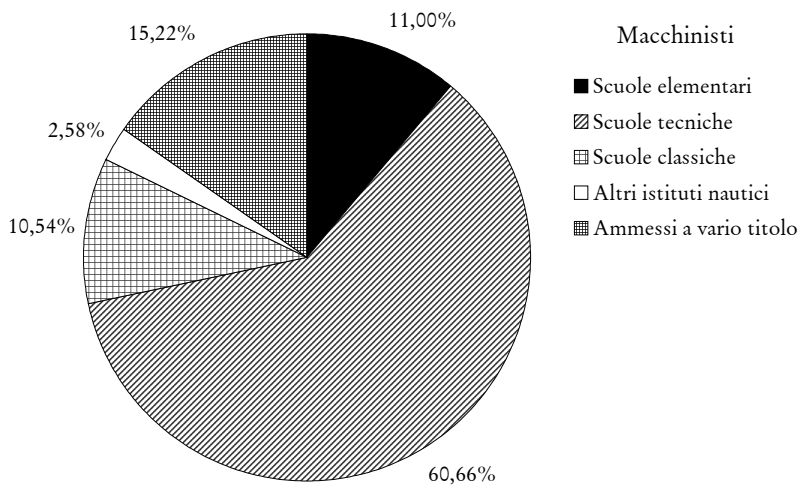
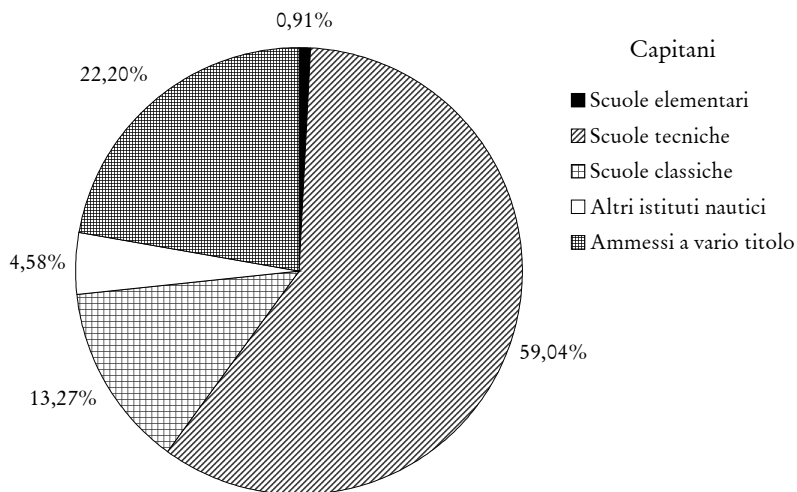
Anno scolastico	Scuola elementare		Sc. tecn. Ist. tecn. Sc. d'arti e mestieri		Ginn. Liceo		Altri istituti nautici Altre sez. ist.nautico Già uditori dell'istituto		Esame di ammissione Deliberaz. cons. prof.		Capitani A	Totale Macchinisti B	Totale A+B
	C	M	C	M	C	M	C	M	C	M	C	M	
1882-83	2	3	2	13	1	2	1	3	5	2	11	23	34
1883-84	2	5	2	17	1	6	1	2	2	–	8	30	38
1884-85	2	4	1	10	3	3	1	2	1	–	8	19	27
1885-86	1	–	1	5	1	2	1	–	1	5	5	12	17
1886-87	2	4	1	2	–	3	2	–	–	5	5	14	19
1887-88	1	1	1	2	1	2	–	–	–	1	3	6	9
1888-89	–	4	3	10	–	3	–	2	–	1	3	20	23
1889-90*		9		16		2		–		1		28	28
1890-91		6		21		1		2		–		30	30
1891-92		6		18		3		2		–		29	29
1892-93		14		15		6		1		1		37	37
1893-94		10		10		5		3		–		28	28
1894-95		7		11		3		3		–		24	24
1895-96		4		11		2		–		–		17	17
1896-97		2		9		–		1		–		12	12
1897-98		–		9		2		2		1		14	14
1898-99		–		14		2		3		3		22	22
1899-00		–		14		1		1		5		21	21
1900-01	–	–	11	13	1	2	3	1	2	2	17	18	35
1901-02	1	–	11	14	1	4	6	–	5	4	24	22	46
1902-03	–	–	20	12	1	4	4	1	8	6	33	23	56

Anno scolastico	Scuola elementare		Sc. tecn. Ist. tecn. Sc. d'arti e mestieri		Ginn. Liceo		Altri istituti nautici Altre sez. ist.nautico Già uditori dell'istituto		Esame di ammissione Deliberaz. cons. prof.		Totale Capitani A Macchinisti B		Totale A+B
	C	M	C	M	C	M	C	M	C	M	C	M	
1903-04	–	–	32	14	2	5	5	1	8	4	47	24	71
1904-05	–	–	21	12	1	4	1	1	19	8	42	25	67
1905-06	–	–	12	8	1	2	–	–	15	9	28	19	47
1906-07	–	–	8	4	–	1	2	–	21	7	31	12	43
1907-08	–	–	6	9	–	–	1	–	21	9	28	18	46
1908-09	–	–	4	8	–	–	2	–	14	8	20	16	36
1909-10	–	–	9	11	–	1	2	–	7	7	18	19	37
1910-11	–	–	11	9	–	3	5	–	9	7	25	19	44
1911-12	–	–	15	14	–	3	3	1	6	4	24	22	46
1912-13	–	–	9	21	–	2	10	3	4	6	23	32	55
1913-14	–	–	12	26	1	1	6	4	5	8	24	39	63
1914-15	–	–	12	34	2	1	6	4	9	7	29	46	75
1915-16	–	–	16	36	4	2	2	2	12	11	34	51	85
1916-17	–	1	22	36	7	2	3	4	11	6	43	49	92
1917-18	–	–	31	30	4	3	8	3	10	7	53	43	96
1918-19	–	–	49	24	13	3	2	2	5	4	69	33	102
1919-20	–	–	60	32	10	2	8	5	6	2	84	41	125
1920-21	–	–	62	39	16	1	8	3	1	1	87	44	131
1921-22	–	–	79	54	31	3	26	6	–	1	136	64	200
	11	80	523	667	102	97	119	68	207	153	962	1.065	2.027

* La sessione dei capitani è chiusa dal 1890-91 al 1899-1900

C = Capitani M = Macchinisti

*Iscritti al primo anno dell'Istituto nautico - Scuole di provenienza
(1881/82-1921/22)*



Se si osserva poi in particolare la composizione degli iscritti al primo anno sulla base della provenienza scolastica la distinzione nella composizione degli allievi dei corsi risulta in termini più marcati.

Fra coloro che vogliono diventare capitani, infatti, incide in termini rilevanti, soprattutto nel primo decennio del Novecento, la provenienza per esame di ammissione che poi, tranne l'importante valore del 50% sul totale degli iscritti al primo anno registrato nel 1915-16 (peraltro anno di guerra e, come tale, soggetto a una dinamica particolare), va scemando a fronte di un significativo incremento di coloro che provengono da scuole e istituti tecnici. Dopo un esordio forte di questa componente nei primi quattro anni della riapertura del corso per capitani, dal 1900-01 al 1903-04, questa provenienza risulta complessivamente ridotta, peraltro più in termini assoluti che in termini percentuali, per poi riacquisire un peso molto più significativo e preponderante con il 1914-15.

Fra coloro che si iscrivono per la prima volta al corso per macchinisti la provenienza per esame di ammissione è ancora meno significativa di quanto risulti rispetto al totale degli allievi, mentre, in termini complessivamente costanti¹⁰⁵, pervengono al primo anno soprattutto da scuole e istituti nautici. Una conferma ulteriore di quanto osservato relativamente alla composizione degli iscritti ai corsi nel loro complesso.

Considerando il dato sintetico relativo alla percentuale complessiva di tutti gli anni di corso per ogni gruppo di studenti suddiviso a seconda della provenienza emerge con sufficiente chiarezza che nella sezione capitani hanno migliore esito quanti provengono dall'istituto tecnico (78,94%), seguiti a breve distanza da quelli provenienti dal ginnasio (76,76%), dalla scuola tecnica (73,67%) e da altri istituti tecnici (72,44%). Discreto è anche il risultato scolastico di chi aveva frequentato la scuola come uditoro (66,67%) e di quelli ammessi per esame (60,23%) e provenienti dalla scuola d'arti e mestieri (57,14%). Certamente buoni sono i risultati di quanti provengono dalla scuola elementare (72,72%), ma è una presenza limitata agli anni scolastici dal 1882-83 al 1887-88¹⁰⁶. Sono certamente poco brillanti gli allievi che provengono da altre sezioni dell'istituto nautico con promozioni pari

¹⁰⁵ Tranne qualche differenza percentuale in anni quali il 1904-05 e 1905-06, ma sono fatti episodici che non creano un andamento.

¹⁰⁶ Con una presenza "spuria" al primo anno del 1901-02.

al 44,44% e quanti giungono dal liceo (33,33%). Nulla di più probabile che si tratti di allievi non particolarmente brillanti, che, fallito il primo percorso scolastico scelto, hanno ritenuto di incontrare minori difficoltà iscrivendosi alla sezione capitani.

Per quanto concerne la sezione macchinisti si hanno risultati del tutto differenti: sono promossi in misura ragguardevole gli allievi provenienti dalle scuole tecniche (79,61%)¹⁰⁷, da altri istituti nautici (74,28) e ammessi per esame (71,94%). A non grande distanza si trovano gli uditori (69,23%) e coloro che provengono dal liceo (66,67%) e dall'istituto tecnico (66,03%). Chi viene dalla scuola d'arti e mestieri ha la promozione in misura inferiore al 60%. Infine la percentuale più bassa è degli studenti provenienti dalla scuola elementare (35%).

Come si vede il dato decisamente in antitesi fra le due sezioni è quello delle promozioni per allievi che provengono dalle elementari nella sezione capitani (72,52%) più che doppie rispetto alla sezione macchinisti (35%). Anche in questo caso potrebbe trattarsi di una vistosa sottovalutazione della difficoltà del corso di studi. Un altro aspetto da rilevare è la notevole distanza dei risultati tra coloro che vengono dal ginnasio: mentre hanno un ottimo risultato di promozione nella sezione capitani (76,76%) crollano nella sezione macchinisti (57,14%). Ancor più ampio divario si riscontra nei promossi fra chi proviene dal ginnasio. Si è già sottolineata la modestissima percentuale di successo nella sezione capitani (33,33%), che però raddoppia nella sezione macchinisti (66,67%). “Impatto” diverso a seconda delle sezioni frequentate, ma non sempre del tutto spiegabile oggi con i dati disponibili. Va infine osservato che nel corso per macchinisti i risultati di chi proviene dopo avere superato un esame di ammissione sono percentualmente più rilevanti (71,94%) rispetto alla sezione capitani (60,23%).

La rilevazione dell'età degli allievi iscritti al primo anno di corso concorre a delineare con maggiore approssimazione la fisionomia di coloro che operano questa scelta scolastica. Suddividendo le “matricole” per fasce di età comprese tra i dieci e i ventuno anni emerge che il gruppo più consistente si colloca fra i dodici e i diciannove anni fino al 1901-02, per poi alzarsi a un livello compreso fra i quattordici e i diciannove anni nel ventennio successivo (1902-03/1921-22). Non mancano dati su fasce più estreme,

¹⁰⁷ In misura superiore a quelli della sezione capitani (73,67%), come si è appena visto.

ma è un elemento davvero episodico, anche se non privo di significato per comprendere appieno la peculiarità del percorso degli studenti del Nautico. Ecco dunque che nel 1888-89 ci sono due bambini di dieci anni iscritti al corso per macchinisti, peraltro in compagnia di coetanei di undici, dodici e tredici anni. Quell'anno, anzi, i più giovani costituiscono una maggioranza rispetto agli altri due immatricolati di sedici e diciassette anni.

Fra i macchinisti gli immatricolati con più di ventuno anni si presentano nel 1883-84, nel 1905-06 e nel 1914-15, mentre per i capitani un dato di questo genere rimane più a lungo peculiare della composizione della sezione. Un po' più numerosi sono quanti, di questa fascia d'età (maggiori di ventuno anni), si iscrivono al corso capitani¹⁰⁸. È una caratteristica comune agli istituti nautici del Regno, data la peculiare fisionomia di questo corso di studi. Sovente, infatti, le classi degli istituti nautici risultano composte da studenti con una precedente esperienza professionale, più o meno intensa.

In tal senso la condizione professionale dei padri degli allievi iscritti suggerisce alcune considerazioni sull'argomento anche se, disponendo di dati relativi soltanto al decennio dal 1912-13 al 1921-22, si ha certo una visione parziale di questo aspetto di cui non è possibile cogliere la caratteristica che ha definito il carattere di questo settore dell'istruzione nel primo periodo post-unitario. Per altri istituti nautici non v'è dubbio che la frequente dicitura "scuola paterna", che specifica la formazione di coloro che si presentano come privatisti all'esame d'ammissione suggerisce l'appartenenza all'ambiente marittimo. Non è escluso che sia proprio anche del nautico savonese, ma non è stato possibile verificarlo.

Dunque in tempi più recenti rispetto agli esordi della scuola i dati forniscono indicazioni un po' diverse a seconda che si esamini la condizione professionale dei padri degli allievi iscritti al primo anno di corso o agli anni successivi. Comunque il quadro delle professioni paterne è abbastanza variegato e informa che l'istituto nautico non è frequentato solo da persone appartenenti al cetto medio, ma anche a quello imprenditoriale e dirigente, tradizionalmente indirizzate verso le scuole classiche. Forse tale scelta è legata alla possibilità offerta ai licenziati del Nautico di accedere a studi universitari. Certo è che, soprattutto nella sezione macchinisti, gli iscritti al primo anno provengono per il 22% dal cetto impiegatizio.

¹⁰⁸ Complessivamente nove nell'arco di vent'anni dal 1901-02 al 1921-22.

Età media degli allievi iscritti al primo anno di corso (1882/83-1921/22)

Anno scolastico	Età media dei capitani	Età media dei macchinisti	Età media complessiva
1882-83	20,4	15	18,8
1883-84	17	15,7	15,9
1884-85	16	13,7	14,2
1885-86	–	13*	13
1886-87	–	15,7	15,7
1887-88	16*	14*	15
1888-89	–	12,6	12,6
1889-90	–	13,7	13,7
1890-91	–	13,7	13,7
1891-92	–	14,7	14,7
1892-93	–	13,7	13,7
1893-94	–	14,7	14,7
1894-95	–	15	15
1895-96	–	15,1	15,1
1896-97	–	16	16
1897-98	–	16,2	16,2
1898-99	–	16,5	16,5
1899-1900	–	16,4	16,4
1900-01	16,3	15,3	15,9
1901-02	16,1	15,9	16
1902-03	16	16	16
1903-04	17,3	16,2	17
1904-05	16,5	16,4	16,5
1905-06	16,5	17,1	16,7
1906-07	18	17,3	17,8
1907-08	18,2	17,3	17,7
1908-09	18,5	16,1	17,1
1909-10	17,6	16,8	17,2
1910-11	17	16,1	16,6
1911-12	15,6	15,7	15,6
1912-13	16	15,7	15,8
1913-14	15,4	15,8	16,3
1914-15	16	16,4	16,2
1915-16	16,4	16,1	16,2
1916-17	15,8	15,4	15,6
1917-18	15,8	15,1	15,5
1918-19	15,4	14,9	15,3
1919-20	16,1	15,6	16
1920-21	15,3	15,4	15,3
1921-22	15,3	14,9	15,2

* I valori contrassegnati dall'asterisco si riferiscono ad un solo allievo e quindi possono discostarsi dalla media degli altri anni e influenzare la media complessiva dell'anno stesso.

*Condizione professionale dei padri degli allievi iscritti al primo anno di corso
(1912/13-1921/22)*

	Capitani		Macchinisti	
	n.	%	n.	%
Liberi professionisti, imprenditori e dirigenti ¹	48	18	26	15
Commercianti ²	36	13	14	8
Artigiani, operai specializzati, agricoltori e personale non qualificato ³	44	16	43	25
Impiegati e quadri intermedi ⁴	26	10	38	22
Insegnanti ⁵	11	4	4	2
Marittimi ⁶	22	8	6	3
Redditiere ⁷	16	6	7	4
Militari ⁸	9	3	4	2
Senza occupazione attiva	46	17	24	14
Dato non disponibile	15	5	8	5
Totale	<hr/> 273		<hr/> 174	

¹ Avvocato, disegnatore meccanico, farmacista, geometra, giudice, ingegnere, medico, notaio, ragioniere, scultore, veterinario, albergatore, armatore, costruttore, esattore imposte, industriale, rappresentante di commercio, spedizioniere, direttore di banca, direttore di convitto, direttore di dogana, direttore di fabbrica, direttore poste, direttore di scuola.

² Caffettiere, commerciante, droghiere, esercente, libraio, macellaio, negoziante, orologiaio, oste, salumiere, tabaccaio.

³ Barbiere, calzolaio, carrettiere, ebanista, falegname, mugnaio, muratore, sarto, tipografo, archivist, autista, cantoniere, carpentiere, collaudatore, corriere, cronometrista, elettricista, enologo, ferroviere, frenatore, macchinista, meccanico, miniatore, pesatore, pompiere, tornitore, agricoltore, contadino, floricoltore, cameriere, commesso “cacce reali”, facchino porto, guardiano, manovale, operaio, vetturino.

⁴ Cancelliere tribunale, cassiere banca, cassiere porto, impiegato, capo deposito, capo mastro, capo officina, capo stazione, capo tecnico, ispettore assicurazioni, ispettore forestale.

⁵ Insegnante, maestro, professore.

⁶ Capitano marittimo, costruttore navale, macchinista navale, marinaio, pilota porto.

⁷ Benestante, possidente, proprietario.

⁸ Assistente genio, capitano di fregata, carabiniere, colonnello, militare.

Per le matricole della sezione capitani, come già accennato, diviene poco incidente la provenienza da ambiente prettamente marittimo (8%), poiché essa rappresenta meno della metà di quanti appartengono a famiglie di professionisti, imprenditori e dirigenti (18%) ed è anche inferiore alla quota di figli di artigiani, operai specializzati, agricoltori e personale non qualificato (17%). Non è infine di poco conto l'indicazione relativa ai figli di persone non più attive (17%).

Ancora meno incisiva è la provenienza dall'ambiente marittimo per gli iscritti alla sezione macchinisti, pari al 3% del totale. La quota più consi-

stente appartiene a famiglie di artigiani, operai specializzati, agricoltori e personale non qualificato (25%) seguita da impiegati e quadri intermedi (22%). Di minore rilievo è la componente che viene da famiglie di liberi professionisti, imprenditori e dirigenti (15%) e da persone il cui capofamiglia non svolge più occupazione attiva (14%).

Gli allievi che frequentano l'istituto giungono in larga misura dalla Liguria e dalle zone confinanti del Basso Piemonte. Provengono tuttavia anche dal resto dell'Italia e dall'estero, sia pure con caratteristiche diverse nell'arco temporale compreso fra il 1882 e il 1922.

Nel complesso si registra una larga preponderanza di studenti liguri nella sezione capitani (65%) e ancor più in quella dei macchinisti (78%), ma va precisato che se nel corso degli anni alcuni mutamenti nella composizione della provenienza regionale fanno pensare all'acquisizione, da parte dell'istituto savonese, di una fama extraregionale, questi indicano altresì, soprattutto per quanto riguarda l'incremento di studenti dal Centro e Sud Italia, l'esistenza di un flusso migratorio di persone in cerca di occupazione al Nord¹⁰⁹.

Inizialmente gli iscritti alla sezione capitani sono quasi interamente liguri e, comunque, provengono dall'Italia settentrionale. Nel tempo tale quota giunge a contrarsi fortemente dal momento che passa dall'83,78% nel quinquennio 1882-83/1886-87 al 51,75% nel 1917-18/1921-22. In compenso si verifica un significativo incremento di coloro che giungono dall'Italia settentrionale (dal 16,22% nel quinquennio 1882-83/1886-87 al 32,17% dal 1917-18 al 1921-22). La componente proveniente dal Centro arriva a costituire il 6,08% degli studenti nel 1902-03/1906-07, ma, come accennato in precedenza, preme sottolineare l'incremento di coloro che provengono dall'Italia meridionale e che, in costante crescita, arrivano a costituire il 4,19% degli iscritti alla sezione capitani nel quinquennio 1917-18/1921-22. Ad essi va aggiunta una quota di studenti siciliani. Non lascia indifferente la crescita del numero di studenti provenienti dall'estero: assenti nei primi anni di attività dell'istituto, a partire dal 1902-03 fanno la loro comparsa che nel tempo si rafforza fino a costituire il 7,69% del totale degli iscritti alla sezione nel 1917-18/1921-22.

¹⁰⁹ Data l'omogenea distribuzione di istituti nautici lungo la Penisola, non si è trovata altra spiegazione plausibile.

Ripartizione degli iscritti secondo il luogo di nascita (1882/83-1921/22)

Provenienza	Capitani		Macchinisti	
	Totale	Totale %	Totale	Totale %
Liguria	629	65,38	839	78,78
Piemonte	147	15,28	80	7,51
Lombardia	38	3,95	16	1,50
Trentino	1	0,10	—	—
Veneto	18	1,87	9	0,85
Friuli	2	0,21	2	0,19
Emilia	17	1,77	9	0,85
Toscana	21	2,18	14	1,31
Umbria	4	0,42	15	1,41
Marche	5	0,52	1	0,09
Lazio	7	0,73	8	0,75
Abruzzo	8	0,83	3	0,28
Molise	1	0,10	—	—
Campania	8	0,83	—	—
Puglia	4	0,42	7	0,66
Basilicata	2	0,21	—	—
Calabria	2	0,21	—	—
Sicilia	6	0,62	12	1,13
Sardegna	—	—	4	0,38
Estero	42	4,37	44	4,13
Dato non disponibile	—	—	2	0,19
Totale	962		1.065	

Nella sezione macchinisti il peso della popolazione studentesca ligure si mantiene sempre elevato e, pur variando molto nel periodo esaminato ¹¹⁰, si mantiene alto oscillando fra il 71 e il 90% (71,43 e 90,42). Lo stesso andamento un po' altalenante caratterizza la frequenza di studenti dell'Italia settentrionale, che nel 1887-88/1891-92 rappresenta solo l'1,77%, la stessa percentuale di quanti per la prima volta arrivano dal Sud. Il carattere di forte discontinuità resta una peculiarità degli iscritti alla sezione macchinisti, sia per quanto concerne chi proviene dall'Italia settentrionale ¹¹¹ che da altre

¹¹⁰ Si veda per esempio la contrazione verificatasi ai primi del Novecento.

¹¹¹ La percentuale di questa componente passa dal 21,43 nel quinquennio 1882-1886 alla caduta su indicata nel quinquennio successivo, per poi risalire al 13,4 nel 1892-1901, calare al 4,26 nel 1907-11 e infine riportarsi al 13,78 nel 1917-21.

parti del Paese. La partecipazione degli allievi dell'Italia centrale raggiunge la punta massima nel quinquennio 1902-06, il 14,57%, ma in generale oscilla su livelli molto più contenuti tra il 2% e il 3,5%. Dal Sud si tocca un livello alto soprattutto nel 1902-1906, con il 14,57%. Se a questo si aggiunge la partecipazione di studenti siciliani e sardi, questi ultimi del tutto assenti nella composizione degli iscritti alla sezione capitani, la quota di allievi provenienti dalle regioni meridionali non è certo trascurabile¹¹².

Per concludere le osservazioni su questo aspetto della popolazione studentesca dell'istituto nautico savonese, non è infine da trascurare la percentuale di studenti stranieri iscritti alla sezione macchinisti. Se non raggiungeranno la quota del 7,69% della sezione capitani nel periodo 1917-1921, è però da rimarcare la loro presenza fin dal primo quinquennio esaminato (1882-1886), fatta eccezione per gli anni a cavallo del secolo del tutto privi della presenza di simile tipologia (geografica) studentesca. La quota più alta è da registrare nel 1887-1891 (7,08%), ma non si fa trascurabile neppure negli ultimi dieci anni esaminati (1912-1921), confermando in tal senso una specifica scelta effettuata con certa continuità probabilmente da famiglie di emigrati, che, analogamente a quanto avvenuto anche per altri settori scolastici¹¹³, e per la sezione capitani, individuano positivamente la formazione professionale effettuata in madrepatria.

Esaminando la provenienza geografica degli studenti liguri iscritti al primo anno è stato possibile restringere l'ambito dell'indagine per provincia di nascita: di Savona è l'80% delle matricole della sezione capitani e l'86,85% di quelle dei macchinisti. Genova è il luogo di nascita del 9% degli iscritti in entrambe le sezioni, mentre da Imperia giunge il 9% della sezione capitani e il 4% della sezione macchinisti. Del tutto marginale risulta la componente di La Spezia (rispettivamente 2% e 0,5% nelle due sezioni).

L'analisi scandita per quinquenni permette di individuare alcune variazioni verificatesi nel tempo. Nei primi venticinque anni dell'arco temporale

¹¹² A Cagliari ha inizio il corso per macchinisti in seconda nel 1886-87 (MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE – DIREZIONE GENERALE PER L'ISTRUZIONE TECNICA, *L'istruzione nautica* cit., pp. 79-80). È probabile che quanti provengono dall'isola avessero più facilità a frequentare una scuola in Liguria o, anche, desiderassero seguire il corso di Macchinista in primo.

¹¹³ Si rimanda per esempio a quanto verificato per la Scuola superiore di Commercio di Genova o per l'Istituto superiore navale.

considerato nella sezione capitani il numero delle matricole di Savona e provincia presenta una costante diminuzione passando dall'85,71% nel 1882-1886 al 68,75% nel 1907-1911¹¹⁴, per poi riportarsi sui valori iniziali. Nei primi quindici anni da Genova nessuno si iscrive al primo anno di corso, ma lo spostamento inizia dapprima con una sola unità nel 1897-1901 per farsi più consistente negli anni successivi, arrivando a toccare il 18,75%, con un decremento deciso negli ultimi dieci anni. Più lineare è l'andamento degli studenti provenienti da Imperia¹¹⁵: il boom degli iscritti ha luogo nel 1897-1907, in corrispondenza con la chiusura dell'istituto nautico di Porto Maurizio. La percentuale dell'apporto di studenti di questa provincia resta a lungo consistente: ben dodici matricole si iscrivono nel 1902-1906, ma poi la loro presenza va contraendosi nell'ultimo decennio. Ben più modesta, com'è comprensibile, è la partecipazione delle matricole della lontana provincia spezzina.

Nella sezione macchinisti la partecipazione delle matricole della provincia di Savona presenta caratteristiche abbastanza particolari perché inizialmente si assiste a una loro diminuzione, passando dal 92% del quinquennio 1882-1886 al 68,42% di quello successivo. Nel tempo questo corso di studio torna a prendere piede, forse le prospettive di impiego si ampliano, e allora ecco che la quota di iscritti al primo anno sale fino al 95,24%. Calano successivamente, rispetto a questo dato così elevato, ma costituiscono pur sempre una quota di ampio rilievo (85,71% nel 1917-1921). Da Genova si iscrivono al primo anno con molta discontinuità poiché crescono dall'8% al 15,15% nei primi quindici anni (1882-1896), ma si contraggono nel periodo immediatamente successivo per poi risalire fra il 1902 e il 1906 e ancora subire un brusco decremento (3,12% nel 1907-1916) e nuovamente riprendersi. Non è dato di conoscere i motivi di tale andamento; nulla è escluso, compresa l'eventuale maggiore severità di docenti che periodicamente si sono avvicendati nell'insegnamento presso l'omologo istituto del capoluogo. L'andamento delle matricole imperiesi, connotato anch'esso da una certa irregolarità (si passa dal 23,69% nel 1897-1901 al 3% nel 1912-1916) trova una spiegazione nelle difficoltà organizzative e di sopravvivenza incontrate dal nautico di quella provincia.

¹¹⁴ Il dato del 100% del 1887-1891 si riferisce a un solo iscritto!

¹¹⁵ Si è fatta una sintesi delle provenienze da Porto Maurizio e da Oneglia, i due comuni che, unificati amministrativamente, nel 1923 concorrono a formare Imperia, capoluogo di provincia.

Curiosamente variano le provenienze anche all'interno della provincia di Savona a seconda dell'indirizzo scolastico scelto. Ecco allora che alla sezione capitani si iscrivono quanti arrivano da Varazze, Celle, Albiola, seguiti da studenti di Finale Ligure, Borgio Verezzi, Pietra Ligure e Loano. Né va tralasciato di ricordare che si iscrivono anche allievi dell'entroterra.

Nella sezione macchinisti i comprensori di Quiliano, Vado e Loano, Borghetto S. Spirito e Ceriale fanno registrare il numero più consistente di matricole nel decennio 1912-1921. Per il resto è il capoluogo di provincia che fornisce la maggiore partecipazione di studenti anche se ciò non è privo di discontinuità dal momento che per i capitani si passa dalla pressoché esclusiva provenienza cittadina degli iscritti nel 1882-1891 a una partecipazione minima del 46,92% nel 1912-1921. Nel caso dei macchinisti l'oscillazione è ugualmente presente, sia pure in termini più contenuti: nel 1892-1901 si registra il 92,59 % delle matricole savonesi, ma tale presenza si contrae al 56,71% nel quinquennio successivo. Si tratta di un andamento che riflette in termini molto sensibili e immediati il rapporto con il mercato del lavoro. Di fronte alla possibilità di aderire a una proposta scolastica specificamente professionalizzante, ma certo non ancora radicata profondamente nella cultura e nelle consuetudini locali, le difficoltà occupazionali di volta in volta incontrate in un difficile mercato del lavoro provocano una risposta immediata di adesione o rifiuto di una scelta scolastica come quella dell'istruzione nautica.

8. *I licenziati*

Il carattere di discontinuità registrato nell'andamento degli iscritti e degli immatricolati si riscontra anche relativamente ai diplomati dell'istituto¹¹⁶ e segue in qualche modo l'irregolarità delle presenze già evidenziata. Per tale motivo dunque nel primo ventennio esaminato, dal 1867-68 al 1888-89, i ventitré diplomati capitani del 1872-73 segnano il livello più alto

¹¹⁶ I risultati degli esami di licenza sono disponibili dall'anno scolastico 1867-68. Per non frammentare eccessivamente i dati, quando non viene fatta una specifica distinzione, sotto la dicitura "capitani" sono stati raccolti gli elementi relativi ai capitani di lungo corso e ai capitani di gran cabotaggio così come sotto la dicitura "macchinisti" si sono raggruppati i dati riguardanti i macchinisti in primo e i macchinisti in secondo.

che progressivamente, in corrispondenza con le difficoltà che avrebbero condotto alla chiusura della sezione, si appiattisce sino a poche unità. Alla riapertura del corso, nel 1900, si registra una impennata, con trentasei allievi licenziati nel 1901-02, che rappresentano il livello più alto di un decennio complessivamente positivo, anche se rispetto ai primi consistenti buoni risultati del quinquennio 1900-1904 il periodo successivo indica una contrazione che si fa ancora più pesante (- 27%). Il numero dei diplomati capitani resta comunque piuttosto modesto pur registrando una leggera ripresa nel periodo bellico e nei primi anni Venti.

Ancora più irregolare è l'andamento dei diplomati macchinisti, che, nel quinquennio 1880-1884, hanno un esordio davvero sostenuto visto che ben ottantaquattro persone conseguono il diploma, con punte di trentatre e ventiquattro licenziati rispettivamente nel 1883-84 e nel 1884-85. Tuttavia il loro numero comincia a scemare negli anni successivi subendo una contrazione soprattutto nei primi anni Novanta. Il fenomeno è superato fino al 1904-05, l'anno scolastico che sigla un andamento contenuto, ma senza scosse, rispettivamente con un totale di sessantaquattro e sessantanove licenziati nei quinquenni a cavallo del secolo. A questi risultati fanno seguito altri decisamente più modesti sotto il profilo quantitativo tanto che solamente durante gli anni di guerra si vede di nuovo un leggero incremento dei diplomati. Ancora una volta si deve parlare di incertezza dovuta da insufficienti occasioni di impiego, ma certamente gioca anche un ruolo significativo la selezione operata dai docenti nel corso degli studi. Non è perciò escluso che sul risultato finale giochino indirettamente gli insuccessi scolastici realizzati nei precedenti anni di corso. Non doveva proprio essere semplice percorrere l'intero corso di studi e in questo istituto nautico, come in altri, emergono, e vengono mortificate, molte illusioni così come sono evidenziate tante inadeguatezze.

Tali osservazioni sono avanzate sulla base del rapporto fra iscritti ai corsi per ogni classe, numero degli allievi ritirati in corso d'anno e, infine, il numero dei candidati agli esami di fine anno. Nel periodo dal 1875 al 1922 gli studenti abbandonano la scuola soprattutto nel primo anno, mentre il fenomeno decresce mano a mano che si procede verso la conclusione degli studi.

Ripartizione dei licenziati secondo il tipo di istruzione (1867/68-1921/22)

Capitani

	CLC		CGC		CM	
	n.	%	n.	%	n.	%
Interni	196	59	12	37,5	70	76
Istruzione privata	93	28	12	37,5	20	22
Istruzione paterna	19	6	5	16	2	2
Uditori	25	7	3	9	–	–
Totale	333		32		92	

CLC: Capitani di lungo corso (dal 1868-69/1888-89 e dal 1900-01/1912-13)

CGC: Capitani di gran cabotaggio (dal 1868-69/1888-89 e dal 1900-01/1912-13)

CM: Capitani marittimi (dal 1913-14 al 1921-22)

Macchinisti

	M 1°		M 2°		MN	
	n.	%	n.	%	n.	%
Interni	139	43	31	63	77	92
Istruzione privata	93	28	9	18	6	7
Istruzione paterna	83	25	9	18	1	1
Uditori	13	4	–	–	–	–
Totale	328		49		84	

M 1°: Macchinisti in primo (dal 1880-81/1912-13)

M 2°: Macchinisti in secondo (dal 1880-81/1912-13)

M N: Macchinisti navali (dal 1913-14 al 1921-22)

L'inadeguatezza della preparazione di base rivelatasi soprattutto dopo il primo periodo di iscrizione convince il 14,46% degli allievi del primo anno della sezione capitani e il 14,65% di quelli della sezione macchinisti dell'opportunità di abbandonare gli studi intrapresi. È anche vero che agli esami di promozione o di licenza si presentano candidati del tutto esterni all'istituto¹¹⁷, che rappresentano una quota non secondaria proveniente sia da

¹¹⁷ I dati sono stati ricavati dai registri generali dei singoli anni scolastici confrontati con quelli degli esami di licenza. Si è riscontrata qualche discrepanza perché talvolta nei registri degli esami di licenza gli uditori sono sommati agli alunni interni, mentre nei registri scolastici le due categorie sono tenute nettamente distinte.

istituti tecnici e nautici sia da scuole private¹¹⁸. All'interno di un fenomeno comune ogni istituto presenta alcune peculiarità: diversamente dal Nautico di Genova, per esempio, a Savona si presentano in qualità di privatisti soprattutto per la licenza di macchinista in primo (77 su 94), seguiti dai candidati alla licenza di capitano di lungo corso e, ancora, ma in misura davvero trascurabile, da quelli per la licenza di macchinista in secondo. Giungono da scuole attive in tutta la regione e non solo, dal momento che si presentano anche allievi dell'Istituto tecnico di Alessandria, di Cremona, dell'Istituto Garzoni di Venezia.

Nel complesso, considerando i diplomati secondo la provenienza¹¹⁹, si evidenzia che il 59% dei licenziati capitani di lungo corso è costituito da allievi interni, il 7% da uditori e il restante 34% proviene da formazione esterna. Quest'ultima componente raggiunge l'elevata percentuale del 53,5% per i capitani di gran cabotaggio, fra i cui licenziati solo il 37,5% è dato dagli interni e il 9% dagli uditori. Tra le conseguenze del riordino degli studi nautici, che nel 1913 porta alla creazione della sola sezione dei capitani marittimi (e cambia la denominazione dei macchinisti in macchinisti navali), figura la modifica della composizione dei licenziati: aumentano gli interni (92%) e gli esterni si riducono all'8%.

Una spiegazione del fenomeno può trovarsi nel percorso della formazione professionale dei macchinisti fino ai primi anni del XX secolo. Una volta conseguito il diploma di grado inferiore, infatti, non pochi si misurano con un esame integrativo per ottenere un grado professionale più alto. Tale meccanismo, generalmente diffuso, si presenta con più frequenza fra i macchinisti in secondo i quali, dopo avere assiduamente frequentato il corso, possono figurare come esterni o uditori nell'affrontare la prova successiva. Non a caso a Savona, dal 1880 al 1912, il 78,12% dei licenziati macchinisti in secondo si presenta per superare la prova supplementare e conseguire la licenza di macchinista in primo.

¹¹⁸ Vedi le osservazioni generali già espresse su questo fenomeno.

¹¹⁹ Ci si riferisce in questo caso alla distinzione fra interni, esterni, uditori.

*Risultati degli esami di licenza delle diverse sezioni dell'Istituto nautico
Sezione di Capitani di lungo corso (1867/68-1888/89 e 1900/01-1912/13)*

	Promossi		Rimandati		Respinti		Totale presenti all'esame
	n.	%	n.	%	n.	%	
1867-68	1	33	1	33	1	33	3
1868-69	7	100	0	0	0	0	7
1869-70	6	32	9	47	4	21	19
1870-71	10	50	7	35	3	15	20
1871-72	13	72	5	28	0	0	18
1872-73	21	70	4	13	5	17	30
1873-74	10	38	6	24	10	38	26
1874-75	14	44	7	22	11	34	32
1875-76	8	62	3	23	2	15	13
1876-77	8	53	5	33	2	14	15
1877-78	11	84	1	8	1	8	13
1878-79	9	75	2	17	1	8	12
1879-80	7	50	4	29	3	21	14
1880-81	6	55	4	36	1	9	11
1881-82	2	67	1	33	0	0	3
1882-83	2	40	2	40	1	20	5
1883-84	4	80	1	20	0	0	5
1884-85	3	75	0	0	1	25	4
1885-86	2	100	0	0	0	0	2
1886-87	0	0	2	100	0	0	2
1887-88	1	25	3	75	0	0	4
1888-89	1	25	3	75	0	0	4
...							
1900-01	9	26	24	71	1	3	34
1901-02	31	42	31	42	11	16	73
1902-03	18	29	28	45	16	26	62
1903-04	15	21	57	79	0	0	72
1904-05	21	31	46	69	0	0	67
1905-06	22	41	32	59	0	0	54
1906-07	12	39	18	58	1	3	31
1907-08	20	49	21	51	0	0	41
1908-09	6	17	30	83	0	0	36
1909-10	12	28	27	63	4	9	43
1910-11	6	23	18	69	2	8	26
1911-12	7	44	8	50	1	6	16
1912-13	8	50	7	44	1	6	16
Totale	333		417		83		833

Sezione dei Capitani di gran cabotaggio (1867/68-1888/89 e 1900/01-1912/13)

	Promossi		Rimandati		Respinti		Totale presenti all'esame
	n.	%	n.	%	n.	%	
1868-69	3	75	0	0	1	25	4
1869-70	1	11	5	56	3	33	9
1870-71	1	33	1	33	1	33	3
1871-72	5	100	0	0	0	0	5
1872-73	2	67	1	33	0	0	3
1873-74	3	50	1	17	2	33	6
...							
1881-82	0	0	1	100	0	0	1
1882-83	2	22	5	56	2	22	9
1883-84	3	100	0	0	0	0	3
1884-85	1	100	0	0	0	0	1
1885-86	2	50	2	50	0	0	4
1886-87	1	33	2	67	0	0	3
...							
1888-89	1	50	1	50	0	0	2
...							
1901-02	5	38	5	38	3	23	13
1902-03	1	13	4	50	3	38	8
...							
1904-05	0	0	2	100	0	0	2
1905-06	1	20	3	60	1	20	5
...							
1907-08	0	0	2	100	0	0	2
...							
Totale	32		35		16		83

Sezione dei Capitani marittimi (1913/14-1921/22)

	Promossi		Rimandati		Respinti		Totale presenti all'esame
	n.	%	n.	%	n.	%	
1913-14	5	45	6	55	0	0	11
1914-15	7	29	17	71	0	0	24
1915-16	7	35	13	65	0	0	20
1916-17	7	24	22	76	0	0	29
1917-18	14	26	39	74	0	0	53
1918-19	4	20	16	80	0	0	20
1919-20	6	55	5	45	0	0	11
1920-21	19	56	15	44	0	0	34
1921-22	23	55	19	45	0	0	42
Totale	92		152		0		244

Sezione dei Macchinisti in primo (1880/81-1912/13)

	Promossi		Rimandati		Respinti		Totale presenti all'esame
	n.	%	n.	%	n.	%	
1880-81	6	50	4	33	2	17	12
1881-82	3	33	5	56	1	11	9
1882-83	17	41	24	59	0	0	41
1883-84	27	36	44	59	4	5	75
1884-85	19	23	37	46	25	31	81
1885-86	20	47	16	37	7	16	43
1886-87	12	24	38	76	0	0	50
1887-88	11	26	26	60	6	14	43
1888-89	17	23	58	77	0	0	75
1889-90	8	17	35	76	3	7	46
1890-91	9	25	27	75	0	0	36
1891-92	8	21	27	71	3	8	38
1892-93	15	41	22	59	0	0	37
1893-94	8	23	22	65	4	12	34
1894-95	5	15	28	85	0	0	33
1895-96	12	44	15	56	0	0	27
1896-97	11	69	4	25	1	6	16
1897-98	6	35	11	65	0	0	17
1898-99	8	57	6	43	0	0	14
1899-1900	11	92	1	8	0	0	12
1900-01	12	39	19	61	0	0	31
1901-02	12	32	17	46	8	22	37
1902-03	7	30	9	40	7	30	23
1903-04	11	39	17	61	0	0	28
1904-05	13	57	10	43	0	0	23
1905-06	4	57	3	43	0	0	7
1906-07	4	57	3	43	0	0	7
1907-08	6	86	1	14	0	0	7
1908-09	2	50	2	50	0	0	4
1909-10	5	45	6	55	0	0	11
1910-11	7	54	6	46	0	0	13
1911-12	2	20	8	80	0	0	10
1912-13	10	63	5	31	1	6	16
Totale	328		556		72		956

Sezione dei Macchinisti in secondo (1880/81-1912/13)

	Promossi		Rimandati		Respinti		Totale presenti all'esame
	n.	%	n.	%	n.	%	
1880-81	1	100	0	0	0	0	1
1881-82	0	0	2	100	0	0	2
...							
1883-84	6	32	13	68	0	0	19
1884-85	5	33	6	40	4	27	15
1885-86	2	25	2	25	4	50	8
1886-87	0	0	0	0	2	100	2
...							
1889-90	1	33	2	67	0	0	3
1890-91	1	33	2	67	0	0	3
...							
1894-95	0	0	4	100	0	0	4
1895-96	3	50	3	50	0	0	6
1896-97	2	67	1	33	0	0	3
1897-98	4	57	3	43	0	0	7
1898-99	4	57	3	43	0	0	7
1899-1900	3	60	2	40	0	0	5
1900-01	5	62	3	38	0	0	8
1901-02	5	56	4	44	0	0	9
1902-03	2	100	0	0	0	0	2
1903-04	2	67	1	33	0	0	3
1904-05	0	0	2	100	0	0	2
1905-06	1	50	1	50	0	0	2
1906-07	1	50	1	50	0	0	2
...							
1910-11	0	0	2	100	0	0	2
1911-12	1	100	0	0	0	0	1
Totale	49		57		10		116

Sezione dei Macchinisti navali (1913/14-1921/22)

	Promossi		Rimandati		Respinti		Totale presenti all'esame
	n.	%	n.	%	n.	%	
1913-14	9	64	5	36	0	0	14
1914-15	10	67	5	33	0	0	15
1915-16	13	87	2	13	0	0	15
1916-17	10	40	15	60	0	0	25
1917-18	12	29	29	71	0	0	41
1918-19	6	27	16	73	0	0	22
1919-20	8	42	11	58	0	0	19
1920-21	8	73	3	27	0	0	11
1921-22	8	53	7	47	0	0	15
Totale	84		93		0		177

Da dove venivano i diplomati dell'istituto nautico savonese? Va subito fatta una netta distinzione: per il diploma di capitano di lungo corso e di macchinista in primo, alla nutrita schiera di candidati liguri si affianca una discreta presenza di persone "di fuori", mentre questo fenomeno si riduce fortemente per quanto concerne la fisionomia di quanti ottengono la licenza di capitano di gran cabotaggio e di macchinista in secondo. È probabile che ci si spostasse più facilmente da una località all'altra per conseguire nelle sedi idonee un diploma più ambito, mentre erano più numerosi gli istituti scolastici in cui poter sostenere un esame di abilitazione per gradi inferiori.

Esaminando più da vicino la provenienza geografica dei diplomati risulta che fra i capitani (di lungo corso e di gran cabotaggio) figura una forte presenza dei liguri e dei giovani delle regioni limitrofe, soprattutto del Piemonte. Con essi si diploma una quota di candidati toscani, che rappresentano più dei tre quarti di quanti giungono dall'Italia centrale. Viene abbastanza spontaneo domandarsi le cause di tutto ciò, dal momento che in quella regione operano da tempo gli istituti nautici di Livorno e Portoferraio. Non è escluso che si tratti di un flusso di individui che, fallita la prova nella regione di loro appartenenza, la ritentino là dove ritengono si offrano più opportunità.

Dopo il 1913 cala vistosamente la preponderanza dei licenziati liguri così che a una rilevante crescita di diplomati che provengono dall'Italia settentrionale (25%) si affiancano altri dall'Italia centrale (7,5%) e non pochi studenti dall'estero (5,5%).

Differente è la provenienza geografica dei diplomati macchinisti sia in primo che in secondo, perché si mantiene in termini costanti la percentuale ligure (80,7% per quelli in primo e 88% per quelli in secondo), con una importante presenza di quanti vengono dal Piemonte

La preponderanza della componente ligure resta nel tempo, in termini molto più consistenti (77%) che per la sezione capitani. Simile stabilità suggerisce una maggiore omogeneità e compattezza di questa componente di licenziati presso l'istituto nautico savonese.

Analizzando poi in termini ancora più ravvicinati il dato esclusivamente ligure si colgono aspetti per certi versi sorprendenti poiché nell'ambito dei licenziati capitani di lungo corso la provincia di Savona è dominante, con il 60% di partecipazione, ma è seguita da Genova (30%) nonostante in questa provincia fossero nautici sia a Camogli che a Genova. Si aggiungono poi da Imperia, con il 6%, e La Spezia (4%). Ben più alta è la percentuale dei

licenziati capitani di gran cabotaggio della provincia di Savona (83%), il che spiega come si dimezzi la componente dei genovesi (14%) e degli imperiesi (3%). Dal 1913 al 1921 il dato è complessivamente stabile sia pure con una flessione della componente savonese (77%).

Anche sotto questo aspetto il quadro relativo ai licenziati macchinisti presenta alcune peculiarità dal momento che, innanzitutto, la componente di quanti vengono da Genova (48%) supera quelli di Savona (42%), seguono Imperia e La Spezia con il 5%.

Il fenomeno si presenta anche per i diplomati macchinisti in secondo, anche se non si ripete uno squilibrio così vistoso. Savona, infatti, fa registrare il 47,5%, seguita da Genova (42,5%) e Imperia (2,5%). Il rapporto però si capovolge completamente dopo il 1913 e fino al 1921 poiché il peso percentuale dei diplomati savonesi raggiunge il 94%, Imperia si assesta sul 3% e Genova giunge a coprire un esiguo 1,5% come La Spezia.

La scarsa sensibilità e il poco interesse dei Savonesi non è dunque un dato assoluto e costante. Ancora una volta va rimarcato il rapporto fra caratteristiche e potenzialità del mercato del lavoro locale e scelte scolastiche in vista di una occupazione. L'economia della zona comincia ad aprirsi a una nuova fase di vivacità industriale dopo il primo decennio del Novecento e tanto basta perché si sviluppi interesse per un diploma tecnico come quello del macchinista da "spendere" non soltanto in ambito marittimo (e specificamente a vapore), ma anche in quello industriale.

A conferma ulteriore della mutata fisionomia di quanti concludono gli studi nautici sono i dati relativi all'età dei diplomati. Nei primi vent'anni di rilevazione, dal 1868 al 1888, l'età media dei capitani di lungo corso è piuttosto irregolare, ma, soprattutto per i diplomati esterni, si concentra fra i diciannove e i ventisette anni, che contrasta con una fascia media molto più bassa dei diplomati interni.

Analoga caratteristica ha l'età media dei diplomati capitani di gran cabotaggio. Anche se per alcuni anni (dal 1902 al 1909) pare verificarsi una stabilizzazione intorno ai venti, ventuno anni, il fenomeno dell'età alta si ripresenta. Soltanto a partire dal 1912, come attesta la media età dei capitani marittimi, la fascia si fa più omogenea, intorno ai diciotto anni di età.

Anche a Savona si conferma un importante mutamento di indirizzo in conformità con quanto avvenuto nell'intera regione.

Capitolo V - L'altra Liguria

Genova, Camogli e Savona rappresentano tre casi di attività didattica continuativa in ambito marittimo, pur incontrando difficoltà, forte contrazione di studenti e sospensione di corsi. In altri centri della Liguria la stessa esperienza scolastica non ha avuto uguale successo: nell'arco di tempo esaminato alcuni istituti non sono sopravvissuti a lungo o, come avviene a Porto Maurizio, hanno vita tormentata, che porta a ben due periodi di sospensione dell'attività.

Le cause della "poca fortuna" di certe esperienze sono diverse fra di loro; tutte però possono essere raccolte sotto la comune definizione di inadeguatezza economico-organizzativa rispetto alle molteplici esigenze rappresentate dal crescente rigore istituzionale voluto dal Governo per l'istruzione marittima, cui sovente l'ambiente cittadino di riferimento non vuole o non può fare fronte.

Le vicende di seguito riportate riguardano dunque la storia di quelle scuole nautiche situate lungo tutto l'arco regionale, da ponente a levante, per le quali si è trovata documentazione¹. Situate in località strettamente collegate con l'economia marittima, serbatoio di gente di mare per gli equipaggi, talvolta anche sede di vitale attività armatoriale e cantieristica, sorgono proprio in virtù di questa tradizione, ma vengono travolte da una irreversibile trasformazione del lavoro marittimo e dalla formazione scolastica ad esso collegata.

1. *Il Ponente*

a) *San Remo*

Nel 1860 il Governo sposta a San Remo la Scuola di Nautica precedentemente istituita a Nizza². Non si hanno molti dati sulla sua attività; per

¹ Due testi di riferimento, forse un po' datati, ma sempre ricchi di notizie sull'attività marinara svolta lungo la costa ligure nel corso dell'Ottocento sono opera di G.B. FERRARI, *Capitani di mare e bastimenti di Liguria* cit. e *L'epoca eroica della vela. Capitani e bastimenti di Genova e della Riviera di Ponente nel secolo XIX*, Rapallo 1941.

² Ciò avviene con il RDL 6 luglio 1860. Relativamente alle più rilevanti vicende econo-

certo è riordinata nel 1866³, pur rimanendo priva della sezione di costruzione navale, dal momento che, come si afferma, da quelle parti non ci sono cantieri e pertanto i giovani non puntano a conseguire la qualifica di costruttore⁴. Nel 1867-68 la frequentano ventidue studenti, in prevalenza della stessa cittadina, ma provenienti anche da La Maddalena e altre località più vicine quali Ceriana, Bordighera, Arma di Taggia⁵.

Studenti che frequentano la Scuola di Nautica di San Remo (1867-68)

Nome	Cognome	Provenienza
Anselmo	Reforzo	San Remo
Costanzo	Bottini	San Remo
Camillo	Masia	La Maddalena
Francesco	Embriaci	Ceriana
Antonio	Molinari	San Remo
Francesco	Boccone	Arma
Domenico	Bobbone	San Remo
GioBatta	Pigati	San Remo
Bernardo	Balestra	San Remo
GioBatta	Bensa	San Remo
Gerolamo	Saccone	San Remo
GioBatta	Trucco	San Remo
Antonio	Biggio	San Remo
Giacinto	Macario	San Biagio
GioBatta	Oreglia	San Remo
Bernardo	Albertieri	Bordighera
Agostino	Laura	San Remo
Antonio	Semiglia	San Remo
Vincenzo	Cuneo	Arma
Stefano	Badino	San Remo
Pietro	Gazzano	San Remo
Antonio	Vigo	San Remo

miche della parte più occidentale dell'arco ligure si veda il saggio di P. MASSA, *Risorse tradizionali e spinte innovative nell'economia dell'estremo Ponente ligure tra Otto e Novecento*, in *La storia e l'economia* cit., I, pp. 430-440.

³ Si veda il RDL 6 agosto 1866, n. 1828.

⁴ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 56, fasc.14, San Remo, *Relazione finale sulle condizioni morali e materiali delle Scuole Nautiche di San Remo durante l'anno scolastico 1866-67*, 18 febbraio 1868.

⁵ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 56, fasc. 14, San Remo, *Elenco degli alunni che frequentarono questa R. Scuola Nautica nell'anno scolastico 1867-68*.

Sono tutti candidati a divenire capitani di gran cabotaggio e solo qualcuno⁶ risulta essere andato a Genova per superare l'esame per Capitano di prima classe. Dunque una scuola, quella di San Remo, sorta proprio per formare soprattutto personale idoneo a una navigazione costiera tradizionale⁷.

Nel 1876 risultano attivi quattro insegnanti: Salvatore Masia di La Maddalena, « già nocchiere di prima classe », per Attrezzatura e Manovra navale, Vincenzo Melo per Lettere italiane, oltre che preside, Giovanni Calvi per Diritto, Storia e Geografia, G.B. Goeta per Matematiche elementari.

Tuttavia nel giro di poco tempo vengono meno le condizioni per mantenere o anche migliorare le competenze della professione marittima. Che cosa avviene di così significativo? Come si vedrà fra breve, più elementi concorrono al “grande decadimento” della scuola tanto che, a pochi mesi dalla chiusura avvenuta nell'ottobre 1879, il preside, Vincenzo Melo, comunica al ministro che risultano esservi cinque iscritti, di cui solo due effettivamente frequentanti⁸. Per edulcorare in qualche modo il quadro desolante, lo scrittore ipotizza che qualche allievo possa ritornare da viaggi intrapresi e che il numero delle presenze cresca di qualche unità, ma già nei primi anni Settanta gli iscritti si contavano sulle dita di una mano e ciò porta l'autore del rapporto a confermare il giudizio negativo di questa istituzione scolastica⁹.

Il lungo e dettagliato scritto non allude a ipotetici miglioramenti, anzi, in esso il relatore fa un'analisi dei mutamenti intervenuti e permette di comprendere le ragioni dell'esaurimento di un'esperienza. La Scuola di nautica – egli dice – ha terminato il suo compito e sono venute meno le condizioni che ne giustificano l'esistenza. Innanzitutto l'apertura della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, avvenuta nel 1871, ha cominciato a sottrarre una quota di lavoro alla navigazione di cabotaggio; di conseguenza « ... gli armatori vendettero del bello i loro bastimenti ed impiegarono altrimenti i

⁶ In quell'anno Pietro Gazano e Antonio Vigo.

⁷ Sull'evoluzione del porto cfr. N. CALVINI - G. GENTILI, *La storia del porto di Sanremo*, Sanremo 1986.

⁸ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 56, fasc.14, San Remo, *Relazione particolareggiata sul decadimento della R. Scuola Nautica di Sanremo*, 27 febbraio 1879.

⁹ Nel 1871-72 l'anno si chiude con tre allievi, nel 1872-73 con sei, con due nel 1873-74 e con cinque nel 1874-75. È vero che dopo la nomina del nuovo preside si ha un incremento con sedici e diciassette allievi, rispettivamente nel 1876-77 e nel 1877-78, ma, commenta il Prof. Melo, questi erano gli sforzi che la scuola faceva “quale moribonda”.

capitali». Nel giro di poco tempo, quindi, la flotta si è molto ridotta, eliminando un settore di attività che vedeva impiegati componenti di tutte le famiglie della zona¹⁰. Ma certo la grande trasformazione economica non è dovuta solo alla presenza della ferrovia. In quegli anni, infatti, San Remo è coinvolta da un fenomeno che si rivelerà di grande portata per il suo futuro: il turismo¹¹. Giungono molti stranieri che inizialmente si giovano delle condizioni climatiche della Riviera, e, di lì a poco, fanno di questa località un polo internazionale di residenza per tutto l'anno. Arriva così molta valuta, aumenta il valore delle aree edificabili per ville e alberghi, molta parte della popolazione locale si arricchisce¹². Si comprende perciò il motivo per cui, come riferisce il preside della Scuola, «nessuno ... rivolse più il suo pensiero al mare, dal quale ritraeva prima la vita». È un secondo importante motivo che in quegli anni allontana la popolazione dall'attività marittima. A queste specifiche condizioni locali si aggiunge la più generale crisi della vela e, «quando decade la navigazione, anche le scuole nautiche conseguentemente decadono»: questa è la semplice, ma indiscutibile conclusione del preside Melo. Per tale motivo tutti coloro che a partire dal 1860 hanno con-

¹⁰ «Prima il commercio nel circondario di Sanremo si faceva tutto per mare; ora invece intieramente per ferrovia. Prima la popolazione non aveva altri mezzi di guadagno se non quelli dell'agricoltura e della marina; e siccome la prima per la quasi perenne scarsità delle piogge mal corrispondeva alle pratiche degli agricoltori, così i cittadini si dedicavano pressoché tutti alla seconda, cioè alla navigazione, ed infatti a Ventimiglia, Bordighera e Sanremo non c'era famiglia, puossi accertare quasi in modo assoluto, la quale non avesse marinai, e così queste popolazioni erano marine per eccellenza; mentre adesso le persone che si dedicano al mare non sono più che in iscarsissimo numero» (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 56, fasc. 14, San Remo, *Relazione particolareggiata* cit.).

¹¹ Ormai è chiara la destinazione della cittadina sul cui futuro fin dal 1862 si sono confrontati due diversi "partiti", l'uno a favore e l'altro contrario al turismo. All'inizio degli anni Settanta, quando viene approvato il nuovo piano regolatore, che modifica profondamente l'abitato, il borgo rivierasco comincia ad essere trasformato in un centro internazionale (vedi su questi interventi M. SCATTARREGGIA, *Sanremo e il Sanremese dal 1861 al 1915. Contributo a una storia delle trasformazioni territoriali e urbane nell'Italia liberale*, in «Storia urbana», IX, 1985, pp. 175-201; E. DURETTO CONTI, M. MIGLIORINI, M.T. VERDA SCAJOLA, *Sanremo tra due secoli. Arte e architettura di una "ville de saison" tra '800 e '900*, Genova 1986).

¹² «... gli abitanti di Sanremo e Bordighera, da quando i forestieri vengono in molti a spargervi, passandovi l'inverno, a larga mano l'oro, abbandonarono poco per volta la carriera marinaiasca per dedicarsi ad arti più lucrose e meno pericolose»; così si spiega l'impatto con l'avvento del turismo (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 56, fasc. 14, San Remo, *Relazione particolareggiata* cit.).

seguito il grado di capitano marittimo, sovente, non trovando un impiego adeguato, optano per una scelta lavorativa che nulla ha a che fare con gli studi fatti oppure si adattano a navigare come semplici marinai.

In questo ambito svolge poi una concorrenza molto forte il Nautico di Porto Maurizio dove il corso degli studi è completo e rappresenta perciò una sede più ambita per chi deve scegliere una città in cui studiare e con un più basso costo della vita.

In buona sostanza, nel corso degli anni Settanta la “vocazione marittima” di San Remo viene meno, il che spiega il motivo per cui, quando è scritto il rapporto sulla Scuola nautica, appare ormai prossima l’apertura di due sezioni dell’istituto tecnico: una commerciale, l’altra di ragioneria. L’esperienza dell’istruzione per la gente di mare si conclude proprio perché sono mutate le condizioni che ne avevano determinato l’avviamento e inizialmente promosso l’incremento¹³. Il provvedimento di soppressione della Scuola nautica, preso il 2 ottobre 1879¹⁴, ratifica perciò l’esaurimento di questo percorso di studi in ambito marittimo.

In termini paradigmatici le lucide osservazioni del prof. Vincenzo Melo, che bene sintetizzano l’esperienza sanremese, potrebbero per buona parte essere applicate ad altri casi simili, anche se indubbiamente il mutamento dell’economia di questa località resta un *unicum* nel Ponente ligure, soprattutto per le dimensioni del fenomeno. Dopo il 1879, chi, da Bordighera, Ventimiglia o dalla stessa San Remo, intende svolgere studi nautici può dunque recarsi a Porto Maurizio, che viene a costituire il polo didattico più occidentale dell’arco costiero ligure.

b) *Oneglia e Porto Maurizio*

Negli altri due centri marinari del Ponente, Oneglia e Porto Maurizio, operano nell’Ottocento capitani marittimi e armatori¹⁵. Fra i più noti si ri-

¹³ « Prima gli studi nautici erano quelli che meglio corrispondevano all’indole della popolazione, ora – si commenta in sede locale – invece gli studi prediletti, perché più utili, sono quelli che si compiono nella scuola tecnica » (*Ibidem*).

¹⁴ RDL 2 ottobre 1879, n. 5127. Il Consiglio comunale aveva manifestato un orientamento in questo senso già il 30 maggio precedente.

¹⁵ Per uno sguardo d’insieme si veda il lavoro di N. CERISOLA, *Storia delle industrie impietate*, Savona 1973.

corda la famiglia Agnesi, che trasporta su brigantini propri o noleggiati grano per l'industria molitoria¹⁶.

Fin dal 1820 è attiva la Regia Scuola Nautica di Oneglia, sovvenzionata dal Governo e dal Comune, che, proprio per asserite difficoltà finanziarie, ma più verosimilmente per mancanza di allievi, è soppressa nel 1866¹⁷.

Nel 1856, su proposta comunale e del Console di Marina, è aperta nella stessa cittadina rivierasca la Scuola Nautica Comunale ubicata nel Regio Collegio, per preparare padroni di prima e seconda classe¹⁸. Il Comune paga una parte della retribuzione del docente e tutte le spese annue di manutenzione della scuola e del laboratorio, mentre il Ministero risulta concorrere per un importo pari a 500 lire nuove¹⁹. Inizialmente è avanzata la proposta che Tomaso Bucchia venga a svolgere le funzioni di professore di Nautica, ma è chiamato a sostituire un collega nel capoluogo, giunge così al suo posto Galeazzo Maria Maldini ed a quest'ultimo viene affidato il compito di organizzare il corso di studi²⁰.

Le notizie fornite dal docente relativamente al numero e alla composizione degli allievi durante l'anno scolastico 1856-57 sono davvero interessanti, non tanto per il numero delle persone coinvolte, quanto per la qualità delle informazioni, che permettono di fare luce in termini emblematici sulla difficile adesione a un corso scolastico nelle discipline nautiche.

Maldini riferisce di ventinove iscritti alla Scuola, provenienti rispettivamente da Oneglia (20), Porto (5), Diano Marina (3), Santo Stefano (1). Certo non casualmente, si precisano le date dell'iscrizione, distribuite da ottobre a luglio: cinque allievi in ottobre, otto a novembre, sei in dicembre, sei in gennaio, tre a febbraio, uno a luglio²¹. Gli allievi sono per buona parte (23) naviganti e soltanto sei non si sono mai imbarcati. Fra coloro che già lavo-

¹⁶ F. SERAFINI, *La città dei marinai. Storia della marina velica imperiese nell'Ottocento*, Milano 1978.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 67-68; il decreto cui si fa riferimento è del 22 novembre 1866, n. 3394.

¹⁸ ASI - Comune di Oneglia, IX, 4^o, 302, Lettera dell'Intendente della Provincia al Sindaco sul parere positivo del Ministro della Pubblica Istruzione, 20 dicembre 1855.

¹⁹ *Ibidem*, Lettera di G.M. Maldini al Sindaco, 19 settembre 1858; Lettera dell'Intendente della Provincia, 3 marzo 1856.

²⁰ *Ibidem*, nella lettera inviata al sindaco in data 20 maggio 1856 Maldini fa un elenco di libri e strumenti che costituiscono la dotazione di base per una scuola di nautica del periodo.

²¹ *Ibidem*, Lettera di G.M. Maldini al Sindaco di Oneglia, 22 luglio 1857.

rano esiste questa distinzione di ruoli: otto mozzi, tredici marinai, uno scrivano di bordo e un capitano di seconda classe. L'età dei ventinove iscritti è perciò molto varia, da quattordici a più di venticinque anni²².

Le informazioni utili però non si fermano qui perché il docente precisa che nel corso dell'anno ben ventisei degli iscritti hanno abbandonato la scuola, in buona parte per imbarcarsi, «cosicché – egli conclude – in oggi mi ritrovo con 3 allievi»²³. Ecco dunque come i ventinove iscritti si rarefanno in corso d'anno fino ad essere presenti in misura di poco superiore al dieci per cento. È un bilancio non positivo per Maldini, che si consola registrando un interesse per la scuola da parte di quelli che si erano imbarcati sulle navi di cabotaggio e «durante le loro fermate nei porti di Oneglia o Porto Maurizio si presentarono di nuovo alla Scuola chiedendo il permesso di assistere alle lezioni durante il tempo di queste loro stallie».

Pertanto la comunicazione del docente, attento e scrupoloso osservatore, consente di superare il semplice e immediato dato quantitativo e di comprendere la fisionomia della componente studentesca di questo settore dell'istruzione. Il caso della Scuola di Nautica di Oneglia è certamente simile a quello di analoghe istituzioni del Regno di Sardegna, né si fatica a credere che presenti analogie con altri organismi degli Stati preunitari. Come si è visto nella parte introduttiva, proprio tali caratteristiche si presenteranno a lungo anche all'interno di organismi scolastici in seguito concepiti diversamente dai riformatori.

Il Maldini, promosso luogotenente di Vascello della R. Marina, nel giugno 1859 lascia la città rivierasca²⁴, la cui Scuola Comunale viene soppressa nel 1862²⁵.

Età degli iscritti	numero allievi	Età degli iscritti	numero allievi
da 14 a 16 anni	4	da 20 a 25 anni	8
da 16 a 18 anni	8	più di 25 anni	4
da 18 a 20 anni	5		

²² «Per ciò che concerne coloro i quali abbandonarono la Scuola durante l'anno, si ottengono i dati che seguono: 20 presero imbarco nelle navi mercantili 1 entrò al servizio della R. Marina di guerra 1 si recò ai bagni per motivi di salute 2 cambiarono di domicilio essendo stati i loro genitori trasferiti come Regi impiegati in altre località, 1 per negligenza 1 per non aver ottenuto il permesso di navigare essendo entrato nel 19° anno d'età».

²⁴ ASI - Comune di Oneglia cit., Lettera al Sindaco, 21 giugno 1859. In seguito lo stesso farà parte della Commissione reale sugli studi nautici, presieduta da Nino Bixio. Cfr. p. 246.

Due anni dopo, per iniziativa comunale, sorge a Porto Maurizio una Scuola superiore di nautica e costruzione navale, frequentata nei primi due anni di corso da tredici studenti in qualità di uditori. Il numero non è trascurabile, soprattutto se confrontato con l'andamento di altri istituti della Penisola, e ciò fa supporre che esista una potenziale domanda di istruzione nautica nel circondario²⁶.

A partire dal 1869-70 le difficoltà iniziali sono superate e prende infine corpo l'Istituto Reale di Marina mercantile, dove si può conseguire la patente di capitano di lungo corso e di capitano di gran cabotaggio²⁷. Per poter avviare il corso di studi il Comune si assume il 50% delle spese necessarie per l'impianto e il mantenimento dell'Istituto che, accorpato a quello tecnico, di fatto ne viene a costituire una sezione²⁸.

Fin dal 1850, con l'ultimazione del nuovo porto, la cittadina ha un fiorire di attività per buona parte legate a un accresciuto movimento commerciale, soprattutto dell'olio d'oliva. Viene infatti esportata la produzione locale oltre a quella esterna, precedentemente importata per essere sottoposta a purificazione. Da Porto Maurizio l'olio raggiunge molte regioni italiane e del centro-nord Europa. Nei primi anni post-unitari compagnie liguri e francesi fanno scalo nel porto del Ponente e garantiscono anche una linea con Genova e con la Francia. Tutto ciò ha una battuta d'arresto, o comunque un vistoso rallentamento, con l'apertura della ferrovia.

²⁵ F. SERAFINI, *La città dei marinai* cit., p. 68; vedi anche G. GARIBALDI, *Il Nautico di Imperia. Una scuola a cavallo di tre secoli (1864-2002)*, Arma di Taggia 2002, p. 9. Nella cittadina peraltro rimane attiva una comunità di capitani marittimi, che, grazie all'opera di Egidio Gibelli, nel 1885 costituisce il Circolo capitani marittimi onegliese, un organismo solidale, che tra i suoi obiettivi ha quello di « proporre e discutere sulle riforme tendenti al miglioramento della marina » (F. SERAFINI, *Il circolo capitani marittimi onegliesi nella storia e nella società cittadina*, Imperia 1986).

²⁶ È quanto in particolare sottolinea A. Sullioti, preside della scuola comunale non paggiata, sulla base dei dati ufficiali pubblicati a livello nazionale. « ... il Regio Istituto di Napoli ebbe soli 15 allievi; quello di Palermo ... 20 ... la Scuola superiore di Savona ne ebbe 21; la Scuola preparatoria di Chiavari 14; la Scuola preparatoria di Trapani 18; la Scuola preparatoria di Rimini 6 », così egli scrive al Sindaco della città per sollecitare un interessamento per trasformare la scuola da comunale a governativa (ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. « Scuola di Nautica 1866-1869 », Lettera dell'8 novembre 1866).

²⁷ G. GARIBALDI, *Il nautico di Imperia* cit., pp. 13-15.

²⁸ A. SULLIOTTI, *Relazione sui RR. Istituto Tecnico e di Marina Mercantile in Porto Maurizio*, Oneglia 1875.

Con la chiusura della scuola di San Remo in questa parte di Liguria resta attivo solo l'istituto portorino, che ha un buon movimento di studenti per il primo decennio di attività, ma, seguendo l'andamento di tutti gli analoghi corsi di istruzione nautica, con il 1880-81 vede diminuire la popolazione scolastica. Nel frattempo la colleganza con l'Istituto tecnico si fa più stretta così che negli anni Ottanta il nautico ne prende il nome (Giovanni Ruffini)²⁹.

Le difficoltà dell'Istituto tecnico della città, e dell'ancor meno frequentato Istituto nautico, che nel 1887-88 ha in tutto nove iscritti per i quali risultano occupati sette docenti, mettono in moto un processo di revisione dell'organizzazione esistente³⁰. Mentre in città si affronta l'ipotesi di raccogliere la "tentazione" di un'opzione turistica sul modello di quella sanremese, apportando miglioramenti per « attirarvi una colonia di forestieri »³¹, in ambito scolastico, ma con vistose conseguenze sul piano economico, ci si domanda se « sopprimere, mantenere o modificare » l'istituto tecnico e, in particolare, gli studi nautici. Quasi a sorpresa, rispetto alla proposta ministeriale di sopprimere il nautico in cambio dell'apertura di una sezione fisico-matematica, nel 1888 si decide di aprire la prima classe del corso Macchinisti, forse in un estremo tentativo di attirare studenti orientati per un lavoro sui piroscafi, con la spesa ulteriore di 4.000 lire l'anno, a carico del Governo e del Comune³². È un successo per chi opera nel settore marittimo, anche grazie all'interessamento di Paolo Boselli, in quegli anni ministro della Pubblica Istruzione³³.

L'apertura della sezione Macchinisti offre semmai lo spunto per fare un bilancio dell'attività svolta e del livello degli studi impartiti. Certo non ap-

²⁹ G. GARIBALDI, *Il Nautico di Imperia* cit., pp. 22-23.

³⁰ ASI - Amministrazione Provinciale, 317, Lettera del Prefetto al Ministro della Pubblica Istruzione, 16 gennaio 1887; lettera del Ministro della Pubblica Istruzione al Prefetto, 1° febbraio 1887. Per un quadro complessivo dei principali interventi nella zona si veda F. BOGGERO - R. PAGLIERI, *Le città della Liguria: Imperia*, Genova 1988.

³¹ Si progetta di aprire boulevards, realizzare nuovi spazi fabbricabili e « ameni luoghi di diporto » (ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. "Istituto Tecnico-Nautico, Sezione macchinisti - Impianto 1894", Verbale del Consiglio Comunale di Porto Maurizio, seduta straordinaria 21 luglio 1888).

³² Il 19 novembre 1888 il Ministero dà parere favorevole perché si accettino le iscrizioni per la prima e seconda classe.

³³ Si veda la corrispondenza di Felice Contesso, preside del R. Istituto Tecnico e di Marina Mercantile, 7 ottobre 1888 (ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. « Istituto Tecnico-Nautico » cit.).

paiono inferiori ad altri istituti né il numero degli iscritti, sedici nel 1888, ma con la prospettiva di un piccolo incremento³⁴, né la qualità e competenza dei docenti³⁵. Nell'autunno 1889 viene aperta anche la terza classe della sezione macchinisti e ciò richiede il reperimento del materiale necessario per l'insegnamento di Macchine a vapore e di Disegno di Macchine. Si apre a questo punto una questione certamente delicata, che nel tempo si complica ulteriormente. Da un lato, infatti, si protrae per anni la ricerca di materiale idoneo a tutto il corso di nautica e, in particolare, a quello della sezione appena istituita cui lavora indefessamente l'ing. Arturo Cambiaso, insegnante di Macchine a vapore³⁶. Dall'altro, però, la riforma del gennaio 1891, che comincia ad essere applicata a partire dal 1° ottobre 1893, richiede sia impiantata un'officina «ad uso della sezione macchinisti», il cui costo, previsto intorno alle 10.000 lire, risulta troppo oneroso per l'istituto portorino.

Sussiste a questo punto un aspetto problematico, comune ad altre simili iniziative prese sul territorio nazionale poiché se per un verso l'obbligo di dotarsi di attrezzature idonee è conseguenza di una maggiore attenzione da parte ministeriale, per l'altro si evidenzia l'inadeguatezza di centri marittimi nei quali le amministrazioni locali non hanno sufficiente disponibilità

³⁴ Si parla infatti dell'arrivo di sette persone da Alassio.

³⁵ Quanto riferisce Felice Contesso sulla composizione degli studenti conferma una buona provenienza, che sarà una peculiarità portorina. «A tutt'oggi – egli scrive – 16 sono gli alunni regolarmente ... iscritti, uno dei quali provvisto di licenza liceale; 6 della licenza tecnica; 2 hanno fatto il ginnasio inferiore; altri due la seconda classe della scuola tecnica; e ciò sebbene la legge richiegga per l'ammissione solamente la licenza della 4° elementare». Riguardo gli insegnanti, poi, è citato quale esempio il comandante Marchese, incaricato pro-tempore di Navigazione e Idrografia, che «vestì per ben 32 anni la nobile divisa della Regia Marina, tenne il comando di sette navi da guerra ed ha il grado di Capitano di fregata» (ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. «Istituto Tecnico-Nautico» cit., Lettera di F. Contesso al Presidente della Giunta di Vigilanza di Porto Maurizio, 21 ottobre 1888).

³⁶ Si segnala la documentazione relativa agli scambi intercorsi fra il docente e le ditte produttrici di materiale tecnico e librario, oltre all'elenco di testi acquistati dal Comune nel 1891, che costituiscono un dato interessante per conoscere una componente della formazione dei docenti e, per estensione, di quella scolastica del personale tecnico, soprattutto per quanto concerne l'importante ruolo svolto dai manuali stranieri: A.F.H. BIENAYME, *Les machines marines*, Paris, s.d.; A.E. SEATON, *A manual of marine engineering*, London 1886; L. POILLON, *Traité theorique et pratique des pompes et machines à elever les eaux*, Paris 1885; E. WIDMANN, *Étude des principes de la construction des machines marines*, Paris 1890; M. DEMOULIN, *Nouvelles machines marines des bâtiments à grande vitesse*, Paris 1888 (*Ibidem*, fasc. «Istituto Tecnico-Nautico - Sezione Macchinisti, Materiale scientifico, 1890»).

finanziaria o sono comunque prive di un contesto sufficientemente sviluppato per sostenere un simile organismo scolastico.

Il duplice aspetto della questione è ben evidenziato in questo caso dalla posizione assunta dal Governo e dalle osservazioni critiche mosse dal presidente Contesso al sindaco della città.

Nel settembre 1893 il Ministro della Pubblica Istruzione invia alla Giunta di Vigilanza di Porto Maurizio l'elenco di macchine e utensili di cui deve essere dotata l'officina meccanica per le esercitazioni degli allievi macchinisti navali, di cui allega il programma, distribuito nell'arco dei tre anni scolastici³⁷. Da parte governativa si precisa che « per il nuovo ordinamento, le esercitazioni nell'officina costituiscono una parte importante dell'istruzione professionale da impartire ai macchinisti navali », motivo per cui si « curerà d'accertare, in tutti i modi consentiti dalla legge, l'esistenza, il conveniente arredo ed il regolare funzionamento dell'officina in codesto, come in tutti gli altri istituti che debbono possederla »³⁸. Un così deciso orientamento,

³⁷ *Ibidem*, fasc. « Istituto Tecnico-Nautico, Sezione Macchinisti - Impianto 1894 », Lettera del Ministro della Pubblica Istruzione al Sindaco della città di Porto Maurizio, 22 settembre 1893.

³⁸ *Ibidem*. Per rafforzare ulteriormente il nuovo orientamento il Ministero informa che tra le prove di idoneità richieste per la concessione della licenza di macchinisti navali sarà istituito un saggio di arte manuale. La lettera citata contiene due allegati, strettamente complementari alle informazioni inviate, che si ritiene utile riportare interamente. « Allegato I. *Elenco delle macchine e degli utensili necessari per l'officina annessa alla sezione dei macchinisti navali*. A) *Generazione della forza motrice*. Una motrice a vapore della forza di 4 o 6 cavalli indicati. Completa trasmissione per il ventilatore e per le macchine utensili. B) *Arte del fabbro fucinatore*. Un fuoco di fucina, almeno, per ogni sei allievi iscritti. Due incudini del peso approssimativo di kg. 100 per ogni fuoco. Un toppe per ogni 4 fuochi. Completo corredo di martelli, preselle, tanaglie, ed altri utensili da fucinatore. Un ventilatore centrifugo mosso dalla trasmissione. C) *Arte dell'aggiustatore e del congegnatore*. Un tornio per ogni 8 allievi iscritti, con movimento e pedale da trasmissione; distanza fra le punte circa m.1,80. Un trapano con movimento a mano ed a trasmissione. Una limatrice. Banchi con morse in numero corrispondente a quello degli allievi iscritti in modo che per ogni allievo vi sia una morsa ed un cassetto da banco. Un piano di raffronto. Graffiati da uno ed a due movimenti. Lineali e squadre ad angoli diversi. Trapano ad archetto. Seghetta da metalli. Cassetta di madreviti completa per la costruzione di viti maschi. Livello a bolla d'aria. Morsa parallela di precisione. Morsette a mano. Completo corredo di lime, di scalpelli e di martelli da banco. D) *Arte del caldaio*. Un allargatoio meccanico dei tubi calorifici (mandrino). Congegno per togliere da posto i tubi calorifici. Un trapano a rocchetto. Corredo di martelli per ribadire e di scalpelli per calafatare. Una fucina portatile. E) *Arte del fonditore*. Crogiuoli per metallo bianco. Utensili per distendere il metallo bianco sui cuscinetti. Allegato II. *Programma delle esercitazioni*

che darà luogo, come si è visto, a ispezioni e controlli ministeriali effettuati su tutto il territorio nazionale, non è più compatibile con la scarsa frequenza di allievi iscritti alla sezione macchinisti, che porta a quattro diplomati in due anni, nel 1891-92 e nel 1892-93³⁹. Il fenomeno è, insieme, conseguenza e causa del modesto intervento finanziario delle amministrazioni locali, le cui inadempienze sono duramente censurate dal Ministero, che, in sintonia con il preside e con l'amministrazione provinciale critica la inadeguata gestione del Comune, responsabile di non concorrere sufficientemente alle spese per la dotazione dell'istituto⁴⁰.

In consiglio comunale vengono di volta in volta esaminate ipotesi diverse, quali l'istituzione di un corso preparatorio o la frequenza di allievi macchinisti presso lo stabilimento Berio di Oneglia, che non modificano nella sostanza un quadro ben modesto dell'istituto in esame. Il principale accusato è il Municipio, ripetutamente criticato per il mancato intervento di sostegno sia dal Ministero⁴¹ sia dallo stesso Consiglio dei professori della

pratiche nelle officine annesse alla sezione dei macchinisti navali. - Questo programma compendia le esercitazioni da compiersi; è lasciata agli insegnanti la cura di svolgerlo ne' suoi particolari. 1° - *Arte del fabbro (fucinato).* Costruzione a tempera dei principali utensili. Saldatura di pezzi di ferro di dimensioni notevoli. Costruzione di dadi, perni, chiavarde, rosette, compassi ed altri pezzi analoghi. L'allievo deve sapere usare tanto la fucina a mantice quanto quella a ventilatore meccanico. 2° - *Arte dell'aggiustatore e del congegnatore.* Uso delle lime, del graffietto, del piano di raffronto e del trapano a mano. Scalpellare e limare i vari pezzi fucinati. Uso delle principali macchine utensili, cioè tornio, trapano, limatrice e smerigliatrice, ed aggiustature che si fanno con le macchine utensili. Costruzione delle viti. Smerigliare le valvole. N.B. Ne' lavori di fucina ed in quelli di aggiustatura gli allievi dovranno rilevare da disegni le dimensioni de' pezzi, e costruirne la sagoma ove sia necessario. 3° - *Arte del caldaiaio.* Ribaditura a caldo di chiodi. Calafataggio de' giunti, perfetto stagno. Applicazione dei tubi caloriferi avariati. Saldatura a stagno. Saldatura a forte. N.B. - Affinché l'allievo possa eseguire queste operazioni in condizioni quasi analoghe a quelle di bordo, si consiglia di acquistare per le suddette esercitazioni una vecchia caldaia inservibile. 4° - *Arte del fonditore.* Togliere il metallo bianco da cuscinetti e riapplicarlo ».

³⁹ Nel 1891-92 si diplomano i primi due macchinisti e negli anni seguenti tale cifra non è mai superata (G. GARIBALDI, *Il Nautico di Imperia* cit., pp. 166-168).

⁴⁰ ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. « Istituto Tecnico-Nautico 1894 » cit., Lettera del Ministro della Pubblica Istruzione al Sindaco di Porto Maurizio, 21 agosto 1894.

⁴¹ « Circa la condizione della sezione macchinisti rispetto a materiale scientifico, il Ministero fa notare che, dall'ispezione eseguita lo scorso anno dai signori prof. De Martino ed ingegnere Gregoretti, codesto istituto risulta uno degli ultimi riguardo a materiale scientifico, tanto della sezione capitani quanto di quella macchinisti e che, per il gabinetto di macchine a

scuola, consapevoli che senza la messa in regola dell'officina la sezione macchinisti non ha alcuna credibilità « perché i genitori abbiano una seria garanzia dell'istruzione »⁴². Anche i docenti sono perfettamente informati del processo in atto a livello locale e nazionale per quanto concerne l'organizzazione degli studi nautici e il collegamento con il complessivo processo di industrializzazione del Paese⁴³. Al contempo hanno ben presente che, con la riforma degli studi, il ministero intende « epurare il superfluo ... dare incremento ... ai soli istituti che mostrino di rispondere allo scopo, lasciando cadere gli altri vivacchiati di una vita stentata e artificiale. In tal modo – si osserva – i pochi e veri istituti nautici avranno la fortuna di sopravvivere e di arricchirsi delle spoglie dei vinti, e ad essi senza dubbio saranno rivolte tutte le cure del Governo »⁴⁴.

In effetti il Ministero, pur criticando ripetutamente il Municipio di Porto Maurizio, insiste perché continui l'attività delle due sezioni, quasi a difendere un “ultimo baluardo” dell'istruzione nautica nel Ponente ligure, ma si rivela una battaglia perduta, al pari di quella combattuta dalla Giunta di Vigilanza⁴⁵, il cui presidente da tempo spingeva per il trasferimento in altri locali, vista la sostanziale invivibilità in “meschine stanzucce” da cui

vapore in specie, venne dichiarato doversi fare quasi di pianta, avendo appena qualche modello di particolare di macchine a vapore. Questa condizione di cose non è ora sostanzialmente mutata; quindi non può ritenersi che codesto Municipio abbia eseguito gli impegni presi nel 1889, a malgrado dei sussidi dati dal Ministero, i quali non hanno potuto sinora spendersi, ed il denaro si è dovuto mettere a frutto, perché codesta Amministrazione comunale quasi nulla ha fatto per adempiere gli obblighi che si era volontariamente imposti » (*Ibidem*).

⁴² *Ibidem*, *Relazione della commissione scelta dal Consiglio dei Professori dell'Istituto nautico nella seduta del 26 febbraio 1894, composta dei professori Rebaudi, Cambiaso e Plini*.

⁴³ « Le utili esercitazioni dell'officina, se fatte seriamente, potranno agevolare ai giovani d'imbarcare a bordo dei piroscafi o delle regie navi in qualità di allievi macchinisti ed anche di quarto ufficiale di macchine; e gli studi fatti – essi aggiungono – li metteranno in grado di entrare negli stabilimenti come disegnatori o di trovare un collocamento come elettricisti, tanto più che essi potranno accoppiare agli studi di fisica anche la pratica del sapere regolare le macchine a vapore, che ora sono i motori più usuali per lo sviluppo della elettricità negli opifici. Ben inteso che i predetti vantaggi si potranno ricavare solo seguendo con diligenza i corsi e gli esercizi in un'officina, abilmente diretta e severamente impiantata, perché i padronali e gli armatori più che al valore effimero di un diploma guardano alla reale capacità personale » (*Ibidem*).

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ Si veda la lettera dell'avv. M. Ameglio, Presidente della Giunta, al Sindaco, 1° dicembre 1894 (*Ibidem*).

esalavano fetore e “fetidi miasmi”. Termini magari un po’ forzati, ma certo l’ambiente doveva essere poco idoneo ⁴⁶.

Sono comunque tentativi inutili che non modificano un quadro di vistosa contrazione delle presenze, né valgono le più varie sollecitazioni di fronte a un andamento negativo degli iscritti: nell’ottobre 1896 il Consiglio Provinciale sopprime il contributo per il mantenimento delle due sezioni nautiche, siglando il disagio confermato dalla presenza di dodici alunni in tutto l’istituto nel novembre dello stesso anno ⁴⁷.

In realtà fin dal 1889-90 il preside manifesta segni di difficoltà poiché, pur essendo presenti ventitré alunni regolari e sei uditori, quindi sullo stesso livello di Savona, Ancona, Bari o altri istituti nazionali, non viene meno quello che l’anno seguente viene definito un « triste stato provvisorio », sia per quanto concerne la sede sia per la condizione di permanente riforma cui gli studi nautici sono sottoposti ⁴⁸. Tale condizione di disagio caratterizza per anni l’istituto, le cui sezioni, per esempio, nel 1891-92 hanno sede in locali diversi e molto distanti fra loro ⁴⁹.

Convergono più elementi quali la difficile congiuntura dell’economia marittima e, soprattutto, le difficoltà locali, unitamente al mutamento portato agli studi dalla riforma che richiede una maggiore preparazione scolastica per chi si iscrive al nautico ⁵⁰; ebbene, tutto ciò fa sì che nell’anno scolastico 1893-94 non venga registrato alcun iscritto alla prima classe. Era certo stato previsto dal legislatore che il nuovo ordinamento degli studi avrebbe “turbato” l’andamento degli studi nautici su tutto il territorio nazionale. « Niun uomo di senno può sperare che si mutino d’un tratto le an-

⁴⁶ ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. « Istituto Tecnico Nautico - Sezione nautica - Trasporto nuovo locale - 1895 », Lettera di M. Ameglio, 9 marzo 1891.

⁴⁷ ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. « Soppressione del R. Istituto Nautico - 1897 », Lettera di F. Contesso al Sindaco, 21 novembre 1896.

⁴⁸ ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, *Relazione annuale sull’andamento dell’Istituto Tecnico e Nautico redatta il 30 luglio 1890 da D.F. Contesso; Relazione del Preside*. Dopo il terremoto del 1887 viene più volte cambiata la sede fino a che, nel 1895, si trova una sistemazione definitiva in un edificio di Piazza Roma.

⁴⁹ ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, REGIO ISTITUTO TECNICO E NAUTICO IN PORTO MAURIZIO, *Relazione finale del Preside per l’anno scolastico 1891-92 presentata all’onorevole Giunta di Vigilanza*.

⁵⁰ Come si è visto, per l’ammissione all’istituto non è più sufficiente la licenza elementare, ma quella di una scuola tecnica.

tiche abitudini delle popolazioni – scrive il preside nella relazione per l'anno 1893-94 –, né che le riforme anche ottime nei primi tempi non trovino pare-ri contrastanti, turbando esse spesso molti e gravi interessi. Costringere i fig-gli dei nostri marinai a restare a scuola fino al 15° od al 16° anno di età per attingervi la coltura che d'or innanzi si esigerà dai capitani e dai macchinisti marittimi, è ardua impresa», commenta Felice Contesso, sperando peraltro che si tratti di una fase transitoria⁵¹. Ma così non è poiché si tratta di una crisi più consistente del previsto, che coinvolge l'istituto nella sua interez-za⁵², anche se è il complessivo approccio agli studi nautici che ancora una volta è messo in discussione. In quattro anni, dal 1892-93 al 1895-96, l'istituto vede scendere gli allievi da quarantotto a dodici, otto nella sezione macchinisti e quattro in quella capitani, mentre, nonostante il sostegno go-vernativo, non si è dotata delle strutture richieste.

Dunque sul finire del secolo anche a Porto Maurizio questo corso di studi perde la duttile disponibilità scuola-lavoro, che, forse, in termini a lungo compromissori l'aveva connotato fino ad allora.

Nel 1895-96, alla vigilia della chiusura del nautico, nove docenti vi in-segnano le discipline marittime; la loro retribuzione ammonta a 18.812 lire, certamente una cifra sproporzionata rispetto all'esiguo numero di iscritti. Dal 1869-70 ben 299 risultano essersi licenziati presso l'istituto, 165 dei quali capitani di lungo corso, 127 di gran cabotaggio e solo 7 macchinisti⁵³.

Tre anni dopo si riaffacciano proposte per un nuovo avviamento degli studi⁵⁴ e, ancora, nel 1902 è formalizzata l'ipotesi di aprire due sezioni. Con l'anno scolastico 1902-03 avviene la ripresa: con il contributo governativo e della Provincia, per complessive 5.250 lire, nel dicembre riparte in via spe-

⁵¹ ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, *Relazione finale del Preside per l'anno scolasti-co 1893-94*.

⁵² Nel 1894-95 anche l'istituto tecnico subisce un calo delle iscrizioni in concomitanza con l'apertura di un corso analogo a San Remo (*Ibidem, Relazione finale del Preside per l'anno scolastico 1894-95*).

⁵³ Fra i capitani di lungo corso 11 erano già diplomati capitani di gran cabotaggio (Cfr. G. GARIBALDI, *Il Nautico* cit., pp. 157-168).

⁵⁴ Lorenzo Novella, direttore del Collegio Convitto Ferrari di Porto Maurizio, comunica al sindaco che vorrebbe far partire il primo corso nautico e una scuola preparatoria per l'istituto tecnico e nautico; a tale scopo chiede un contributo dal Comune (ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. « Istituzione di corso nautico nel Collegio Convitto - 1900 »).

rimentale un istituto⁵⁵: ha dieci alunni regolarmente iscritti e tre uditori, e un ridotto numero di docenti, certamente non molto retribuiti, ma pienamente consapevoli di concorrere a una nuova importante esperienza⁵⁶.

Docenti dell'Istituto Nautico di Porto Maurizio (1895-96)

Nome e cognome	Insegnamento	ore insegnamento	Retribuzione annua (Lire)
Edoardo Rebaudi	Astronomia	7 ½	2.904
Aristide Parodi	Matematica	7 ½	2.640
Giuseppe Braschi	Fisica-Meccanica	13 ½	2.400
GioBattista Plini	Geografia	5	2.376
Arturo Cambiaso	Macchine	25 ½	2.160
Virginio Gardini	Italiano	12	2.112
Pietro Novaro	Manovra	10 ½	1.920
Matteo Marchese	Navigazione	4 ½	1.800
Francesco Martini	Ginnastica	4	500

Fonte: ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, *Relazione finale del Preside per l'anno 1895-96*.

Docenti dell'Istituto Nautico di Porto Maurizio (1903-04)

Nome e cognome	Insegnamento	ore insegnamento	Retribuzione annua (Lire)
Umberto Benassi	Italiano e Storia	6	550
Carlo Tofolletti	Matematica	9	800
Duilio Rossi	Fisica	6	550
Carlo Da Costa Freire	Inglese	3	200
Giacomo Ansaldo	Attrezzatura e Manovra	6	400

Fonte: ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, REGIO ISTITUTO TECNICO GIOVANNI RUFFINI IN PORTO MAURIZIO - *Relazione finale del Preside per l'anno scolastico 1903-04 presentata all'onorevole Giunta di Vigilanza*.

⁵⁵ ASI Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. « Ripristino dell'Istituto Nautico – 1903 ». Un confronto interessante su questo argomento ha luogo in consiglio provinciale nel settembre dello stesso anno; vi si manifesta una aperta critica per il mancato sostegno comunale, nel passato, e si riporta anche una posizione, probabilmente non isolata, che coglie molto tiepidamente la nuova iniziativa dal momento che vede nell'agricoltura, e non nel mare, la vera risorsa per la popolazione locale (Verbale del Consiglio Provinciale, 1° settembre 1903).

⁵⁶ Qualche anno dopo si dirà che l'istituto è rinato nel dicembre 1903, con pochi alunni « e con pochi insegnanti racimolati in fretta, e meschinamente retribuiti » (ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, *Relazione finale del Preside per l'anno scolastico 1906-07*).

A giugno 1907 c'è una nuova svolta poiché l'istituto torna a essere governativo. In una prima fase il numero degli iscritti ha una certa consistenza: nel primo anno scolastico dopo la regificazione sono quarantasette, ma poco dopo inizia una lenta contrazione. Nonostante la presenza di allievi brillanti, che conseguono buoni risultati in prove di livello nazionale⁵⁷, le iscrizioni hanno una progressiva diminuzione e, fatto che colpisce lo stesso estensore della relazione di fine anno, nel tempo muta la provenienza degli studenti. Se infatti ancora nel 1907 la frequenza è data per poco meno del 50% da studenti di Porto e per il resto da persone delle zone circostanti, nel 1914-15 la provenienza muta in termini così significativi da indurre il preside a porsi delle domande in proposito, cui peraltro non è a quel momento in grado di rispondere⁵⁸.

Il quadro complessivo pare essere mutato. Mentre fino ad allora non si erano presentati questioni o problemi riguardo la preparazione e la condotta degli allievi⁵⁹, nel 1915, nell'accurata relazione di fine anno, il prof. Contesso presenta una tavola riassuntiva degli esami di promozione e licenza, che commenta in termini nuovi rispetto al passato.

Ben cinque alunni lasciano l'istituto durante l'anno, due per l'andamento negativo degli studi e tre perché passati ad altre scuole nella speranza di incontrare minore severità. Considerando perciò l'andamento degli esami affrontati da ventotto studenti risulta alta la percentuale di rimandati e respinti fra gli allievi della prima classe, dovuta alla presenza di «elementi non buoni sia per insufficiente preparazione, sia per isvogliatezza», che costituisce peraltro una selezione iniziale in vista di migliori risultati negli anni successivi. Contesso però per la prima volta sottolinea l'esistenza di difficoltà nelle relazioni fra scuola e famiglia per quanto concerne l'istituto tecnico nella sua interezza. Riguardo il Nautico, in particolare, riferisce che dei ventotto alunni presenti a fine anno, diciannove hanno famiglie liguri, non solo di Porto Maurizio e dintorni, ma anche di località più lontane, quali ad esempio Savona o Recco, e i restanti nove di altra parte del Regno.

⁵⁷ Umberto Novaro, Stefano Simondi e Carlo Pertusio, i tre allievi dell'istituto presentatisi al concorso per ottenere il grado di Guardiamarina, si classificano rispettivamente al primo, secondo e quinto posto (*Ibidem*, *Relazione finale del Preside per l'anno 1912-13*).

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ Solo nella relazione per l'anno scolastico 1912-13 c'è un riferimento a un'inchiesta relativa a problemi intercorsi fin dall'anno scolastico 1908-09 tra gli studenti e il prof. L. Schiappacasse, docente di Attrezzatura e Manovra navale (*Ibidem*).

Istituto Nautico di Porto Maurizio - Risultati degli esami di promozione e licenza (1914-15)

Classi	totale alunni	presenti agli esami	approvati sessione estiva		rimandati a ottobre	approvati in ottobre	totale	
			senza esami*	con esami			approvati	rimandati o respinti
Prima	19	16	5	1	11	3	9	7
Seconda	8	6	3	3	–	–	6	–
Terza	6	6	6	–	–	–	6	–
	33	28	14	4	11	3	21	7
Esterni								
Licenza	6	–	–	–	6	1	1	5

*La promozione e la licenza vennero date senza esami a tutti gli alunni che nello scrutinio finale avevano conseguito la media di 6/10 sul profitto e non meno di 7 in condotta.

Fonte: ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, *Relazione finale del Preside per l'anno scolastico 1914-15*.

Province di residenza degli alunni presenti a fine anno scolastico (1914-15)

Liguria			Altre regioni		
Porto Maurizio	4	Savona	1	Spigno	1
Diano Marina	2	Laigueglia	1	Torino	2
Oneglia	3	Bordighera	1	Lodi	1
Santo Stefano al Mare	1	Alassio	1	Piacenza	1
Cervo	1	Borghetto S. Spirito	1	Carrara	3
Ventimiglia	1	Recco	1	Roma	1
Campo Ligure					

Fonte: ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, *Relazione finale del Preside per l'anno scolastico 1914-15*.

Dunque una parte piuttosto consistente risiede in altre province e « neppur uno dei licenziati è di Porto Maurizio. Questo fatto – scrive il Preside – mi sembra assai strano »⁶⁰. È effettivamente una connotazione nuova, che si presenta con la riapertura dell'istituto ai primi del Novecento e che, sia pure in termini meno consistenti, resta per tutto il periodo della sua atti-

⁶⁰ *Ibidem*, *Relazione finale del preside per l'anno scolastico 1914-15*.

vità. Nel periodo bellico il numero degli iscritti torna ad essere quello dei momenti “migliori”. Si sa comunque che il dato relativo agli anni del conflitto è da considerarsi anomalo sotto molteplici aspetti.

Fin dal 1914 si riparla dell’apertura della sezione macchinisti, soprattutto su pressione della Camera di commercio e di alcuni imprenditori, ed effettivamente questa riprende l’attività a partire dal 10 novembre 1919⁶¹.

Nel marzo 1920 è sancito il distacco dall’istituto tecnico, avvenuto nel 1918, tanto che il Nautico è intitolato ad Andrea Doria. Tuttavia a lungo i programmi risultano avere avuto il carattere della provvisorietà e nella relazione finale del 1922 il preside Giuseppe Baietto, alla guida della scuola dal 1917, riporta un lungo elenco di interventi necessari⁶².

Sono 167 gli iscritti all’inizio dell’anno scolastico, 21 di essi nella sezione macchinisti, distribuiti in due prime classi, 146 dei quali giungono a fine anno. Nonostante il numero, forse per la inadeguata organizzazione, nel nuovo ordinamento degli istituti nautici pubblicato nel 1923⁶³, quello di

⁶¹ È del 21 novembre 1914 la proposta formulata dalla Camera di commercio al Sindaco, firmata dai consiglieri Ricci e Agnesi, in cui si comunica la decisione di stanziare 500 lire « a titolo di contributo per gli stipendi agli insegnanti della sezione macchinisti da aggiungere all’istituto nautico », con l’aggiunta di 1.000 lire quale contributo per l’officina. Viene comunicato anche l’impegno assunto di stanziare 1.600 lire negli altri bilanci, sempre come contributo per la sezione macchinisti. La motivazione che sta alla base di questa significativa scelta è contenuta nel documento camerale, redatto dai due componenti citati, che nella proposta illustrano la necessità che si dia nuovamente vita a un altro percorso scolastico. « Ritardare o anticipare di un anno la sezione macchinisti significa ritardare o anticipare di pari tempo la carriera di una ventina o trenta giovani. Attualmente i capi macchinisti dei transatlantici giungono fino allo stipendio di lire mille mensili. Nelle società sovvenzionate i capomacchinisti del primo gruppo godono lo stipendio di £ 550 mensili, chi entra in inizio di carriera ha l’assegno mensile di £. 200. Il titolo di macchinista – essi concludono – non è un titolo che si acquista per lustro, si acquista per metterlo in valore ». Si tratta insomma di operare in modo che nel distretto ci sia gioventù « fornita di un patrimonio professionale, del quale al presente non v’ha abbondanza » (ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, « fasc. Istituto nautico - Impianto di una sezione macchinisti - 1914 »). In altra sede (G. GARIBALDI, *Il Nautico di Imperia* cit., p. 25; F. SERAFINI, *La città dei marinai* cit., p. 62) si riferisce dell’apertura della sezione macchinisti nel 1915, ed effettivamente nel maggio 1915 il ministro della Marina mette a disposizione, come prestito temporaneo, una macchina motrice per torpediniera Schichau, ma non si hanno riscontri di inizio di reale attività, tranne quello su riportato.

⁶² ASI - Comune di Porto Maurizio, 316, fasc. « Istituto nautico - Relazione finale 1922 ».

⁶³ RDL 21 ottobre 1923, n.1291.

Porto Maurizio non è compreso⁶⁴, e, in qualità di istituto governativo, quell'anno la sua attività si conclude. Per altri tre anni sopravvive come scuola comunale, prima di essere definitivamente soppresso.

Il Nautico di Porto Maurizio rivela dunque una complessiva fragilità strutturale: a differenza di Savona non ha sufficiente retroterra industriale e neppure l'importante alternativa turistica di San Remo. Per questo motivo, pur contando tra i suoi allievi figure di grande capacità, affermatesi brillantemente in campo professionale, negli anni esaminati l'istituto rivela notevoli "sofferenze", che, unite alla crisi della marineria e alla debole difesa da parte delle autorità locali pare abbiano concorso alla fine di una esperienza formativa, che tornerà in questa parte della regione solo nel 1950.

2. *Il Levante*

a) *Recco*

La Scuola nautica di Recco fa parte del gruppo di organismi di istruzione per i marittimi formati nei primi anni Sessanta dell'Ottocento. È proprio la Giunta comunale che chiede di aprire una sede scolastica. Grazie alle positive risposte da parte del Governo, il 1° gennaio 1863 la Scuola comincia a funzionare e mette a disposizione due maestri di nautica⁶⁵. È una scelta importante per l'amministrazione di questa località, che decide di privilegiare il percorso scolastico pubblico per la formazione della gente di mare⁶⁶.

Lazzaro Bertolotto, camogliese, figura di spicco della marineria locale, è nominato primo maestro con lo stipendio annuo di £ 1.200, perché insegni Astronomia e Navigazione; alla carica di docente egli affianca anche quella di preside⁶⁷.

⁶⁴ In quell'anno, sempre nel mese di ottobre, viene creato un unico comune, Imperia, comprendente i territori di Porto Maurizio e Oneglia, oltre ad alcune altre zone circostanti.

⁶⁵ La risposta favorevole da parte del Ministero è inviata il 7 ottobre 1862; il 14 ottobre successivo il Consiglio comunale nomina una commissione, di cui fanno parte Giuseppe Ansaldo, Gerolamo Cichero e Simone Schiaffino, che istruisce velocemente la pratica. La Scuola è istituita con RDL 2 novembre 1862, n. 1002 (ACSR - MPI, Divisione cit., b. 55, fasc. 11, Recco).

⁶⁶ Ci sono vari maestri privati di nautica. Fra questi Vincenzo Caselli aspira a essere nominato maestro nella scuola pubblica, nel timore di perdere lavoro (*Ibidem*).

⁶⁷ Tale rimarrà fino al 1877 allorché si trasferirà al Nautico di Camogli.

L'attività in questo periodo sembra procedere con regolarità; nel 1872-73 vengono esaminati ottantuno candidati, provenienti per il 58% da Recco e da Camogli.

Da Scuola di Nautica e di Costruzione navale di seconda classe nell'anno scolastico 1873-74 è elevata al rango di Istituto, perciò abilitata a preparare capitani per la lunga navigazione, con la sola sezione di Nautica dal momento che, per anni, la sezione di costruzione aveva un solo iscritto.

A quella data fanno parte del corpo docente quattro insegnanti: di essi solo Antonino Bono non è della zona poiché proviene dal Nautico di Riposto. Riguardo Paolo Rolla, in particolare, c'è uno scambio epistolare fra la presidenza e il ministro poiché questi non ha formalmente i titoli per svolgere l'insegnamento di Disegno. Ma poi, in forza della sua indiscutibile competenza – fa il costruttore navale a Recco – e probabilmente anche per la difficoltà di trovare un adeguato sostituto, continua a svolgere tale compito⁶⁸.

Docenti dell'Istituto Nautico di Recco (1873-74)

Nome e cognome	Insegnamento	Retribuzione annua (Lire)
Lazzaro Bertolotto	Astronomia nautica	1.980
	Matematiche complementari	
Antonino Bono	Navigazione e Idrografia	1.800
Simone Schiaffino	Attrezzatura e Manovra navale	1.200
Paolo Rolla	Disegno	800

Fonte: ACSR - Divisione cit., b. 55, fasc.11, Recco.

Dalla non ricca documentazione esistente emergono numerosi riferimenti a Camogli da cui, come si è detto, provengono studenti e docenti e nei riguardi della quale si manifesta il palese riconoscimento quale borgo di capitani di mare per eccellenza.

Non mancano timori di concorrenza verso la vicina Rapallo⁶⁹: ciò conferma quanto già osservato in precedenza per quanto riguarda questa

⁶⁸ *Ibidem*, Lettera del Ministro, 17 gennaio 1874.

⁶⁹ Si pone su questo livello il sindaco Giovanni Gandolfo in una lettera "confidenziale" inviata al Prefetto, il 17 ottobre 1873. Si prospetta la possibilità di non rinnovare Felice Airolodi nella carica ricoperta nella Giunta di Vigilanza e nominare al suo posto Fortunato Marini, fu Prospero, capitano marittimo di Recco, ma, è bene sottolinearlo, nativo di Camogli. Costui

parte di costa ligure, vale a dire la contesa, che nel tempo si farà sempre più acuta, fra le scuole della zona nel tentativo di attrarre una quantità di potenziali studenti, che comunque nel tempo diverrà sempre più esigua.

Anche per l'istituto recchese il maggiore rigore adottato dal Governo a partire dal 1873 porta a evidenziare una condizione critica e di diffusa inadempienza legislativa⁷⁰. Nell'agosto 1874 il prof. Bartolomeo Massa, Regio Commissario agli esami di licenza svoltisi nella sessione estiva 1873-74, redige sul suo operato una relazione composita e per certi aspetti contraddittoria poiché, da un lato, comunica risultati soddisfacenti riguardo l'esito delle prove, ma, dall'altro, prendendo lo spunto dalla medesima esperienza, avanza una vasta critica sulla condizione degli istituti nautici⁷¹.

Su 64 candidati, 40 nella sezione di capitani di lungo corso e 24 in quella di gran cabotaggio, 52 sono approvati e 12 risultano rimandati in una o più materie, il che, visto l'andamento di altre scuole, appare un risultato soddisfacente. Tuttavia questa nota positiva è accompagnata da critiche sviluppate ad ampio raggio, che nella sostanza inficiano quanto riferito fino ad allora dal commissario.

Istituto nautico di Recco - Esami di licenza (1873-74)

Sezioni	interni	uditore	esterni	totale	approvati	rimandati
Capitani di lungo corso	19	17	4	40	32	8
Capitani di gran cabotaggio	6	16	2	24	20	4
Totale	25	33	6	64	52	12

È lo stesso commissario a fornire elementi di dubbio sulla correttezza delle prove eseguite dal momento che gli allievi, stipati nell'aula per le prove

è indicato dal sindaco come persona interessatissima all'incremento dell'istituto recchese e in grado « di far molto essendo nativo di Camogli ed ivi avendo parenti ed amici influenzare assai perché dagli aspiranti al grado di capitano sia preferita questa alla scuola di Rapallo, fatto questo – aggiunge il Gandolfo – che basta a provare di quanta utilità può essere per la nostra scuola la nomina che si propone, massimamente se si ritiene che nell'anno scolastico testé spirato due terzi di detti aspiranti frequentarono la scuola di Rapallo » (ASPG, V. 5. 3).

⁷⁰ Ci si riferisce al Regolamento approvato con RDL 22 maggio 1873.

⁷¹ ACSR - MPI, Divisione cit., b. 55, fasc. 11, Recco, *Relazione sugli esami di licenza per gli aspiranti ai gradi della Marina mercantile dati nell'Istituto di Recco, sessione estiva 1873-74*, 22 agosto 1874.

scritte (e quindi in grado di prestarsi “reciproco soccorso”), nella parte orale sovente avevano manifestato una diffusa ignoranza nelle Matematiche e riguardo Navigazione e Astronomia, rivelandosi – così scrive il prof. Massa – «incapaci di rendersi ragione delle diverse regole ed operazioni che si andavano svolgendo, per modo che l’esame assunse una forma catechistica». Se a ciò si aggiunge una «benevola indulgenza» della commissione nel dare le votazioni, emerge un quadro ben mediocre⁷².

L’Istituto risulta pressoché sprovvisto di libri, eccezion fatta per i volumi inviati dal Ministero, non specificamente mirati per il settore⁷³, e d’altro canto appare modesto tutto l’impianto didattico, di poco più articolato rispetto alla precedente condizione di Scuola di Nautica⁷⁴.

La preparazione dei candidati recchesi, giudicata, come si è visto, mediocre e inadeguata, offre in realtà a Bartolomeo Massa lo spunto per manifestare opinioni estensibili allo stato dell’istruzione nautica considerata nel suo complesso. Le osservazioni non sono certo inconsuete e si muovono attorno a temi largamente dibattuti in ambito ligure e nazionale: in primo luogo la scarsa considerazione per il ruolo della formazione scolastica, basata sulla convinzione che «per ben navigare ed accumulare tesori basti il coraggio personale congiunto alla pratica marinaresca, e che il sapere non solo sia affatto inutile, ma anzi il più delle volte o direttamente o indirettamente arrechi nocimento alla carriera marittima».

L’altra componente che gioca a sfavore della corretta formazione del personale marittimo è ancora una volta individuata nella nefasta funzione delle

⁷² Sulla base di quanto scrive il commissario non stupisce che le anonime annotazioni a lato del documento citato sottolineino una certa qual ambiguità del relatore, che assicura di avere controllato il più possibile, ma conclude che i candidati hanno copiato, viste le prove orali negative, peraltro trattate con “molta benignità”, con il risultato finale di non poche “dubbie sufficienze”. Le note in calce definiscono senza mezzi termini “debole” il commissario e “deplorable” la relazione.

⁷³ Sono definiti genericamente pubblicazioni «per la massima parte relative a materiale di statistica».

⁷⁴ Per Geografia risulta essere adottato il testo di T. BELGRANO, *Elementi di Geografia*; quello di P. ASSANTE, *Lezioni sui codici di commercio e per la marina mercantile del Regno d’Italia*, riguardo il diritto; per quanto concerne le Matematiche a Recco si adotta il *Corso di Matematiche elementari*, ad uso delle scuole dell’esercito. L’apparato bibliografico si ferma qui dal momento che, come si riferisce, «Per le altre materie d’insegnamento gli alunni dovettero far tesoro delle lezioni orali date dai diversi professori per mezzo di appunti presi in scuola, accompagnati anche ove d’uopo da appositi tipi di calcolo».

scuole private nei confronti delle quali si mantiene un atteggiamento di largo favore, del tutto a detrimento del ruolo svolto dagli istituti governativi⁷⁵.

Indubbiamente Bartolomeo Massa appartiene al gruppo di quanti sostengono la superiorità della scuola pubblica rispetto a quella privata – vista, quest’ultima – quale mezzo per rifiutare un più alto grado formativo imposto dallo Stato⁷⁶.

Nonostante la finanza “poco pingue” del comune rivierasco, il 14 luglio 1875 la Giunta municipale aumenta il contributo per l’istituto (che passa da 4.200 a 6.500 lire) e chiede anche al Consiglio Provinciale di incrementare la quota erogata⁷⁷. Poco si sa tuttavia del suo andamento, se non quanto riferisce in proposito Lazzaro Bertolotto, nel marzo 1877, allorché dichiara che l’attività è continuata regolarmente nel 1874-75 e nel 1875-76. Riguardo poi l’anno scolastico 1876-77 lo stesso informa della presenza di 52 iscritti distribuiti nei tre anni di corso.

Tutto ciò evidentemente non è sufficiente perché l’Istituto prosegua la sua attività: il 2 dicembre 1877 lo stesso preside consegna un inventario con cui ne viene sancita la chiusura.

Non sono certo estranei a tale decisione l’apertura e il successo dell’omologa scuola di Camogli, che aveva rappresentato fino ad allora il principale bacino di provenienza degli allievi di Recco.

b) *Rapallo*

Fin dal 1857 la Provincia stanZIA un sussidio di Ln. 900 per una scuola nautica a Rapallo e Lorenzo Canessa, pilota della Regia Marina, è nominato Maestro di Nautica dal Municipio, ma tutto si ferma nel giro di breve tempo poiché nell’estate 1858 (di lì a poco sarebbe scoppiata la guerra) questi è chiamato in servizio e non si reperisce un docente idoneo a sostituirlo⁷⁸.

⁷⁵ Secondo il commissario su tutto il territorio nazionale, ma soprattutto in Liguria, l’insegnamento privato «poco diversifica da un puro traffico o da una mera speculazione commerciale».

⁷⁶ È palese la condivisione con quanto viene sostenuto da Gerolamo Boccardo a più riprese e in sedi differenti.

⁷⁷ La Provincia continuerà a erogare un contributo di £ 1.000.

⁷⁸ ASPG, V.5.1, Lettera di G. Barbagelata, assessore anziano, al Governatore di Genova, 10 aprile 1860.

L'amministrazione cittadina si mostra comunque determinata nel voler istituire questa scuola, nella convinzione che vi sarebbero giunti abitanti del litorale e dell'interno⁷⁹. Finalmente, il 19 novembre 1861, questa nuova attività è avviata, con il capitano Giuseppe Merello quale Maestro, allo scopo di preparare i giovani al grado di capitano di prima e di seconda classe, padrone e secondo per i viaggi di lungo corso: tutto ciò in linea con quanto indicato nel Regio Brevetto del dicembre 1840⁸⁰.

Il primo anno di attività, il 1861-62, vede la presenza di otto alunni, poi saliti a dodici, iscritti alla seconda classe per aspiranti al grado di capitano di seconda classe, padrone e secondo per i viaggi di lungo corso⁸¹. Nel tempo la Scuola, con la presenza dell'ing. Edoardo Salviati in qualità di direttore e docente, pare prendere campo; G. Boccardo riferisce della presenza complessiva di ottantadue iscritti, per poco più del 50% residenti a Rapallo⁸². In seguito alle riforme del 1865 e del 1866, l'Istituto viene strutturato su due anni di corso: uno, preparatorio, ma non obbligatorio, l'altro prescritto per le due categorie di capitani e costruttori.

Dal punto di vista comunale le cose paiono andare in modo del tutto soddisfacente, più che positivo⁸³, ma non è così per il Ministero che, all'indomani delle prove d'esame del 1869 e sulla base di un rapporto ufficiale, rivolge aspre critiche al Municipio. Non solo, infatti, da parte governativa si afferma che quella di Rapallo non si può annoverare fra le buone scuole, ma si invita l'amministrazione ad adottare provvedimenti e ad assumere docenti che la rendano « un'istituzione vera e seria, e non una illusione come lo è al presente ». Evidentemente l'ing. Salviati, giudicato « persona intelligente di cose nautiche e di estese cognizioni scientifiche » non è però in grado di governare adeguatamente la scuola, sulla quale pende così la minaccia di non essere più sede di esame⁸⁴.

⁷⁹ *Ibidem*, Verbale di Congrega della Giunta Municipale del Comune di Rapallo, 25 luglio 1860.

⁸⁰ Il Regolamento in questione è approvato dalla Giunta il 7 settembre 1861 e confermato dal Ministero.

⁸¹ MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica* cit., p. 8.

⁸² G. BOCCARDO, *Istituto tecnico-industriale-professionale-nautico in Genova, Relazione* cit., Genova 1866, pp. 16-17.

⁸³ ASPG, V.5.1, *Verbale di Congrega della Giunta municipale di Rapallo*, 25 aprile 1869.

⁸⁴ *Ibidem*, *Comunicazione del Ministro di Agricoltura Industria e Commercio al Prefetto di Genova*, 20 ottobre 1869.

Il rigore mostrato dal Governo deve essere stato efficace se per il 1870-71 Rapallo diviene sede di esami anche per conseguire il grado di capitano di lungo corso. Complessivamente elogiativo è il rapporto generale per il 1872-73 redatto da Giovanni Ardito, Presidente della Giunta di Vigilanza, che ne sottolinea la crescita per numero di alunni, oltre trecento in quell'anno scolastico, per l'alto numero di promozioni (una media del 67%) e per il progressivo affermarsi anche sotto l'aspetto istituzionale⁸⁵. Rimane, è vero, una zona grigia, quella del personale docente, che resta scarso. Ma la responsabilità di questo fatto è del ministero, secondo Ardito, perché ha avvocato a sé la nomina dei nuovi docenti e la conferma di quelli in servizio. Che la città fosse determinata a sostenere questa attività è ribadito dalla rinuncia ad aprire una sezione commerciale, ipotesi, questa, presa in esame per trovare una soluzione alla perdurante inadeguatezza del personale docente⁸⁶. Questo aspetto, infatti, tiene la scuola in una condizione di inadempienza della legge (13 novembre 1859) e l'affiancare al Salvati, nel 1871 e nel 1872, due docenti con l'incarico, gratuito, dell'insegnamento di Diritto marittimo e di Manovra navale, rappresenta solo una misura tampone. A parte questa inadeguatezza la scuola sembra comunque acquisire un posto di rilievo nel Levante ligure, nonostante l'apertura delle scuole di Recco e di Chiavari, viste peraltro come temibili concorrenti rispetto al potenziale bacino d'utenza. Lo stesso ministero concede un sussidio straordinario di £ 2.000 per il 1873 e stanziava a bilancio un contributo di £ 9.000 per l'anno successivo.

Dunque nei primi mesi del 1873 pare essere vicino un obiettivo importante: il riconoscimento governativo. Tuttavia si verificano così gravi scorrettezze da richiedere l'intervento di una commissione d'inchiesta e da interrompere un *iter* amministrativo che pareva bene avviato.

⁸⁵ *Ibidem*, *Rapporto generale per l'anno scolastico 1872-73*, Rapallo 15 novembre 1873.

⁸⁶ Il 17 agosto 1871 la Giunta approva un progetto che prevede di dividere l'istituto in due sezioni, una per il nautico e l'altra per studi commerciali. Si cerca insomma di "rafforzare" l'organismo con discipline che, frequentate parzialmente in comune, avrebbero ricevuto un buon finanziamento statale. L'ipotesi non viene realizzata nella sua interezza, mentre è individuata una soluzione "minore", introducendo alcune discipline previste per la seconda sezione nel vicino collegio dei padri somaschi, insegnate in ore tali da renderne possibile la frequenza anche agli allievi del nautico (A. SCHIAPPACASSE, *L'istruzione nautica in Liguria* cit., pp. 115-118).

Le prime irregolarità vengono segnalate da Vladimiro Sablicich, luogotenente di vascello, commissario per gli esami di licenza nella sessione estiva dell'anno scolastico 1872-73. Questi riferisce della scarsa chiarezza e della mancata corrispondenza fra il nome dei candidati presenti e i registri scolastici e in generale riporta elementi gravi sulla colpevole confusione amministrativa riscontrata⁸⁷. La mancanza di date relative alla registrazione degli studenti, la presenza di candidati che, con un solo mese di frequenza, sono considerati allievi interni, giustifica agli occhi del commissario la provenienza di molti esaminandi, non solo da Rapallo e dalla Liguria, ma anche da diverse parti d'Italia. Queste e altre scorrettezze attirano a suo parere « gran numero di candidati inetti, che fuggono il serio andamento delle Scuole governative, e che, se favoriti dal caso, dall'indulgenza od altro ottengono una licenza che richiede ben altre cognizioni e costa più fatica nelle scuole governative e fanno risaltare e lamentare la diversità del trattamento fra queste e le pareggiate »⁸⁸. Inutile dire che il lungo resoconto del luogotenente di vascello sottolinea scorrettezze, inadempienze e diseguali trattamenti.

Non va meglio per quanto concerne la composizione degli insegnanti che, contrariamente alle disposizioni di legge, risultano essere solamente due: l'ing. Edoardo Salviati per Navigazione e Astronomia nautica e l'avvocato Giuseppe Molfino per Diritto commerciale, marittimo e internazionale⁸⁹. Quest'ultimo elemento rafforza il commissario nella convinzione che quello di Rapallo sia un organismo poco corretto, frequentato, e poco, da gran parte dei candidati presenti, non per imparare, ma per conseguire la licenza in breve tempo e con il minore studio possibile. « Come spiegare diversamente – si domanda Sablicich – l'ammissione alla Scuola di persone quasi analfabete e la loro presentazione alla prova dell'esame dopo qualche mese soltanto di studio? »⁹⁰. Non viene messa in discussione la competenza di Edoardo Salviati, « persona capacissima per l'insegnamento ... versatissimo

⁸⁷ Sablicich non trova riscontro fra la lista dei candidati (150!) messi allo stretto a fare l'esame nella sala comunale, e i registri; i nomi degli allievi delle diverse sessioni risultano confusi; di molti studenti esterni, sia della Liguria che della stessa Rapallo, non si hanno dati relativi alla scuola di appartenenza etc. (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 55, fasc. 10, Rapallo, *Relazione del Regio Commissario sulla Scuola nautica di Rapallo*, 1 settembre 1873).

⁸⁸ *Ibidem*.

⁸⁹ Nella sessione autunnale questi risulta insegnare anche Lettere italiane.

⁹⁰ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 55, fasc. 10, Rapallo, *Relazione cit.*

nelle matematiche, operoso ed intelligentissimo », ma la possibilità di svolgere in termini efficaci la didattica per un numero eccessivo di persone, poco preparate e scarsamente frequentanti. Per questo motivo, fatta eccezione per qualche candidato, gli esami hanno avuto un « esito meschino » di cui il commissario non esita a riportare chiarissimi esempi⁹¹.

Infine, mancando il docente di Attrezzatura e manovra, Sablicich comprende che solo quanti avevano già esperienza di lavoro rispondevano alle domande pratiche, « sovente del tutto in dialetto », mentre « quelli che non avevano navigato non sapevano proprio nulla »; la cosa appare del tutto naturale, visto che non era stata svolta alcuna lezione sull'argomento. « Per la stessa ragione – egli conclude – quasi nessuno aveva la benché minima nozione sui piroscafi »⁹².

La relazione è accurata sotto ogni aspetto e al resoconto per ogni gruppo di discipline si accompagnano le considerazioni generali dell'estensore. Il quadro delineato è nel complesso quello di una sessione di basso profilo, caratterizzata da frequenti motivi di imbarazzo⁹³ e da una diffusa valutazione di mediocrità e impreparazione. Tutto ciò porta il commissario a svolgere considerazioni preoccupate sul generale problema della formazione del personale della marina mercantile, la cui ignoranza, a suo parere, è « piaga profonda, che bisogna ad ogni conto guarire » e pongono immediatamente Sablicich fra quanti in quegli anni sono impegnati nella preparazione di personale marittimo di più alto livello. Egli visita anche i locali della scuola, esamina i libri e il materiale tecnico disponibile; al termine di una così accurata verifica e alla luce delle molteplici negative annotazioni fatte per singoli punti, non stupisce perciò che egli esprima parere contrario al suo pareggiamento⁹⁴.

⁹¹ Un candidato « non conosceva i mesi dell'anno dopo aver parlato di pianeti e costellazioni. Rarissimi conoscevano bene il maneggio e l'impiego del sestante e non tutti sapevano leggervi sopra, ma dicevano a memoria le rettificazioni da farsi ad uno strumento che non conoscevano ». Con molti particolari documenta una preparazione superficiale e prevalentemente mnemonica (*Ibidem*).

⁹² *Ibidem*.

⁹³ Riguardo il programma di Macchine a vapore, su proposta dello stesso prof. Salvati, il commissario pone delle domande, « ma – come spiega – dovetti smettere per la dignità della commissione, viste le risposte veramente insulse degli alunni » (*Ibidem*).

⁹⁴ Nello stesso fascicolo conservato presso l'Archivio Centrale dello Stato sono raccolti i « Temi e quesiti » svolti nella sessione autunnale del 1873 e costituiscono una non

Per Rapallo non è che il primo di più gravi incidenti di percorso. Il ministero effettua infatti un attento controllo della documentazione delle sessioni di esame; una prima verifica svolta dal cav. O. Casaglia, direttore capo della quarta divisione del ministero stesso, e presentata al ministro nel dicembre 1873⁹⁵, conferma i sospetti emersi in precedenza. Insomma, senza alcun dubbio a Rapallo non vi è serietà nello svolgimento degli esami, anzi, vige il più totale disprezzo dei regolamenti. Per illustrare tale valutazione Casaglia riporta puntualmente numerosi dati, che, da un lato, confermano il diffuso disordine nelle prove, e, dall'altro, suggeriscono che da parte dell'organizzazione locale non vi sia accettazione dell'esame come necessaria e rigorosa tappa della formazione professionale. Non è escluso anche che sussista una male intesa "concorrenza" fra gli istituti, peraltro già manifestata in altre occasioni, la quale viene risolta con vistose truffe.

« ... I giovani i quali nella sessione estiva eransi presentati agli esami presso l'Istituto nautico di Genova, come Alunni provenienti da scuola privata, e vi erano stati respinti, furono ammessi nella sessione autunnale agli esami come Alunni propri della Scuola di Rapallo. Altri, respinti a Genova agli esami per il grado di Gran Cabotaggio, vennero ammessi, come Alunni interni, agli esami per Capitano di lungo corso, cioè per un grado superiore a quello pel quale erano stati respinti⁹⁶. Ma dove si manifesta una condotta degna del più aperto biasimo – continua l'autore del rapporto – e che potrebbe giustamente dar luogo alla destituzione di autorità preposte ad Istituti governativi, sta nel fatto che giovani, respinti agli esami estivi per Capitano di Gran Cabotaggio dalla stessa Scuola di Rapallo, furono ammessi come alunni interni, cioè con

consueta documentazione sull'attività didattica svolta in questo genere di scuole. La commissione è composta dal luogotenente Emilio di Falicon, che redige una relazione in data 3 dicembre 1873, da Edoardo Salviati, Lorenzo Canessa e Giuseppe Molfino. In questa occasione non viene indicata alcuna irregolarità né avvertita la presenza di comportamenti scorretti. Certo doveva esservi una qualche preoccupazione in merito vista la cura con cui è stato conservato tutto quanto ha riguardato l'aspetto squisitamente didattico della sessione.

⁹⁵ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 55, fasc. 10 cit., *Relazione al Signor Ministro. Irregolarità negli esami di licenza nella Scuola Nautica di Rapallo*, 23 dicembre 1873. Nella lettera di accompagnamento si fa riferimento all'avvertimento pervenuto da « alcune Presidenze degli Istituti e delle Scuole di Nautica del Regno » relativamente al fatto che non pochi aspiranti ai gradi della marina mercantile, respinti agli esami di licenza della sessione estiva, avevano intenzione di presentarsi come nuovi iscritti agli esami generali della sessione autunnale. Proprio con l'intenzione di prevenire la violazione dei regolamenti ai Presidi era stata mandata una circolare (20 ottobre) perché verificassero con cura la provenienza dei candidati.

⁹⁶ Le sottolineature sono nel testo.

diritto ad un minor numero di prove, agli esami per il grado superiore di Capitano di Lungo Corso »⁹⁷.

L'elenco delle gravi scorrettezze è sufficiente perché si escluda la possibilità che la Scuola di Rapallo divenga governativa, anzi, viene nominata una commissione, composta dallo stesso O. Casaglia, da G. Boccardo e dal Prof. Sestini, che il 30 dicembre si reca nella località ligure. L'incontro/interrogatorio con il preside e con i membri della Giunta di Vigilanza è molto duro. All'ing. Salviani sono contestate ben tredici gravi scorrettezze⁹⁸, ma il docente oppone non poche spiegazioni, diverse fra loro. Innanzitutto egli sostiene che molto materiale è stato smarrito nel trasloco dalla vecchia alla nuova sede e che gli esami sono perciò avvenuti sulla base delle singole dichiarazioni dei candidati. Comunque più in generale chiama alla corresponsabilità la Giunta e il Municipio «per non avere mai regolarizzato la sua posizione di Preside, nominati i Professori occorrenti alla Scuola, forniti i registri necessari, provveduto insomma ad un regolare impianto di Stabilimento». Ed è su questa chiamata di correttezza che prende corpo la fisionomia di una scuola di nautica, probabilmente come tante, che però non hanno varcato la soglia della legalità e non hanno avuto così i riflettori puntati sul loro operato e sulla struttura didattico-organizzativa.

Una scuola che ha avuto Salviani come solo docente regolare, con l'aggiunta del prof. Molfino, chiede di diventare governativa. Eppure il preside ricorda come tutti i commissari, «uno solo eccettuato» (evidentemente Vladimiro Sablicich), sono stati soddisfatti da quanto hanno trovato, e poi, sostiene lo stesso, «... fra le irregolarità rimproverate alla Scuola di Rapallo, alcune aveva essa comuni con altre Scuole, e segnatamente con quella di Recco, ove candidati all'esame, iscritti ai corsi da non più di tre mesi, soglionsi ammettere come alunni interni, anche dopo che il Regolamento del 22 maggio 1873 per gli esami di licenza ha esteso alle classi Nautiche le prescrizioni a ciò relative per le Classi degli Istituti tecnici»⁹⁹.

Insomma anche a Rapallo si è verificato un mancato rispetto di quella legislazione, in continua evoluzione, con la quale si vorrebbero uniformare

⁹⁷ ACSR-MPI, Divisione, cit., b. 55, fasc. 10 cit., *Relazione al Signor Ministro* cit.

⁹⁸ *Ibidem*. Nella pratica relativa a tale questione c'è una completa documentazione, ricca di dati, nomi e riferimenti specifici ai casi contestati.

⁹⁹ Si veda in particolare il punto 5 della relazione della Commissione.

gli studi nautici a quelli tecnici. Ma la vicenda si presenta anche sotto un altro aspetto: quello della concorrenza fra scuole, sia tra quelle pubbliche e private che all'interno delle scuole tecniche in generale. L'«elasticità di vedute» mostrata a Rapallo permette infatti di attirare molti studenti senza i quali è impossibile ottenere il “pareggiamento”. Questo è il meccanismo “perverso” ben descritto da Salviati: se nel richiedere una regolare e completa frequenza « si fosse ... mostrata più severa di altre scuole pubbliche e soprattutto delle private, le quali mantengono vivo col fatto questo pregiudizio nelle nostre popolazioni marittime, la Scuola di Rapallo non avrebbe avuto frequentatori, e avrebbe perduto ogni titolo alla sperata conversione in Istituto Governativo »¹⁰⁰.

Se le espressioni del commissario Sablicich erano state severe, l'ispezione del dicembre 1873 mette a nudo che non vi è ordine in alcunché, né relativamente ai registri, alle tasse, agli esami, al protocollo e così via. Gli stessi locali sono formati da due stanze a piano terra, « ottime per magazzino o per rimessa », ma certo disadatte per una scuola, tanto più se numerosa. « In armonia con il locale è l'arredamento non scientifico », così procede la relazione finale, e oltretutto appaiono indecorosa la dotazione di strumenti, che provengono dalle Officine del Tecnomasio di Milano, e i libri, per lo più limitati a quelli inviati dal ministero. Le conclusioni cui perviene la commissione non possono che essere pesantemente negative e sfavorevoli alle richieste della scuola¹⁰¹. Il primo atto si conclude per Salviati con la perdita dell'ufficio di preside¹⁰², cui si aggiunge la pesante considerazione che la Giunta non ha svolto il controllo di sua competenza. Ovviamente da parte ministeriale è opposto il rifiuto che quel “simulacro di Scuola” passi a livello di istituto governativo¹⁰³.

Non è un incidente di poco conto. Nel timore che a questo punto la scuola venga chiusa, il municipio di Rapallo dà più ampio potere alla Giunta per migliorarne le condizioni e il 22 febbraio 1874 comincia con lo stanziare

¹⁰⁰ *Ibidem.*

¹⁰¹ Questa doveva essere da tempo oggetto di sospetti, illazioni e altro; in chiusura si osserva come « non siano del tutto infondate le voci, molte sparse in Liguria, di biasimevoli atti di arbitrio e di favoritismo ».

¹⁰² Seguirà anche una condanna penale.

¹⁰³ Non vi è dubbio, e lo stile lo rivela, che molti passi della relazione finale siano scritti da Gerolamo Boccardo, particolarmente duro nei giudizi e nelle espressioni usate.

£ 5.000 per reperire un locale idoneo e dotarlo di materiale scientifico e scolastico¹⁰⁴.

Nonostante la gravità dell'accaduto la scuola continua a essere frequentata da un buon numero di allievi e ciò concorre a far sì che il 14 febbraio 1875 sia dichiarata governativa¹⁰⁵ e nel marzo seguente sia elevata al grado di Regio Istituto Nautico¹⁰⁶. Nel frattempo, come si vede dal prospetto di seguito riportato sulla base della documentazione rinvenuta, il corpo docente è stato modificato seguendo le indicazioni ministeriali.

Docenti dell'Istituto Nautico di Rapallo (1874-75)

Nome e cognome	Insegnamento	Retribuzione annua (Lire)
Giuseppe Carlo Molfino	Preside	500
Id.	Storia, Geografia, Diritto	1.800
Vittorio De Grossi	Astronomia, Matematiche complementari	2.000
Giuseppe Campaiola	Attrezzatura e Manovra	1.200
Id.	Fisica, Meccanica applicata alla Nautica	700
Giovanni Ferretto	Lingua italiana	1.440

Fonte: ACSR - Divisione cit., b. 55, fasc. 10, Rapallo, *Relazione del luogotenente di Vascello Vittorio La Torre, Presidente della commissione d'esame*, 13 agosto 1875.

Nel giugno 1875 nelle aule di Rapallo si presentano novantatre iscritti all'esame, trentacinque interni, quarantotto esterni e dieci per esami di riparazione¹⁰⁷. Non è un numero modesto, ma inferiore all'andamento degli

¹⁰⁴ ASPG, V.5.1, Lettera del Presidente della Giunta di Vigilanza al Prefetto di Genova, 18 dicembre 1877.

¹⁰⁵ RDL 14 febbraio 1875, n. 2377.

¹⁰⁶ ASPG, V.5.1, Lettera del Presidente della Giunta di Vigilanza al Prefetto di Genova, 18 dicembre 1877. Il ministero svolge ulteriori accertamenti e, come condizione per il pareggiamento, pone il veto ad alcuni docenti che, pur se ritenuti idonei, non hanno tutti i requisiti per far parte di un istituto governativo. Gio. Batta Assalini, docente di Manovra e Attrezzatura, fa parte anche del corpo insegnante dell'Istituto di Marina mercantile di Genova; Angelo Capoccioni, professore di Matematiche, Astronomia e Navigazione, «... ha istituti propri a Genova, Quarto, a Camogli dove si reca non solo per vigilarli, ma anche per dettarvi lezioni»; Giulio Dowbrowski, docente di Meteorologia, Geografia e Lingua italiana, dà lezioni private. Di tutti i professori all'Istituto di Rapallo può restare solo il prof. Giuseppe Molfino, nel frattempo divenuto preside al posto di Edoardo Salviati.

¹⁰⁷ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 55, fasc. 10 cit., *Relazione del luogotenente di Vascello Vittorio La Torre* cit.

anni precedenti. Questa contrazione non si rivela un fatto episodico, bensì l'inizio di un declino: nel 1875-76 le iscrizioni toccano il minimo storico con soli otto allievi. La successiva ripresa, di diciannove e ventisei studenti rispettivamente nel 1876-77 e nel 1877-78, è giudicata troppo modesta perché il nautico rapaltese sia mantenuto in funzione¹⁰⁸. Il 28 febbraio 1878 il consiglio comunale della cittadina ne prospetta perciò la chiusura. «Causa principalissima ne è l'invincibile concorrenza che al cabotaggio ed ai legni di minor portata fanno per mare i grandi piroscafi, per terra l'estendersi delle reti ferroviarie». Così si scrive nel verbale della seduta di quel giorno ed è una dichiarazione di crisi e di resa¹⁰⁹. Nonostante la forte opposizione di una parte della popolazione¹¹⁰, nel settembre dello stesso anno si decide di porre termine all'attività dell'istituto che viene soppresso a partire dal 1° dicembre 1878¹¹¹. Con questa scelta il Comune non si fa più carico della spesa di £ 5.200 con la quale concorreva al mantenimento di docenti, fitto e salario al bidello¹¹², mentre si appresta a “spostare” questo importo per il mantenimento di un corso preparatorio per gli istituti tecnici, sperimentalmente aperto nello stesso anno, nonostante su tale iniziativa il ministero esprimesse parere negativo.

Dunque, come la vicina Recco, che chiude nel 1877, anche Rapallo considera conclusa questa esperienza scolastica. Sulla decisione certamente incide la crisi della marineria velica, ma probabilmente non rappresenta l'unico elemento di difficoltà. Di grande peso è senza dubbio l'avviamento di un altro istituto a Camogli, che, proprio in quegli stessi anni, ospita un buon numero di studenti, per buona parte nativi della stessa località. Sta in

¹⁰⁸ *Ibidem*, Verbale di Congrega del Consiglio del Comune di Rapallo, 24 settembre 1878.

¹⁰⁹ *Ibidem*, Verbale di Congrega del Consiglio del Comune di Rapallo, 28 febbraio 1878.

¹¹⁰ Non si fermano le polemiche su questa decisione contro la quale vengono raccolte firme da parte di coloro che accusano il nuovo consiglio comunale di avere mutato completamente l'indirizzo in merito alla politica scolastica. Peraltro non erano mai venute meno altre questioni, comprese le denunce contro il prof. Molfino accusato di scorrettezze, etc (*Ibidem*, in particolare si veda il fascicolo « Consiglio superiore per l'istruzione tecnica, adunanza del 23 ottobre 1877 »).

¹¹¹ Cfr. il RDL 8 novembre 1878, n. 4597.

¹¹² Con lettera del 24 dicembre 1876 lo stipendio dei professori è stabilito in £ 11.400 l'anno, cui si aggiungono £ 1.000 per fitto e salario al bidello. Sul totale di £ 12.400 il Comune concorre per complessive £ 5.200 grazie al sussidio provinciale di £ 1.000 (ACSR-MPI, Divisione cit., Verbale di Congrega cit., 24 settembre 1878).

questo aspetto un elemento esplicativo: a Rapallo vanno inizialmente molti camogliesi, pronti però a frequentare la scuola nella propria cittadina svuotando le aule di Rapallo, con una ben più esigua popolazione marinara autoctona.

Su una base locale così fragile non ci sono perciò le condizioni per mantenere adeguatamente un'organizzazione scolastica fattasi nel tempo più complessa, di maggiore qualità, ma anche più onerosa per le casse comunali.

c) *Chiavari*

Le vicende dell'insegnamento nautico a Chiavari costituiscono un caso emblematico di un percorso scolastico di buon livello travolto dalla crisi della marina negli anni Ottanta dell'Ottocento¹¹³. Istituita una Scuola di nautica nel 1850¹¹⁴ fin dal gennaio 1860 nella cittadina rivierasca il console di marina tenta di coinvolgere il Comune nel finanziamento di un'analogha iniziativa; le resistenze opposte dal sindaco L. Marana¹¹⁵ nel giro di pochi mesi cadono e la città si avvia a finanziare una nuova esperienza scolastica impegnandosi a pagare 200 lire l'anno quale concorso per la retribuzione del maestro di nautica oltre a fornire locale, oggetti e arredi vari.

Nonostante la buona volontà dell'amministrazione locale nel novembre dello stesso anno la scuola resta chiusa per la mancanza del Maestro né si hanno al momento altre informazioni in proposito se non che nel 1866 viene permesso l'avvio di una scuola di nautica della marina mercantile¹¹⁶, ma negli anni successivi, a conferma della immobilità su questo fronte, si moltiplicano le richieste perché tale decreto sia attuato. Nel 1872 prende finalmente corpo un progetto ancora più ambizioso, quello cioè di fondare un Istituto nautico, che condivida sede, presidenza e parte degli insegnanti

¹¹³ Su alcuni aspetti dell'economia chiavarese e sul divario tra le attività costiere e quelle dell'entroterra si rimanda a quanto riportato da M. DORIA, *Il Banco di Chiavari e della Riviera ligure. Storia di una banca e del suo territorio, 1870-1954*, Genova 2001; in proposito si rimanda anche a M. PORCELLA, *Dall'agricoltura all'industria nel circondario di Chiavari*, in *Alle origini dell'industrializzazione del Levante*, a cura di A. CABONA, Chiavari 1989; per uno sguardo d'insieme sulla città vedi F. RAGAZZI - C. CORALLO, *Chiavari*, Genova 1981.

¹¹⁴ MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica* cit., p. 31.

¹¹⁵ ACSR-MPI, Divisione cit., b. 53, fasc. 3, «Chiavari - Istituto nautico 1860-87», Lettera del sindaco L. Marana al Console di Marina, 6 gennaio 1860.

¹¹⁶ RDL 22 novembre 1866, n. 3394.

con la scuola d'arti e mestieri¹¹⁷. Si motiva questa operazione in vista di un potenziamento di attività marittime già esistenti nella zona¹¹⁸. Pertanto prende il via l'Istituto nautico per capitani di gran cabotaggio e di lungo corso, con un gruppo di iscritti eterogeneo per istruzione e per età¹¹⁹. Ad anno in corso, a completare il gruppo dei docenti giunge Giuseppe Pinelli, professore di Nautica¹²⁰.

Docenti dell'Istituto nautico di Chiavari (1873-74)

Nome e cognome	Insegnamento	Retribuzione annua (Lire)
Francesco Sinigaglia	Preside	500
Giacomo Massa	Matematiche	1.600
Id.	Disegno	
Giuseppe Scherini	Navigazione	1.800
Id.	Manovra e attrezzatura	200
Giuseppe Pinelli	Astronomia	1.800
Id.	Disegno idrografico	200
Francesco Sinigaglia	Fisica, Meccanica, Macchine a vapore, Meteorologia	1.600
Giacomo Barbieri	Diritto commerciale e marittimo	720
Giuseppe Ghio	Lingua italiana, Storia e Geografia	1.800
Giuseppe Cuniberti	Lingue straniere	720

Fonte: ACSR - MPI, Divisione cit., b. 53, fasc.3, *Personale insegnante dell'Istituto nautico di Chiavari*, 24 febbraio 1874.

L'avviamento completo del corso di studi consente che l'istituto venga dichiarato governativo nel gennaio 1874 e che poco dopo sia stabilita la

¹¹⁷ Vedi la delibera del consiglio comunale del 17 maggio 1872.

¹¹⁸ Il sottoprefetto di Chiavari, Ferdinando Ramognini, sostiene con vigore l'iniziativa dal momento che nel circondario « ... vi sono ingenti capitali, quattro cantieri e ... 113 capitani marittimi, 1631 marinai, 8 costruttori navali, 25 calafati » oltre a molti addetti nei cantieri di costruzioni navali (ACSR-MPI, Divisione cit., b. 53, fasc. 3, Lettera del 14 giugno 1872).

¹¹⁹ Al Governo si riferisce che fra di essi vi sono « alcuni di un'età piuttosto avanzata e che navigarono per diversi anni, i quali sperarono fino ad oggi di prendere la patente senza frequentare d'obbligo un corso regolare di studio » (*Ibidem*, Lettera dall'istituto del 4 dicembre 1872).

¹²⁰ Laureatosi presso la Scuola superiore navale di Genova in Discipline nautiche, sarà anche docente presso l'istituto nautico di Genova nel 1890-91 e, nel 1881, di Astronomia presso la Scuola Superiore Navale (vedi M.E. TONIZZI, *Il "Politecnico del mare"* cit., p. 76).

pianta organica del relativo corpo insegnante. Giungono ora a frequentare quanti in precedenza, per opportunità unita a diffidenza nei confronti di una nuova istituzione scolastica, andavano a Rapallo o a La Spezia.

Certamente Chiavari è un importante centro marittimo della Riviera in quegli anni. Armamento velico e attività cantieristica vi sono notevolmente sviluppati: i nomi di Dallorso, Raffo, Sanguineti, cui si affiancano quelli di Ravenna e Bianchi a Lavagna, per l'armamento, o ancora i nomi di Matteo Tappani ed Eugenio Gotuzzo, per la cantieristica, per citare i più noti, suscitano un immediato collegamento con spedizioni mercantili e costruzioni di notevole qualità.

In un centro così vivace nell'estate del 1875 giunge l'ingegnere Ettore Mengoli quale commissario agli esami di licenza dell'istituto. Si è laureato nel 1873, e di lì a poco diverrà insegnante nella Regia Scuola superiore navale come docente di Costruzione navale¹²¹. È certamente persona competente e rigorosa; in quell'occasione redige una relazione di particolare significato in cui, al pari di altri chiamati a svolgere questo compito, non si limita a esprimere indicazioni sull'andamento delle prove, ma riporta giudizi di valore sull'istruzione nautica¹²².

I lavori della commissione, giudicata retta e capace¹²³, si svolgono regolarmente e Mengoli riferisce in proposito in termini succinti, mentre si sofferma lungamente, avanzando considerazioni di non poco peso, proprio sulla sede chiavarese e sul rapporto esistente fra l'ambiente locale e questo corso di studi. Egli è colpito infatti da una curiosa contraddizione: da una parte la cittadina presenta tutte le caratteristiche idonee ad ospitare studi nautici¹²⁴,

¹²¹ Fra i primi tre ingegneri navali della Scuola (M.E. TONIZZI, *Il "Politecnico del mare" cit., passim*); insegnerà anche presso il nautico di Genova, vedi p. 303.

¹²² ACSR - MPI, Divisione cit., b. 53, fasc.3, *Relazione del Regio Commissario per gli esami di licenza nel R° Istituto Nautico di Chiavari*, 7 agosto 1875.

¹²³ Risulta composta dal preside, ing. Francesco Sinigaglia, delegato per Fisica e Meteorologia: dott. Domenico Questa, membro della Giunta di vigilanza, delegato per le Lettere italiane; avv. Luigi Bancalari, delegato per il Diritto marittimo; marchese Gerolamo Marana, capitano marittimo, per Manovra e Attrezzatura navale; prof. Antonino Bono, dell'Istituto nautico di Recco, delegato per Astronomia nautica e Navigazione; prof. Giacomo Massa, dell'Istituto nautico di Chiavari, delegato per la Geografia. Nel rispetto del disposto ministeriale tre docenti dell'istituto locale furono esclusi dalla commissione (*Ibidem*).

¹²⁴ « ... l'industria marinaresca è ... quasi innata nei suoi abitanti » oltre ad avere davanti agli occhi « le belle fortune » accumulate nel tempo proprio « battendo le vie del mare » (*Ibidem*).

dall'altra, del tutto inaspettatamente, il numero dei frequentanti è così esiguo che, volendo applicare i nuovi programmi del 1873, il preside non ne ha ammesso alcuno all'esame di licenza¹²⁵. L'ingegner Mengoli constata un fenomeno diffuso in quegli anni: se la scuola adotta un atteggiamento rigoroso, e richiede perciò che gli allievi frequentino l'intero corso triennale prima di potere superare le prove, ha come risposta uno scarso numero di iscritti. Per converso, laddove agli esami si presenta un alto numero di candidati interni ciò è sovente conseguenza del fatto che i presidi di quegli istituti « sono disposti ad aprire a chiunque e in qualunque tempo le porte del loro istituto », insomma, a suo parere un modo di procedere indecoroso.

Il giovane commissario viene a trovarsi così su posizioni molto vicine a quelle di Boccardo nel dibattito sull'istruzione tecnica svoltosi con grande vivacità a partire dagli anni Sessanta e non è meno determinato nel presentare, con una certa durezza, un'analisi nella quale fa carico agli armatori di sostenere e incrementare la convinzione secondo la quale nelle arti marittime lo studio è solo un mezzo per conseguire la patente per l'esercizio della professione. Per tale motivo « ... molti armatori, fra i quali sono persone distinte e benemerite del proprio paese, ritengono che alle buone qualità del capitano marittimo sia di nocumento la cultura della mente », ma altri ancora, e sono i più, ritengono che « quanto più il capitano sia istruito, esso potrà con tanta maggior facilità ingannare gli armatori stessi ».

La formazione scolastica è svuotata di valore e significato. Per questo il commissario governativo non lesina critiche feroci e osserva che « tutta questa guerra all'istruzione, in ultima analisi, ha origine da falsi calcoli di meschino interesse, imperocché gli armatori sanno che il giorno in cui il capitano sarà istruito, esso non si contenterà più di quella meschina retribuzione colla quale oggi sono usi a pagarlo; ma, strano a dirsi, gli stessi armatori non sanno prevedere i grandissimi utili che potranno ritrarre dall'opera di un capitano intelligente e saggio ». Prepotenza e miopia concorrono perciò – a giudizio del relatore – a creare un clima di diffidenza e non cooperazione con gli istituti nautici.

Per altro verso la responsabilità di un così faticoso avviamento delle riforme degli studi marittimi va condivisa con il comportamento di certi docenti, che considerano l'attività in ambito governativo come richiamo per

¹²⁵ Tutti i candidati, infatti, risultano provenire da scuole private o dall'istituto comunale di Camogli.

svolgere ben più lucrose lezioni private, a loro volta mezzo per ottenere favori e trattamenti di riguardo alla licenza finale¹²⁶. Nel caso specifico l'Istituto nautico chiavarese è estraneo a tali drammatiche anomalie e ciò in parte concorre a spiegare il ristretto numero di iscritti: tredici fra il primo e il secondo anno¹²⁷.

Nato condividendo materiale scientifico con la Scuola d'Arti e mestieri¹²⁸, l'istituto possiede strumenti e ottima attrezzatura navale, oltre a una dotazione di carte e libri di nautica¹²⁹, che sono però collocati in locali angusti.

Le speranze e le buone prospettive delineate nel 1875 non si concretizzano: già nel 1881 è ventilata l'ipotesi di chiusura dell'istituto intestato nel frattempo ad Andrea Doria, e nel 1887 effettivamente viene preso tale provvedimento¹³⁰.

Istituto nautico di Chiavari - Elenco degli iscritti (1886-87)

Nome e cognome			classe			Nome e cognome			classe		
Luigi	Lavarello	prima	Edoardo	Fanzi	seconda						
Paolo	Dall'Orso	prima	Antonio	Vaccari	seconda						
Vito	Ghisi	prima	GioBatta	Bancalari	terza						
Cesare	Mazzini	prima	Ernani	Dall'Orso	terza						
Daniele	Questa	prima	Enrico	Fanzi	terza						
Pietro	Bancalari	seconda	Salvatore	Questa	terza						

Fonte: ACSR-MPI, Divisione cit., b. 53, fasc. 3, *Relazione della Giunta municipale al Ministro della Pubblica Istruzione*, 3 agosto 1887.

La presenza di soli dodici allievi distribuiti su tre anni di corso, senza che sia stata avviata la sezione macchinisti, non può giustificare la spesa di 10.000 lire a carico del Comune: la Giunta delibera di non concorrere più

¹²⁶ Scendendo ancor più nello specifico Mengoli riferisce che « i contratti che si fanno fra l'alunno e il professore sono più sconci che mai, poiché, in generale, l'alunno usa pagare al professore la metà del convenuto al principio del corso, e si riserva di pagare l'altra metà *soltanto* dopo che avrà conseguito il diploma di licenza! ».

¹²⁷ Il terzo anno non esiste ancora dal momento che come regio istituto è in funzione da due anni.

¹²⁸ Anch'essa con pochi allievi, verrà soppressa con RDL 20 gennaio 1876.

¹²⁹ Si rimanda alla relazione per l'elenco delle opere possedute.

¹³⁰ RDL 9 settembre 1887.

alle spese dell'istituto sia alla luce della difficile collocazione dei capitani marittimi, sia in conseguenza delle elevate spese in opere pubbliche di urgente realizzazione ¹³¹. L'andamento del mercato del lavoro marittimo, in grave crisi in quegli anni, non favorisce certo la formulazione di migliori prospettive.

d) *La Spezia*

In condizioni non dissimili da quelle chiavaresi deve trovarsi un analogo istituto nautico a La Spezia, che sappiamo attivo negli anni Settanta e che un decennio dopo viene chiuso ¹³².

Nel settembre 1918 un gruppo composto da rappresentanti di Comune, Provincia e Camera di Commercio si propone di riaprire questo tipo di scuola, data l'importanza militare e marittima della città, visto anche il riordinamento degli istituti nautici passati alle dipendenze del ministero della Marina ¹³³.

Tuttavia, nonostante vari confronti fatti per stabilire il carico delle spese tra gli enti interessati, l'istituto nautico governativo non riesce a prendere corpo cosicché, sulla base di forti pressioni esercitate dalle famiglie, nasce l'Istituto Nautico privato Flavio Gioia, con un appoggio esterno che si traduce nell'uso gratuito di due aule scolastiche e nella facoltà di portare gli allievi sulle navi e presso le officine governative.

Si tratta comunque di un'iniziativa davvero particolare, che adotta l'orario serale «per dare agio agli allievi di potersi occupare durante il giorno». Con questa forma un po' inconsueta prende l'avvio l'anno scolastico 1919-20, sotto la direzione del comandante ing. Felice Verde. L'esordio è dei più positivi, con trentasette iscritti, che però l'anno successivo scendono a nove, forse perché interessati a una nuova più solida iniziativa. Nel 1921, infatti, l'amministrazione comunale finanzia un istituto nautico, annesso all'Istituto tecnico pareggiato, con cui condivide parte degli insegnanti. Il nuovo organismo scolastico conta ben settantasei allievi presenti nel marzo

¹³¹ In questa occasione il Comune dà la priorità, fra l'altro, alla sistemazione delle scuole elementari, al ginnasio e al liceo (*Ibidem*).

¹³² Poche sono al momento le informazioni disponibili e, soprattutto, si sono reperite per via indiretta. Della chiusura dell'istituto spezzino viene fatto cenno in occasione di analogo progetto per Chiavari, nel 1881 (ACSR - MPI, Divisione cit., b.53, fasc. 3, anno 1881).

¹³³ ASPG - V.5.14, «Istituto nautico Spezia (1918-1922)», Verbale della riunione tenuta il 3 settembre 1918.

1922, ripartiti nei due corsi per capitano e macchinista, anche se con evidenza la sezione capitani è quella più frequentata.

Istituto nautico di La Spezia (1921-22) - Numero degli iscritti

Classe 1° A	Capitani	22
Classe 1° B	Macchinisti	11
Classe 1° B	Capitani	29
Classe 2°	Capitani	13
Classe 2°	Macchinisti	1
Totale		76

Fonte: ASPG - V.5.14, "Istituto nautico" cit., ISTITUTO TECNICO PAREGGIATO DELLA SPEZIA, *Relazione sull'Istituto nautico*, 10 marzo 1922.

Gli alunni iscritti al primo anno di corso hanno tutti la licenza tecnica o un titolo equipollente, mentre quelli iscritti alla seconda classe provengono da istituti nautici governativi. Si tratta dunque di una sezione specializzata dell'Istituto Tecnico con cui ha in comune il preside e tutti gli insegnanti tranne quelli di discipline specificamente marittime. Questi ultimi provengono dall'ambiente della marina militare e, anticipando un provvedimento di valenza nazionale¹³⁴, sembrano rappresentare un collegamento del tutto peculiare con la specificità cittadina, sede dell'arsenale e porto strategico del Paese.

Docenti di discipline marittime dell'Istituto Nautico di La Spezia (1921-22)

Nome e cognome	Qualifica	Insegnamento	Retribuzione (Lire)
Emilio Carruel	Contrammiraglio nell'Acc. Navale	Arte navale e Navigazione	1.930
Arrigo Riva	Maggiore macchinista nell'Acc. Navale	Macchine, Disegno di macchine, Officina	4.940
Domenico Baffigo	Capitano C.R.E. in pensione	Attrezzatura navale; Ed. fisica e marinaresca	2.180

Fonte: ASPG - V.5.14, « Istituto nautico » cit., ISTITUTO TECNICO PAREGGIATO cit.

¹³⁴ Nel 1923 e nel 1928 sono adottati provvedimenti perché nell'insegnamento di materie tecniche ci si avvalga dell'esperienza di ufficiali della Marina (A. TONELLI, *L'istruzione tecnica* cit., p. 105).

Questa condizione, che rispecchia una peculiarità cittadina, è ulteriormente confermata dalla concessione fatta dal Comandante della Piazza marittima di svolgere le esercitazioni nell'Arsenale.

Non si conosce l'evoluzione di questa esperienza scolastica spezzina, che peraltro non si è evoluta in modo significativo dal momento che non è ritenuta degna di menzione nella specifica pubblicazione ministeriale sull'istruzione nautica presentata poco meno di dieci anni dopo¹³⁵.

¹³⁵ Ci si riferisce alla pubblicazione che fa il punto sullo stato dell'istruzione nautica nel Paese nel 1930: MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE - Direzione Generale per l'istruzione tecnica, *L'istruzione nautica* cit.

ANGELO NICOLINI

Mercanti e fattori genovesi in Inghilterra
nel Quattrocento

Nel 1938, sfuggendo alle leggi razziali ed all'ombra sempre più minacciosa della guerra, l'ebreo genovese Roberto Sabatino Lopez fu costretto ad abbandonare il suo paese, ed insieme con esso una promettente carriera universitaria appena agli inizi. Fu così che, «avendo lasciato in gran fretta le rive del Bisagno per quelle del Tamigi», come egli stesso scrisse più tardi, si soffermò per qualche tempo a Londra. Qui la sua passione per gli studi storici non poteva non spingerlo a frequentare il Public Record Office, l'archivio nazionale britannico, dove egli rintracciò alcuni documenti inediti riguardanti rapporti anglo-genovesi fra Due e Trecento. «Venuta la guerra, l'archivio fu chiuso»: di lì a poco, nel 1940, il vecchio palazzo vittoriano di Chancery Lane, al confine fra la City of London e la City of Westminster, si sarebbe trovato al centro di una micidiale tempesta. Poi la tempesta passò e, in anni più tranquilli, Lopez riconsiderò quei documenti e ne pubblicò alcuni, sotto il titolo significativo di *I primi passi della colonia genovese in Inghilterra*¹. Altri documenti erano stati solo appuntati, «note scarabocchiate in fretta e interrotte a metà»: eppure, osservava Lopez, sarebbe valsa la pena di ritornarci sopra, «se la loro pubblicazione potesse invogliare qualcuno a scrivere la storia della colonia genovese in Inghilterra, sui documenti inglesi». Ma erano intanto già cominciati gli anni della carriera universitaria statunitense, presto il professor Lopez sarebbe diventato illustre docente a Yale, il suo nome Roberto sarebbe stato disinvoltamente trasformato in Robert, il più ostico Sabatino in una poco impegnativa S. – e di quegli appunti non si fece più nulla. Anche perché, per molti anni, l'invito a rintracciare i Genovesi medievali nei documenti inglesi non stimolò l'interesse di alcuno.

Eppure, più di mezzo secolo prima, un dipendente dello stesso Archivio nazionale britannico si era già occupato di mercanti stranieri, indagando

¹ R.S. LOPEZ, *I primi passi della colonia genovese in Inghilterra*, in «Bollettino Ligustico», II/1 (1950), pp. 66-70. Da questo lavoro sono tratte le citazioni precedenti e quelle seguenti. Non si dimentichi che, prima di lasciare l'Italia, l'Autore aveva pubblicato *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna 1938.

sulle fonti inglesi quattrocentesche. Si chiamava Montaigne Giuseppi (a dispetto del nome di battesimo era dunque di chiara origine italiana) e nel 1923-24, come *Assistant Keeper of the Records*, avrebbe redatto una « Guida ai manoscritti conservati nel Public Record Office » che è tuttora alla base dei successivi manuali di consultazione². Nel 1895, dopo una ricerca condotta sul fondo allora chiamato « King's Remembrancer, Subsidy Rolls » ed oggi noto come E179, Giuseppi aveva pubblicato un elenco dei mercanti stranieri in Inghilterra, residenti e non, che copriva gli anni di riscossione di una particolare imposta, in vigore dal 1440 al 1488³. La sua posizione privilegiata all'interno dell'Archivio gli aveva consentito di esaminare con cura l'intero fondo, in realtà non correttamente classificato in tutti i suoi componenti, permettendogli l'accesso a documenti oggi non reperibili.

Il lavoro di Giuseppi rimase a lungo l'unico sull'argomento, cosicché ad esso fece riferimento Heers nel 1958, nella sua ammirevole ricostruzione della crisi anglo-genovese del 1458, per indicare il numero dei mercanti genovesi residenti a Londra in quegli anni⁴. Fu solo nel 2001 che Basso pubblicò un *excursus* sulla comunità genovese a Londra nel Medioevo, basato sulle fonti diplomatiche inglesi, ma senza fare menzione di quelle consultate da Giuseppi⁵.

Proprio riguardo a queste ultime, composte da ben trentamila pezzi archivistici, nel 1992 il Public Record Office concepì un disegno ambizioso,

² M.S. GIUSEPPI, *A Guide to the Manuscripts preserved in the Public Record Office*, Londra 1923-24.

³ M.S. GIUSEPPI, *Alien Merchants in England in the fifteenth century*, in « Transactions of the Royal Historical Society », n. s., IX (1895), pp. 75-98.

⁴ J. HEERS, *Les Génois en Angleterre: la crise de 1458-1466*, in *Studi in onore di Armando Sapori*, Milano 1958, 2, pp. 807-832.

⁵ E. BASSO, *Note sulla comunità genovese a Londra nei secc. XIII-XVI*, in *Comunità forestiere e nationes nell'Europa dei secoli XIII-XVI*, a cura di G. PETTI BALBI, Napoli 2001 (Europa mediterranea, Quaderni, 19), pp. 249-268. A proposito della scarsa fortuna degli studi sui Genovesi in Inghilterra, dato per scontato il disinteresse degli studiosi italiani, l'Autore osserva giustamente (pp. 250-252) che da un lato Londra fu a lungo considerata in subordine a Bruges, e dall'altro che gli studiosi britannici privilegiarono sempre gli studi sull'Hansa e sui Fiorentini (e quelli americani come Lane, aggiungiamo noi, quelli sui Veneziani). Notizie di fonte inglese sui mercanti italiani in Inghilterra si trovano in D. ABULAFIA, *Cittadino e denizen: mercanti mediterranei a Southampton e a Londra*, in *Sistema di rapporti ed élites economiche in Europa (secc. XII-XVI)*, a cura di M. DEL TREPPO, Napoli 1994 (Quaderni GISEM, 8), pp. 273-292.

noto come “E179 Project”, con l’intento di fornire la prima affidabile e dettagliata guida ai documenti superstiti riguardanti la tassazione del governo centrale in Inghilterra e Galles in un arco di cinque secoli, dal 1188 al 1688⁶. Il progetto divenne esecutivo nel 1994, prendendo le mosse da alcune contee inglesi sud-orientali, attraverso una progressiva classificazione informatizzata e disponibile *on line* sui terminali dell’Archivio di tutte le contee, *boroughs* e città cui i singoli pezzi archivistici si riferiscono.

La ricerca di cui si pubblicano qui i risultati prese le mosse proprio dal fondo E179 ed avvenne fra ottobre 2001 e marzo 2002, mentre la classificazione del fondo era in corso – e quindi, nonostante la cortese collaborazione e disponibilità del Personale, alcuni dei documenti visionati da Giuseppi non erano al momento rintracciabili. È stato comunque possibile ricavare una serie di elenchi nominativi che, integrata con altri dati (derivanti da fonti doganali e giudiziarie), permette di tracciare un quadro della colonia genovese in Inghilterra non nei suoi primi passi, ma nella sua piena maturità quattrocentesca – anzi, forse, alla vigilia del suo declino⁷. La risposta al vecchio invito del professor Lopez è stata dunque parziale e modesta (oltre che cronologicamente ritardata), ma si spera non risulterà priva di interesse.

1. I “*rendiconti degli ospitanti*” (hosting accounts)

La prima imposizione riguardante i mercanti stranieri in Inghilterra non fu di carattere eminentemente fiscale, non almeno in maniera diretta. Essa nacque da un profondo quanto generico sentimento xenofobo, peraltro diffuso e costante durante tutto il Medioevo (e purtroppo non solo), ma particolarmente acuto nell’isola negli anni Trenta e Quaranta del Quattrocento, anni di rovesci militari per gli Inglesi in Francia, nutrito e sobillato da un crescente nazionalismo e dalle aggressive ambizioni dell’emergente ed

⁶ B. DOBSON e R. GLASSCOCK, *Foreword*, in M. JURKOWSKI, C.L. SMITH e D. CROOK, *Lay Taxes in England and Wales, 1188-1688*, PRO Publications, Kew (Surrey) 1998, pp. V-VI.

⁷ Le fonti documentarie utilizzate per questo studio si trovano nel PUBLIC RECORD OFFICE (d’ora in poi PRO), nel fondo Chancery, sezioni Early Chancery Proceedings (d’ora in poi C1) e Patent Rolls (d’ora in poi C66) e nel fondo Exchequer, sezioni King’s Remembrancer Various Accounts (d’ora in poi E101), King’s Remembrancer Custom Accounts (d’ora in poi E122), King’s Remembrancer Memoranda Rolls (d’ora in poi E159) e King’s Remembrancer Subsidy Rolls (d’ora in poi E179).

influyente classe mercantile londinese⁸. La seconda sessione del Parlamento, aperta il 12 novembre 1439, esprime così un comune sentire, secondo cui gli stranieri potevano vendere e comprare senza alcun controllo (*à leur propre volonté et liberté*), abbattendo a loro piacimento i prezzi dei prodotti locali ed innalzando quelli dei propri, e quindi arricchendosi sempre più e sempre più depauperando le casse del Regno: *les merchauntz aliens graundement sount enrichiez, et vos subgitz merchauntz ... grèvouement empouvérez, et graund trésour par mesmes les aliens amesné hors de ycest vostre Roialme*. Fu quindi proposto che da allora in avanti nessuno di loro potesse vendere merci ad altri stranieri all'interno del territorio inglese e che tutti dovessero essere ospitati presso mercanti locali, ai quali era demandato il compito di sorvegliare e contabilizzare tutte le loro operazioni commerciali, fornendone due volte l'anno (a Pasqua ed a San Michele, il 29 settembre) un rendiconto ai baroni dell'Exchequer, gli amministratori delle finanze regie⁹. Gli "ospiti" dovevano inoltre vendere le loro mercanzie ed investirne il ricavato in prodotti locali entro otto mesi dal loro arrivo¹⁰.

⁸ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton 1951, pp. 139-141. La norma non costituiva una novità, ma era stata preceduta da ben dieci analoghi provvedimenti a partire dal 1390 e sarebbe stata seguita da altri sette nel corso del XV secolo, tutti tendenti ad impedire l'uscita dal paese di monete d'oro e d'argento. Tutte furono in buona parte disattese; ma solo l'*act* del 1439 produsse i «rendiconti degli ospitanti» giunti sino a noi. Era questo un aspetto della complessa politica monetaria nota come "bullionism", perseguita a lungo dalla Corona, impegnata in modo quasi ossessivo a contrastare la presunta carenza di denaro contante che affliggeva le economie nord-europee a partire dalla fine del XIV secolo, con l'impiego di mezzi coercitivi volti a favorire l'afflusso di metalli preziosi ed a evitarne il deflusso. J.H. MUNRO, *Bullionism and the Bill of Exchange: A Study in Monetary Management and Popular Prejudice*, in *The Dawn of Modern Banking*, a cura di F. CHIAPPELLI, New Haven and London 1979, pp. 196-198, 228-230 (bibliografia generale sul fenomeno a pp. 176-187; ID., *Wool, Cloth and Gold. The Struggle for Bullion in Anglo-Burgundian Trade, 1340-1478*, Brussels and Toronto 1972, p. 11 e sgg.

⁹ Il giorno di San Michele o *Michaelmas* segnava l'inizio dell'anno fiscale inglese; quando si parla, ad esempio, di rendiconti per l'anno 1450-51, si intende il periodo dal 29 settembre 1450 allo stesso giorno del 1451.

¹⁰ «Priount les Communes que come graundes damages et perdes de jour en autre aveignent à vous et votre people, taunt parmy les vendes et achats qe lez marchauntz aliens et estraungers facent à leur propre volonté et liberté, saunz ascun notice, governaunce et survien d'ascun de voz loialx lièges; come par tielx vendes et achates, quels ils facent ensemble de toutz maners merchaundises, chescun de eux oves que autre. Et auxi par les covyns et compassementz q'ils facent, d'empeier et abatier le price et value de toutz maners merchaundises de cest vostre noble Roialme, et encrècer et éhauncer le price de toutz lours propres mer-

È possibile che le lamentele inglesi fossero in parte fondate, anche se certo erano alimentate ed amplificate da un senso di frustrazione nei confronti dello strapotere economico-finanziario degli stranieri (e segnatamente degli Italiani) e del favore che esso provocava loro nell'*entourage* reale. Parallelamente cresceva l'insofferenza per il loro monopolio dei trasporti e si moltiplicavano le richieste affinché fossero navi inglesi a recarsi esse stesse oltre Gibilterra (*beyonde the Streytes of Marrok*) per imbarcare e riportare in patria le stesse merci in abbondanza ed a prezzi minori (*al suche maner of marchandises in grettere habundance, and at better chepe and price wythynne this Reaume*). Una successiva petizione parlamentare chiariva senza mezzi termini gli obiettivi del risentimento: *Venitians, Janueys, Lumbardes and other merchantes of Itaille* – e sembrava far proprie le tesi dell'anonimo autore del *Libelle of Englysche Polycye*, che nel 1436 aveva tuonato contro lo strapotere degli Italiani, proponendo di limitare la loro libertà commerciale ed auspicando al tempo stesso l'allestimento di una adeguata flotta mercantile inglese¹¹.

chaundises; par ount mesmes les marchauntz aliens grandement sount enriches, et vos subgitz merchauntz deinzseins d'icell vestre Roialme grèvouement empoverésez, et grand trésour par mesmes les aliens amesné hors de ycest vostre Roialme, les custumes et subsidies à vous par eux duez pur les causes suisditz grandement sustreitz, et la navie de vostre Roialme grandement amesnusez et anientisez. ... Please à vostre Hautesse ... d'ordeigner qe désore en avaunt null merchaunt alien ou estraungé vende null maner merchaundise à autre merchaunt alien ou estraunger, sur peyn de forfaiture de mesmes les merchaundises. Et qe toutz merchauntz aliens et estraunges, désore en avaunt venauntz ou demurauntz à marchandier, deinz ascun citée, ville, burgh ou port en Engleterre, soient south survieu de certains gentz appelliers hostes ou surveiours, à eux par les Mairs, Viscountz ou Baillifs de mesmes les citées, villes, burghs ou portes par la manière eunsuant assigniers. ... Et qe chescun tiel merchaunt, qe amesne ou face amesner désore en avant ascuns merchaundises, et les dischargera deins ascun porte ou lieu de dit Roiaome, les mette à vendre par survieu des ditz hostes. ... Et ferra chescun dez ditz hostes registrer et escrier en un livre de temps en temps toutz lez ditz merchaundises qe les ditz merchauntz aliens averont et receiveront, et toutz les vendes, achates, contractz et emploiemetes q'ils ferront par son scieu et survieu, et le transcript ent portera ou ferra porter devaunt les Trésorer et Barons de vostre Eschèker deux foitz par an, c'est assavoir all commencement de termes de Pasqe et Seynt Michell ... Et prendra le dit host pur son labour en ceo cas de chescun tiel merchaunt estraunger II d. pur chescun XX s. en value de toutz merchaundisez issint par lez ditz merchauntz ». *Rotuli Parliamentorum, ut et Petitones, et Placita in Parlamento*, London s.d. (1767-77, rist. 1832), 5. *Ab anno decimo octavo regis Henrici sexti ad finem eiusdem regni*, pp. 24-25. Per una precisa analisi dei tempi e dei modi di attuazione della norma v. M. JURKOWSKI, C.L. SMITH e D. CROOK, *Lay Taxes* cit., pp. 94-95.

¹¹ « Preyen the Communes that for so mochell, as it is wele knowen be experience of tyme passed, that whan the Venitians, Janueys, Lumbardes and other merchantes of Itaille,

La norma fu approvata, per una durata di sette anni, e prevedeva tecnicamente la stesura di due gruppi di documenti: in primo luogo un certificato dei sindaci (*certificacio*) in cui si elencavano i mercanti stranieri con la data della loro comparizione e con i nomi degli “ospitanti” o *hosts* loro assegnati; in secondo luogo i rendiconti (o *cedule*) compilati da questi ultimi che, dalla loro denominazione inglese, sono attualmente chiamati *hosting accounts*, o «rendiconti degli ospitanti». Da un punto di vista archivistico, i certificati sono conservati nella serie E179, gli *hosting accounts* in quella chiamata «King’s Remembrancer Various Accounts» o E101. Secondo Giuseppi, che come abbiamo detto poté visionare tutto il fondo, i certificati dei sindaci furono tuttavia compilati solo a Londra ed a Southampton¹².

È quasi superfluo rimarcare l’importanza che i rendiconti avrebbero, oggi, per lo studio delle attività dei mercanti italiani in Inghilterra. A costoro non poteva però certo sfuggire la pericolosità della norma, che da un lato impediva loro di risiedere in abitazioni proprie, imponendo una imbarazzante convivenza delatoria, e dall’altro sottoponeva le loro operazioni commerciali ad uno stretto controllo fiscale e doganale. In questi termini, la disposizione si rivelava molto più svantaggiosa per gli Italiani di quanto fosse vantaggiosa per gli Inglesi. Nondimeno un buon numero di Fiorentini, Veneziani, Lucchesi e Catalani si sottomise di buon grado alla nuova imposizione ed accoppiamenti fortunati (almeno per gli storici) di mercanti ligi e di *hosts* scrupolosi produssero importanti documenti commerciali, come nel caso

and other contres beyonde the Streytes of Marrok, brought be their carraques and galleys, and solde here in this Reaume suche wynes, spicere and merchandises, as grewe and were of the said contres, and none or fewe othere. ... And also where that the merchantes of Engeland with her shippes myght goo and bye there hemself suche merchandises, and brynge hem into Engeland; thanne were al suche maner of marchandises in grettere habundance, and at better chepe and price wythynne this Reaume, and the navie and the merchaundises of this said Reaume in bettere estate thanne ever they were or are lykly to be, whil the said Lumbardes .. have brought and brynge so fewe merchandises of their owne said contres, ... not only to her singuler avantauge, of outrageouse enrece in price of the merchandises of their said countes, ... but eke to gretter hurt of alle the navie and commune harme to the same Reaume. Please it to youre Hyennesse, ... that after the fest of Seynt Michell nexte comynge none Itaillian, nor other merchant of the contres beyonde the said Straites of Marrok, felle wythin this Reaume non other merchandise than ys or schall be of the contres beyonde the saide Strayte, in peyne of forfeiture of the value of all the said merchandises ». *Rotuli Parliamentorum* cit., 5, pp. 31-32. Il *Libelle of Englysche Polycye* è stato edito a cura di G. WARNER, Oxford 1926.

¹² M.S. GIUSEPPI, *Alien Merchants* cit., p. 86.

dei rendiconti di John Bentham a Southampton fra il 1441 ed il 1443¹³. Ma i Genovesi, come vedremo, avrebbero tenuto un diverso comportamento.

2. *Le tasse sugli stranieri* (Alien subsidies)

La stessa sessione parlamentare che aveva promulgato gli *hosting accounts*, riconvocata a Reading il 14 gennaio 1440, tornò ad occuparsi degli stranieri residenti per imporre loro una tassa annua di 16 denari se erano capifamiglia (*every persone housholder not English borne*), di 6 denari se non lo erano (*every other persone non hosholder, and noght borne in Engelande: familiari, servitori e collaboratori*). Tecnicamente, in questo caso, era prevista prima la riunione di un gruppo di cittadini giurati dinnanzi al giudice di pace in ogni contea ed in ogni sua suddivisione amministrativa, per accertare i nomi degli stranieri viventi sul territorio; il risultato di questa indagine preliminare (*inquisicio*) veniva inviato all'Exchequer, che in un secondo tempo ordinava sulla sua base i relativi pagamenti, da eseguirsi in due rate a Pasqua ed a San Michele¹⁴. Al termine della riscossione, tre pergamene arrotolate, la prima contenente l'ordine regio per dare inizio all'operazione (*littere patentes*), la seconda costituita dall'*inquisicio* e la terza dai rendiconti dettagliati delle esazioni (*computus per particulas*), insieme con il denaro riscosso, venivano riposte all'interno di un sacchetto di pelle e, chiuse con un legaccio, nuovamente trasmesse a Westminster Hall per essere consegnate ai baroni dell'Exchequer. A parte ovviamente il denaro, buona parte dei sacchetti con il loro contenuto sono sopravvissuti intatti sino ad oggi nel fondo E179 del Public Record Office.

La tassa fu istituita per una durata di tre anni, e fu giustificata con la necessità di garantire la sicurezza sui mari (*for the kepyng and defence of the see*), sulla spinta dell'emergenza bellica¹⁵. In realtà, come osserva la Thrupp,

¹³ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 97-98. Gli *hosting accounts* sugli Italiani a Londra sono stati analizzati da E. FRYDE, *The English Cloth Industry and the Trade with the Mediterranean, c. 1370 - c. 1480*, in *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana (nei secoli XII-XVIII)*, "Atti delle « Settimane di studio » dell'Istituto internazionale di storia economica « F. Datini » di Prato", 2, Firenze 1976, pp. 363-367.

¹⁴ Anche in questo caso, tempi e modi di attuazione della norma sono descritti da M. JURKOWSKI, C.L. SMITH e D. CROOK, *Lay Taxes* cit., pp. 94-95.

¹⁵ *Ibidem*, « To the worship of God, we your povere Communes, by youre hie com-maundement comen to this your present Parlement, for the Shires, Citees and Burghes of

a parte la xenofobia la scelta cadde sugli stranieri (*aliens*, donde il nome di *Alien subsidy* dato alla tassa) perché erano forse l'unico gruppo nel paese che non sarebbe stato in grado di ribellarsi ad una nuova imposta. Si trattò comunque di una scelta scarsamente efficace, e se i Comuni si aspettavano un aumento sostanziale delle entrate avevano evidentemente sopravvalutato il numero degli stranieri residenti e la loro disponibilità alla pressione fiscale: a giudicare dai dati di dodici contee relativi alla prima esazione del 1440, le somme raccolte si aggirarono attorno al 50-60% del previsto; l'Hampshire, una delle contee più zelanti, pagò circa il 75% del dovuto. Inoltre, pochi mercanti e pochi servitori di grandi case figurano fra i tassati. Sembra chiaro dunque che l'imposta era stata pensata non per i gruppi potenti ed influenti, ma per artigiani e manovali e servitori di piccole case¹⁶. Comunque, alla sua scadenza, la tassa fu rinnovata per altri due anni dal Parlamento nel suo ultimo giorno di sessione, il 27 marzo 1442; non furono modificate le quote imponibili, ma ai Gallesi ed ai naturalizzati Inglesi (*denizens*), già esentati dalla prima promulgazione, vennero aggiunti gli Irlandesi e gli abitanti delle isole della Manica¹⁷.

this your noble Reaume, by thassent of alle the Lordes Spirituell and Temporell, by your aucto-rite roial in this your said Parlement assembled, graunte to yow, oure Soveraine Lorde, for the keypyng and defence of the see, a certeyne subsidie to be levied and paied in the maner and fourme that foloweth. That is to sey, that every persone housholder not English borne, dwellyng withynne this your said Reaume, men and women borne in Wales, and other made denizens except, paye to yowe yerely XVI d. And that every other persone non housholder, and noght borne in Engelande, except afore except, paie to yowe yerely VI d., atte festes of Pasch and Seynt Michel by evyn portione. And if it so be, that eny such persone not borne in Engelande, chargeable to this paiement aforesaide, dye or voyde, so that leveye of such money of hem that so dyen or voyden, maye not be made; than thanne yat shall make accompte in your Eschequer for the levie of such money, uppon the others, have theroffe due allowance uppon her said accomptes. Purveyed alwey, that women not English borne, to eny English men or Walshmen wedded, men of religions obediencers, children withynne the age of XII yere, be not comprehended withynne this ordenaunce and graunte. And that this ordenaunce endure and stande in his force, fro the begynnynge of this Parlement, to the ende of III yere thanne next fuyngge ». *Rotuli Parliamentorum* cit., 5, p. 6.

¹⁶ S.L. THRUPP, *A survey of the Alien Population in England in 1440*, in «*Speculum*», XXXII (1957), pp. 262-263.

¹⁷ « ... Yat is to say, yt every persone housholder, not Englishe borne, duellyng withinne yis your saide Roialme, men and wimmen borne in Wales, in Irland, in the isles of Gersey and of Garnesey, and other made deniszeins except, paie to yowe yerely XVI d.; and that every other persone none housholder, not borne Englishe, except afore except, pay to you yerely

Raccolta l'ultima volta il 29 settembre 1444, l'*Alien subsidy tax* fu temporaneamente accantonata¹⁸. Il 16 giugno 1449 il Parlamento riunito a Winchester la rinnovò per altri tre anni, con un ampliamento delle esenzioni (estese a comprendere i sudditi inglesi in Francia di Normandia, Guascogna e Guienna) e con le stesse quote. Ma una nuova categoria venne differenziata, composta da quelli che venivano esplicitamente elencati, in pittoresco disordine, come Veneziani, Italiani, Genovesi, Fiorentini, Milanesi, Lucchesi, Catalani, Albertini (una curiosa distinzione per indicare i membri della società fiorentina degli Alberti), Lombardi, Anseatici e Prussiani. A costoro si richiedeva un versamento annuo capitaro di 6 soldi e 8 denari se erano mercanti, di 20 denari se erano loro dipendenti o fattori (*their clerks* o *factours* o *brokers* o *attourneys*)¹⁹. È probabile che questa nuova aliquota così specifica cercasse di correggere le iniquità già segnalate dalla Thrupp: l'evidenziazione della categoria più ricca era un modo per diminuirne l'evasione, mentre le quote imponibili più elevate esprimevano la preoccupazione per una maggiore equità contributiva. Ma certo essa cercava anche di compensare le minori entrate dovute alle vaste esenzioni di sudditi inglesi in Francia²⁰.

VI d., atte the festes of Pasqe and Seint Michell by even portion ». *Rotuli Parliamentorum* cit., 5, pp. 38-39. Modalità tecniche in M. JURKOWSKI, C.L. SMITH e D. CROOK, *Lay Taxes* cit., p. 96.

¹⁸ Così almeno secondo M. JURKOWSKI, C.L. SMITH e D. CROOK, *Lay Taxes* cit., pp. 96, 101. Ma, come vedremo, almeno per Southampton, abbiamo rintracciato le riscossioni relative al 1446-47.

¹⁹ « ... That is to say, of every persone not born within your said Royalme, youre lande of Irland and Wales, youre duchies of Normandy, Gascoigne and Gyane, the yles of Garresey and Gernesey, nor your liegman born in eny place under youre obeisaunce housholdyng within this youre said Royalme, XVI d.; and of every persone not born within youre said Royalme, landes, duchies and yles, beyng within your said Royalme, and not housholdyng within the same, VI d. And also we, youre said Commens, for the sayd defence, graunten to you, our Sovereigne Lord, anhoter subsidie, to be payed in manere and fourme folowyng. That is to say, that every Venician, Italian, Januey, Florentyn, Milener, Lucan, Cateloner, Albertyns, Lumbard, Hansers, Pruciers, beyng merchants or factours, and all other merchants straungiers, borne oute of youre said lordshippes, duchies and isles, and dwellyng within this youre Royalme, or shall dwell duryng the said graunte, paye to you, oure Sovereigne Lord, a subsidie, that is to say, everych of theyme VI s. VIII d.; and their clerkes, everych of theym XX d. The sayd subsidies to be levyed and payed to you at the fest of Seynt Michell next comyng, and so yerly of everych of thayme hereafter at the said fest, by the space of III yere than next folowyng ». *Rotuli Parliamentorum* cit., 5, p. 144. Modalità tecniche sempre in M. JURKOWSKI, C.L. SMITH e D. CROOK, *Lay Taxes* cit., pp. 100-101.

²⁰ S.L. THRUPP, *A survey* cit., p. 270.

Al suo interno, comunque, la nuova categoria ricalcava la distinzione originaria (che sarebbe stata infatti ripresa nei provvedimenti successivi) fra capifamiglia (*householders* o *hospicia tenentes*) e non (*not householders* o *hospicia non tenentes*), in quanto i fattori erano considerati come componenti della famiglia dei loro padroni, poiché ospitati nelle loro case – e così venivano infatti definiti: *not housholdyng, but sojournyng e dwellyng and not howsoldhng*.

Scaduto nel 1452, il sussidio fu rinnovato a Reading il 6 marzo dell'anno seguente, con un aumento a 40 soldi e 20 soldi rispettivamente delle quote per i mercanti ed i loro fattori e con l'inclusione nel loro gruppo degli *Esterlyng*, un termine che indicava gli Anseatici orientali (Tedeschi dell'est e Baltici)²¹. La sua durata fu istituzionalizzata questa volta come un vitalizio a favore del re Enrico VI. Ma nel 1461, quando egli fu depresso dalla vittoriosa casa di York, il suo successore e rivale Edoardo IV continuò la riscossione, affrettandosi a precisare che era in questione la vita naturale di Enrico, non quella come re. Perciò solo quando quest'ultimo morì, il 22 maggio 1471, la tassa decadde nuovamente²².

Dopo di allora, l'*Alien subsidy* avrebbe segnato solo due isolate riapparizioni: la prima nel 1483, con una sola riscossione, che la morte di Edoardo IV posticipò di un anno nel breve e debole regno di Riccardo III, il quale decretò l'esenzione di quasi tutti i mercanti stranieri, limitandosi a colpire con quote più gravose gli artigiani (*every persone artificer*) ed i proprietari di bir-

²¹ «...That is to say, of every persone not borne within this youre said Reaume, londes of Irlond and Wales, people born in youre Duchies of Gascoigne, Guyen and Normandie, nowe being, and that hereafter shal be under youre obeisaunce, except and forprised, housholdyng withinne this youre said Reaume, XVI d.; and of every persone not borne within youre said Reaume, landes, duchies and isles, not under youre obeisaunce, beyng within youre said Reaume, and not housholdyng withinne the same, VI d., except before except. ...That is to say, of every Venician, Esterlyng, Italian, Januay, Florentyne, Milener, Lucan, Cateloner, Albertyn, Lumbard, Hansard, Prucier, beyng merchauntz, brokers or factours, or their attourneys, not beyng denisins within this youre Reaume, and all other merchauntz strangers borne out of youre said lordshippes, duchies and isles aforesaid, nor under youre obeisaunce, and dwellyng within this youre Reaume, or shal dwelle duryng youre naturell life housholdyng within the same, XL s.; and of every Venician, Esterlyng, Italian, Januay, Florentyne, Milener, Lucan, Cateloner, Albertyn, Lumbard, Hansard and Prucier, ... not housholdyng withinne the same, but sojournyng in any place under youre obeisaunce, ... XX s. ». *Rotuli Parliamentorum* cit., 5, p. 230.

²² M. JURKOWSKI, C.L. SMITH e D. CROOK, *Lay Taxes* cit., pp. 106-107.

riere (*kepyng eny house for bruyng of bere*), ma esentandone i servitori²³; la seconda ancora con una sola riscossione, che ebbe luogo nell'aprile 1488 ed i cui rendiconti sono andati perduti, che prevedeva per i mercanti le stesse quote del 1449²⁴.

3. I Genovesi a Londra

Con una colonia straniera di almeno 1500 persone, pari al 5% della sua popolazione, già nel Quattrocento Londra era una metropoli cosmopolita²⁵ – seppure percorsa da una costante sorda corrente xenofoba, che di tanto in tanto esplodeva in violente manifestazioni di insofferenza²⁶. In più, essa era

²³ «...That is to sey, of every persone artificer, not borne within this youre Reame, not made deynszen, housholdyng within the same Reame, VI s. VIII d.; people born in youre landes or Irlond and Wales, Berwik and the boundes therof, Caleis and the marches therof, and all the iles under youre obeisaunce, the people also born in youre duchies of Gascoign, Guyen and Normandie, ... except and forprised; ... and of every persone ... not housholdyng within the same, XI s., except servauntez of husbondrie. And of every persone not deynszen, except before except, kepyng eny house for bruyng of bere within this youre seid Reame, XX s. And also of every Venician, Italyan, Januey, Florentyne, Milener, Cateloner, Albertyn and Lombard, beyng merchaunt, broker or factour or attourney to eny of them, ... housholdyng or sojournyng within the same Reame by the space of III monethes, XL s.; ... and not housholdyng within the same, but sojournyng ..., XX s.». *Rotuli Parliamentorum* cit., 6 (*ab anno duodecimo regis Edwardi IV ad finem ejusdem regni*), pp. 197-198; M. JURKOWSKI, C.L. SMITH e D. CROOK, *Lay Taxes* cit., pp. 120-121.

²⁴ «... That ys to sey, of every persone artificer, not borne within this youre said Realme, not made denyzen, housholdyng within the same Reame, VI s. VIII d.; ... and of every persone not denyzein, except before except, kepyng any house for bruyng of bere within this youre said Realme, XX s.; and also of every Venytian, Italyan, Januey, Florentyne, Mylener, Cateloner, Albertyn and Lombard, beyng merchaunt, broker, or factour or attorney to any of them, ... and of every other straunger merchaunt, ... howsholdyng or sojournyng within the same Realme, by the space of III monethes, XL s.; and of every Venytian, Italian, Januey, Florentyne, Miliner, Lucan, Cateloner, Albertyn and Lombard, beyng merchaunt or factor, ... dwellyng within this your said Realme and not howsholdyng within the same, but sojournyng, ... XX s.». *Rotuli Parliamentorum* cit., 6, pp. 401-402; M. JURKOWSKI, C.L. SMITH e D. CROOK, *Lay Taxes* cit., p. 121.

²⁵ S.L. THRUPP, *A survey* cit., pp. 265-266; EAD., *The Merchant Class of Medieval London*, Ann Harbor 1962, pp. 50-51.

²⁶ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., p. 149 e sgg.; W.I. HAWARD, *Transactions between the Lancastrian Government and the Merchants of the Staple from 1449 to 1461*, in *Studies in English Trade in the Fifteenth Century*, a cura di H. POWER e M.M. POSTAN, New York 1966, pp. 309-311.

anche il centro economico e finanziario del Regno, un grande mercato di consumi e di redistribuzione – senza dimenticare l'importanza della prossimità della corte e dei suoi vari organismi di governo e sottogoverno²⁷.

Quando, tra il giorno di Pasqua e quello di San Michele del 1440, il sindaco di Londra Robert Large compilò la sua *certificacio* degli stranieri residenti in città ed assegnò loro gli “ospitanti”, l'elenco comprendeva 247 nominativi, fra i quali forse 185 erano italiani. In più il documento citava *alios galiottos* (in porto erano giunte tre galere veneziane), senza precisarne né il numero né il nome; è probabile che i nomi di altri marinai fossero tra quelli trascritti, visto che ad un solo “ospitante”, Stephen Stychemerssh, furono assegnati non meno di 120 uomini, i cui traffici previsti non dovevano dunque essere di particolare rilevanza²⁸. Nell'elenco figuravano ventisette Genovesi, ventuno mercanti e sei fattori, e fra i primi tre Centurione, tre Giustiniani, tre Spinola, un Cattaneo, un Cicala, un Grillo, un Lomellini, un Pinelli, un Vivaldi ed anche (caso unico) tre Savonesi²⁹. Censito dal 5 all'8 aprile, il gruppo dei Genovesi rifiutò tuttavia di sottoporsi al controllo degli *hosts*. Le autorità londinesi incarcerarono allora Luca Vivaldi ed altri suoi colleghi, ma senza risultato: il 1 maggio, i Genovesi, unici fra tutti gli stranieri, furono esentati dalla tassa per ordine diretto del re Enrico VI³⁰. Non può sembrare casuale, a questo proposito, il fatto che poco più di anno prima Leonardo Cattaneo, Tommaso Cicala ed altri mercanti genovesi avessero concesso allo stesso re un prestito di mille sterline³¹. Sta di fatto che non vi furono più Genovesi nella successiva *certificacio* per il 1443-44³². Ma la

²⁷ J. HEERS, *Gènes au XV^{me} siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, p. 406 e sgg.; E. BASSO, *Note sulla comunità genovese* cit., pp. 260-265.

²⁸ PRO, E179/144/45, ms. 2; M.S. GIUSEPPI, *Alien Merchants* cit., pp. 86-87.

²⁹ L'elenco completo è costituito dai mercanti Ambrogio Delfino, Michele Vacca, Giovanni Sacco, Leonardo Cattaneo, Battista, Federico e Matteo Centurione, Tommaso Cicala, Giacchino, Giovanni e Pietro Giustiniani, Percivale Grillo, Bartolomeo Lomellini, Gregorio Pinelli, Battista, Sorleone e Teramo Spinola, Luca Vivaldi, Giovanni Briano, Cristoforo Boidi ed un Percivale di cui manca il cognome; i loro dipendenti sono Michele, fattore di Tommaso Cicala, due fattori di Gregorio Pinelli, Raffaele e Geronimo, fattori di Giovanni Briano, e Baldassarre *clerk*.

³⁰ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., p. 156; PRO, C66/447, membr. 3.

³¹ Calendar of the Close Rolls preserved in the Public Record Office, Henry VI (1435-1441), London 1937, pp. 258, 416.

³² PRO, E179/144/56, ms. 2.

relazione contabile sull'attività dei suoi "ospiti" che John Chicele, droghiere ed *alderman* di Londra, aveva trasmesso ai baroni dell'Exchequer nell'aprile 1442 conteneva i rendiconti delle compravendite effettuate da Ambrogio Delfino, Michele Vacca e Giovanni Sacco, i tre mercanti savonesi a lui affidati³³. Le *nationes* di Italiani all'estero non erano dunque sempre libere dai contrasti e dalle diatribe che le dividevano in patria.

Fra gli elenchi dei contribuenti all'*Alien subsidy* è stato possibile rintracciare soltanto quello del 1449-50 (che riporta i nominativi di trentatré Genovesi, sedici mercanti e dicassette fattori), del 1457-58 (in cui fu indicato solo il numero dei paganti: cinque mercanti e trenta fattori) e quello del 1483, in cui gli stranieri esentati da Riccardo III non furono trascritti³⁴. La *inquisicio* di quest'ultimo anno, trascritta da Bolton, comprendeva tuttavia il nome di Giovanni Giustiniani e quelli di quindici servitori di Pancrazio Giustiniani, Cosma Spinola, Giovanni Ambrogio *de Nigrono* e Giovanni de Marini³⁵.

I ruoli del 1449-50 rivestono interesse particolare, poiché furono compilati separatamente per i ventiquattro quartieri (o *wards*) della città (seppure raggruppati in quattordici esazioni), e permettono quindi di abbozzare una mappa delle residenze mercantili. L'elenco comprendeva nove Spinola, quattro Di Negro, tre de Marini e tre Centurione, due Cattaneo, due Fornari, due Salvago e due Scotto, un Doria, un Grimaldi, un Lercario, un Lomellini, un Passano e un Pinelli. Come mostra la tabella 1, la maggior parte di essi (quattordici fra mercanti e fattori) dimorava nei quartieri di Broadstreet e Bishopsgate, sette (tutti Spinola) in quelli di Candlewick, Dowgate e Wallbrook; cinque erano censiti a Billingsgate e presso il London Bridge, altrettanti a Langbourn e Portsoken (in realtà certo solo nel primo quartiere, visto che il secondo si trovava decentrato al di fuori dalle mura) e due, infine, a Cornhill e Lime Street. Si noti che gli acquisti di panni e lana effettuati

³³ PRO, E101/128/31, f. 32 *r-v*. Il documento, per la parte relativa al rendiconto dell'attività dei Savonesi, è stato pubblicato da A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi in Inghilterra e nelle Fiandre, 1371-1460*, in «Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria», n.s., XXXVIII (2002), doc. 12 (pp. 137-138).

³⁴ PRO, E179/235/23 (*inquisicio*, 1449-50), E179/236/76 (*computus*, 1457-58), E179/269/34 (*computus*, 1483-84). Per i dati integrativi cfr. la tabella 5 posta al termine di questo studio.

³⁵ J.L. BOLTON, *The Alien Communities of London in the fifteenth century. The Subsidy Rolls of 1440 and 1483-4*, London 1998, p. 74; il documento è E179/242/25.

Tabella 1 - *Mercanti e fattori genovesi a Londra divisi nelle diverse wards cittadine, 1449-50 (E179/235/23)*

	Mercanti	Fattori
Broad Street e Bishopsgate	Ambrosius Spynelle Iohannes de Nigro Raphael de Lerka Iohannes Ambrose de Maryne Marcus de Maryne Iohannes de Maryne	Octabiane de Nigre Baptiste de Nigre Barnabas Pinel George Centurione Cristofere Barnabas Grymalde Iohannes Passane Andreas Furnar Franke Furnar
Ponte e Billingsgate	Lodovicus Scote Antonius Sentorionus	Antoni de Nigro Leonarde Scot Gregorius Centurione
Dowgate, Candlewick e Walbrook	Cipryanus Spynelle Geronimus Spynelle Baldewinus Spynelle	Iacob Spynelle Robertus Spynelle Georgius Spynelle Henricus Spynelle
Portsoken e Langbourn	Ambrosius Spynelle Cristoferus Catayne Leonardus Catayne	Franciscus Salvago Reginaldus Salvago
Cornhill e Lime Street	Raphaell Daurea Cristoferus Lomelyne	

dai Genovesi nel biennio fiscale 1458-60 e registrati nei “Memoranda Rolls” ebbero luogo per quasi il 90% nelle parrocchie di Saint Edmund (53%) e di Saint Mary Woolnoth (34,5%), entrambe in Lombard Street nel quartiere di Langbourn, ed il rimanente nelle parrocchie di Saint George e di Saint Botolph in quello di Billingsgate³⁶. Non è un caso, dunque, che la maggior densità relativa di residenti genovesi si verificasse proprio nel piccolo quartiere di Langbourn, traversato sul suo asse maggiore da Lombard Street, mentre a Billingsgate si trovava la darsena dove attraccavano le imbarcazioni

³⁶ PRO, E159/235 e E159/236, *passim*.

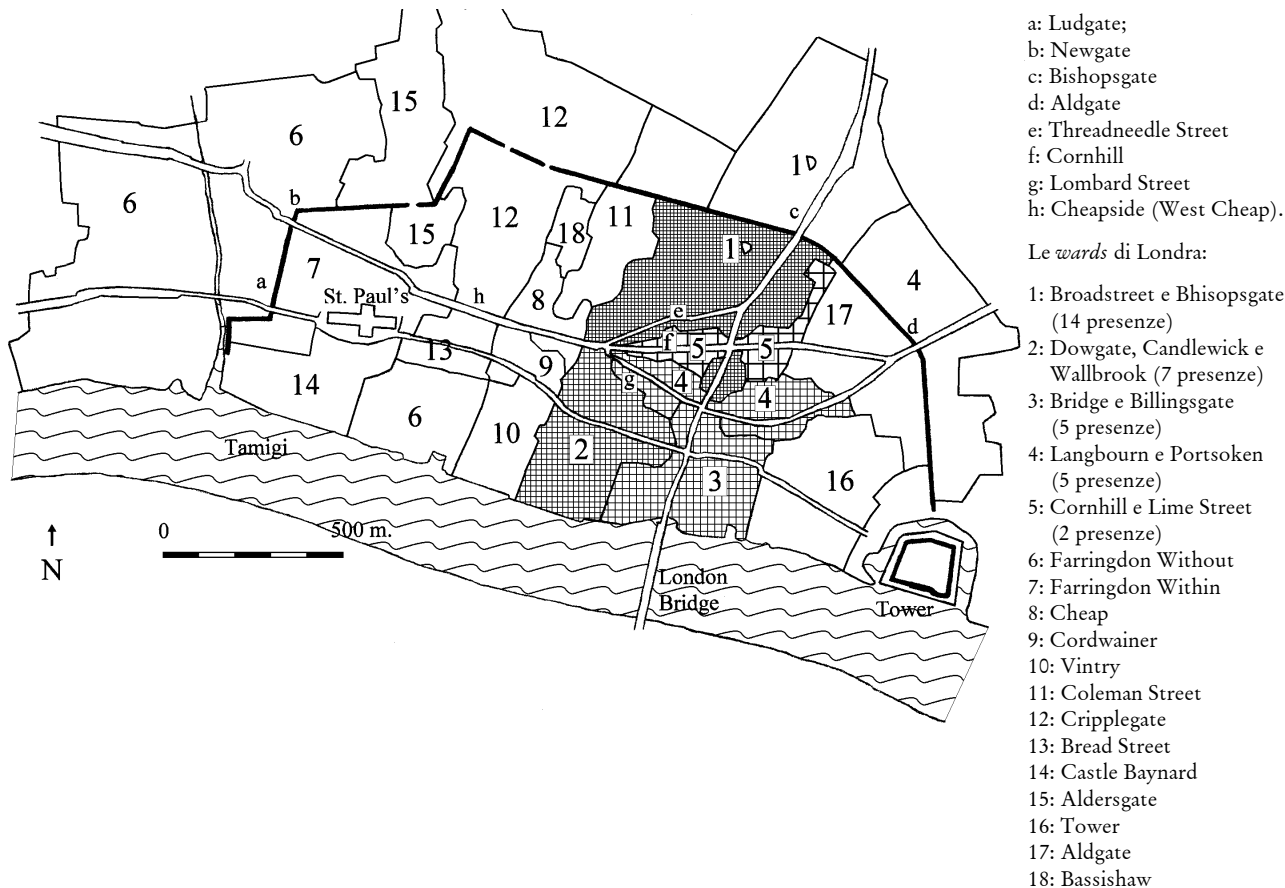


Figura 1- Distribuzione dei mercanti genovesi e dei loro fattori a Londra nei diversi quartieri (o *wards*) della città nel 1449-50 (fonte: E179/235/23).

che avevano risalito il Tamigi, e segnatamente quelle che trasportavano i carichi delle navi genovesi trasbordati a Sandwich od a Southampton³⁷.

A differenza dei quartieri centro-meridionali, intasati da piccole e strette case a schiera assai compatte, i quartieri settentrionali di Broadstreet e Bishopsgate ospitavano dimore più spaziose affacciate su spazi aperti. Qui abitava Benedetto Lercario, la cui casa *in parochia Sancte Elene in warda de Bysshopisgate* fu perquisita nel 1460 dall'ispettore doganale William Spencer alla ricerca di una balla di grano del paradiso fraudolentemente mimetizzata³⁸. Negli stessi anni e presso la stessa Saint Helen Bishopsgate Cattaneo Pinelli era locatario di una lussuosa abitazione, composta probabilmente da parecchi locali collegati affacciati su di un cortile ed un giardino, che nel 1466 sir John Crosby acquistò dal priorato di Sant'Elena, trasformandola in una delle più sontuose residenze del suo tempo³⁹.

La figura 1 mostra chiaramente come le abitazioni dei Genovesi a Londra si concentrassero dunque lungo l'asse sud-nord che attraversava la città, dal London Bridge alla Bishopsgate, intersecato a metà dal ventaglio di Lombard Street, Cornhill e Threadneedle Street convergenti su Cheapside.

La raccolta edita degli atti della Corte d'Appello londinese contiene i nomi di numerosi Genovesi e permette di ampliare i limiti cronologici del-

³⁷ J. SCHOFIELD, *The Building of London from the Conquest to the Great Fire*, London 1993, p. 121; A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., p. 55; J. HEERS, *Gènes au XV^{me} siècle* cit., pp. 408-409. Specificamente sulla Billingsgate v. J. SCHOFIELD, *Medieval waterfront buildings in the city of London*, in *Waterfront archaeology in Britain and Northern Europe*, a cura di G. MILNE e B. HOBLEY (« Council for British Archaeology Reports », 41, 1981), pp. 30-31.

³⁸ « Memorandum quod Willelmus Spenser, scrutator domini Regis in portu Londone, venit coram Baronibus huius Scaccarii, duodecimo die februarii hoc termino, et sacramentum prestitit corporale quod ipse, septimo die februarii ultimo preterito, apud Londonam, in parochia Sancte Elene in warda de Bysshopisgate, invenit in quadam domo cuiusdam Benedicti Larcarius, mercatoris de Ianua, unam balam granorum paradisi, ad valenciam centum librarum, de bonis cuiusdam Agustini Huiusmarys, suspiciose et fraudelente (*sic*) paccatam et cum cordulis circumligatis ad instar et modum cuiusdam bale de wode ». PRO, E159/236, c. 214 r (*recorda*, Hillary, 29).

³⁹ J. SCHOFIELD, *The Building of London* cit., pp.123-124; ID., *Medieval London Houses*, London 1994, p. 161. Nel 1907 la *hall* costruita da Crosby fu accuratamente smontata e trasferita a Chelsea; della antica dimora è sopravvissuto il toponimo Crosby Square, una piazzetta a cui si accede attraverso un passaggio coperto sul lato orientale della Bishopsgate, di fronte al grattacielo della National Westminster Bank, e sui cui si affaccia ancora la rimaneggiatissima chiesetta di Sant'Elena.

l'indagine, suggerendo una presenza in città prolungata (anche se non necessariamente continuativa) di Isnardo Cattaneo dal 1426 al 1429, di Bartolomeo Spinola dal 1428 al 1431 e proprio del Cattaneo Pinelli di cui si è appena parlato dal 1460 al 1462⁴⁰. Riguardo al primo, la conferma viene dall'espressa citazione di *Isenardus Cathan de Ianua mercator, commorans in civitate Londone*, contenuta in un *memorandum* del 1429⁴¹. Francesco Spinola *nuper de Londone, mercator alienigena*, è infine citato nello stesso fondo archivistico nel 1458⁴²

4. I Genovesi a Southampton

Da quando, nella prima metà del Trecento, i Genovesi avevano rimpiazzato le galere con grandi navi da carico inadatte alla navigazione fluviale, abbandonando così lo scalo londinese, Southampton era diventata il principale approdo inglese del commercio mediterraneo⁴³. Oltre che un buon bacino di attracco, la città offriva anche agevoli comunicazioni terrestri e marittime con la capitale ed era situata allo sbocco della regione dove si concentrava la più importante produzione tessile del paese, che costituiva di per sé un ricco ed autonomo mercato di scambi⁴⁴. Seppure contasse poco meno di duemila abitanti⁴⁵, la Southampton quattrocentesca poteva ormai essere considerata una sorta di colonia commerciale italiana, grazie anche ai buoni rapporti ed alla stretta interdipendenza economica fra i mercanti stranieri e l'oligarchia mercantile locale che monopolizzava il governo cittadino – il che, naturalmente, configurava una situazione ambientale ben diversa da quella di Londra. Uomini come Walter Fetplace, Robert Aylward, John Emory ed altri avevano ottime relazioni con gli Italiani (e segnatamente con

⁴⁰ *Calendar of Plea and Memoranda Rolls preserved among the Archives of the Corporation of the City of London at the Guildhall, A.D. 1413-1437*, a cura di A.H. THOMAS, Cambridge 1943, pp. 187-188, 208-210, 221, 225, 245, 249; *Calendar cit., A.D. 1458-1482*, a cura di P.E. JONES, Cambridge 1961, pp. 15, 27-28.

⁴¹ PRO, E159/206, c.174v (*recorda*, Hillary, 11).

⁴² PRO, E159/234, c.243r (*recorda*, Hillary, 21).

⁴³ J. HEERS, *Gênes au XV^{me} siècle cit.*, pp. 408-410, 457-458.

⁴⁴ C. PLATT, *Medieval Southampton. The port and trading community, A.D. 1000-1600*, London and Boston 1973, p. 154.

⁴⁵ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants cit.*, p. 38.

i Genovesi) e controllavano al tempo stesso la loro assegnazione agli “ospitanti”, favorendone generosamente l’evasione⁴⁶.

Non c’è dunque da stupirsi se la *certificacio* compilata come sindaco da Walter Fetplace fra il 2 aprile ed il 4 luglio 1440 non comprendesse il nome di alcun Genovese – e lo stesso sarebbe ovviamente avvenuto, in forza della successiva esenzione regia, negli elenchi e negli *hosting accounts* degli anni seguenti⁴⁷.

Riguardo invece all’*Alien subsidy*, l’esame delle presenze genovesi a Southampton risulta assai più completo di quello londinese, da un lato per il maggior numero di elenchi di tassazioni rintracciati (relativi a tredici anni fiscali⁴⁸), dall’altro per la presenza nell’archivio cittadino (il Southampton Civic Record Office) di numerosi registri doganali e fiscali locali che permettono di integrare ed arricchire le informazioni precedenti⁴⁹.

Supponendo che qualche saltuaria omissione sia imputabile a semplice trascuratezza (involontaria o compiacente), gli elenchi riportati nelle tabelle 2 e 3 suggeriscono una presenza continuativa in città di Edoardo Cattaneo (quasi sempre affiancato da un familiare e per gli ultimi nove anni da Angelo, giunto come fattore) per oltre un trentennio. L’inizio della permanenza dei Cattaneo a Southampton viene comunque anticipato di un altro trentennio, anche se senza sicure prove di continuità, grazie al contributo di altre fonti.

⁴⁶ *Ibidem*, pp. 156-157, 169-170.

⁴⁷ Le *certificaciones* rintracciate sono le seguenti: PRO, E179/173/105 (sindaco Walter Fetplace, 1440), E179/173/101 (sindaco John Emory, 1440-41), E179/173/107 (sindaco Peter James, 1442-43), E179/173/110 (sindaco Walter Fetplace, 1444-45). Gli *hosting accounts* relativi a Southampton sono stati esaminati da A.A. RUDDOCK, *Alien hosting in Southampton in the XV century*, in « Economic History Review », XVI (1946), pp. 30-37.

⁴⁸ Essi sono, nell’ordine: PRO, E179/176/585, ms.2r (*computus* relativo all’intera contea dell’Hampshire con 1070 iscritti, 1439-40), E179/173/100 (*inquisicio*, 1440-41), E178/235/68 (*computus*, 1446-47), E179/173/116 (*computus*, 1449-50), E179/173/115, ms.2 (*inquisicio*, 1450-51), E179/173/136 (*computus*, 1455-56), E179/173/139 (*computus*, 1456-57), E179/173/37, ms.2, ed E179/173/142 (due copie della stessa *inquisicio*, 1459-60), E179/173/133, ms.1 (*computus*, 1461-62), E179/173/135 (*computus*, 1463-64), E179/173/134, ms.2 (*inquisicio*, 1465-66), E179/173/131, ms.1 (*computus*, 1466-67), E179/173/132 (*inquisicio*, 1468-69). Ad essi va aggiunto E179/173/120 (*inquisicio*, 1452-53), in cui non sono elencati Italiani.

⁴⁹ Le fonti documentarie locali si trovano nel SOUTHAMPTON CIVIC RECORD OFFICE (d’ora in poi SCRO), nel fondo Southampton Corporation, sezioni Petty Customs o Port Books (d’ora in poi SC5/4) e Brokage Books (d’ora in poi SC5/5).

Tabella 2 - *Mercanti e fattori genovesi a Southampton, 1439-1457*

	Mercanti	Fattori
1439-40 (E179/173/585)	Edwardus Catane Rogerius Catane Iohannes Catane Andreas Spynelle Simon Spynelle Angelus de Negro	
1440-41 (E179/173/100)	Gregorius Catan Andreas Spynelle Simone Spynelle Angelus de Negro	Edwardus Catan Jenet Catan Galycius de Negro
1446-47 (E179/235/68)	Edwardus Catane Dimitrus Spynelle Marcus Spynelle Angelus de Nigro Gentilis de Camilla	Laurencius Catane Lucianus Spynelle Kyriigo Broynon
1449-50 (E179/173/116)	Edwardus Catane Francus Catane Andreas Spynelle Dymytres Spynelle Ieronimus Spynelle de Negre Risigo Erm..... [.....]	Lucas Spynelle Passane Raphael de Negre Napolyonis Lomelyne
1450-51 (E179/173/115)	Lazarus Cattanio Bernard Spynelle Angelus de Nigro Cristoforus de Vernacia	Andreas Spynelle Napoleone Lomelyne
1455-56 (E179/173/136)	Edwardus Catane Lucas Spynelle Angelus de Nigro Gentile de Camilla	Lucean Spynelle Napulio Spynelle Ieronimus Spynelle Kyriigo Broynon Lodowicus Gryfiet
1456-57 (E179/173/139)	Edwardus Catane Marcus Spynelle Dimitrius Spynelle Angelus de Nigro Gentile de Camilla	Laurencius Catane Lucianus Spynelle Kyriigo Broynone

Tabella 3 - *Mercanti e fattori genovesi a Southampton, 1459-1468*

	Mercanti	Fattori
1459-60 (E179/173/137, E179/137/142)	Edwardus Catane Lucianus Spynelle Dimitrius Spynelle Angelo Di Negro	Lucas Spynelle Benedictus Spynelle Ramundus Lomeline Kirigo Broynone Percivallus de Nigro
1461-62 (E179/173/133)	Edwardus Catane Benedictus Spynelle	Angelus Cataneus Quilicus Spynelle Raphael Lomeline Quilicus de Brignaly
1463-64 (E179/173/135)	Angelus Cataneus Benedictus Spynelle	Kirigo Spynell Iulianus de Mary
1465-66 (E179/173/134) *	Edwardus Catane Angelus Catane Benedictus Spynell Raphael Lomelyne	Thomas Spynell Thomas Lomelyne Iulianus de Mary Galias de Nigro
1466-67 (E179/173/131)	Angelus Catane Benedictus Spynelle Raphael Lomelyne	
1468-69 (E179/173/132)	Edwardus Catane Angelus Catane Benedictus Spynelle Alexander Spynelle Raffaele Lomellini Galiacius de Nigro Iohannes Andreas de Vyvaldis	Ieronimus Ususmaris Thomas Lomeline Iulianus de Mary

* La distinzione tra mercanti e fattori per il 1465-66 è arbitraria, non essendo indicata nel documento.

Nel cartulario dell'ospedale di San Giuliano o *Domus Dei* (God's House), che sorgeva nella parte sud-orientale della città e vantava numerose proprietà e rendite immobiliari, una casa in French Street presso la chiesa di San Giovanni ed il vicolo chiamato Broad Lane era intestata nel 1410 e nel 1415 a Giovanni

Cattaneo, nel 1435 a Gregorio e nel 1436 a Cristoforo⁵⁰. Secondo i registri portuali locali e quelli dell'Exchequer Bartolomeo, Isnardo, Leonardo e Gregorio furono destinatari di molte spedizioni navali provenienti dalla madrepatria già a partire dal 1424⁵¹. Abbiamo già ritrovato sia Isnardo che Cristoforo fra i residenti a Londra, il che introduce l'ipotesi che i mercanti genovesi dividessero talvolta i loro soggiorni fra il porto della Manica e la capitale⁵².

Sempre per oltre un trentennio risiedette a Southampton Angelo Di Negro, per dieci anni Gentile Camilla, per otto Raffaele Lomellini, giunto come fattore nel 1461 e promosso mercante nel 1465. Ma, insieme a quello dei Cattaneo, l'impegno familiare più consistente fu quello degli Spinola, presenti continuativamente con due o tre rappresentanti, fra cui Demetrio per dodici anni, Benedetto (all'inizio fattore) ed Andrea entrambi per undici anni. Anche per loro l'esame dei registri portuali anticipa i tempi di residenza, dimostrando la presenza di Andrea, Federico e Giacomo fra il 1424 ed il 1434⁵³.

Quirico Brignone, per parte sua, esercitò come fattore per diciassette anni, mentre altre sporadiche presenze di un De Mari, un Passano, un da Vernazza⁵⁴ ed un Vivaldi completano un quadro sostanzialmente tipico ed esemplificativo della grande mercatura genovese, strutturata in imprese familiari all'interno delle quali i cadetti svolgevano il loro apprendistato di fattori al servizio dei congiunti più anziani, in attesa di ereditarne poi il ruolo dirigenziale. Le radici familiari assicuravano stabilità grazie alla permanenza dei legami e creavano una complessa rete di unità commerciali oltremare, tutte dipendenti comunque dalla guida e dal controllo della sede originaria nella madrepatria⁵⁵.

⁵⁰ *domus iuxta venellam que dicitur Brodelane, ... iuxta ecclesiam Sancti Iohannis*; J.M. KAYE, *The Cartulary of God's House*, Southampton 1976, 2, p. 385.

⁵¹ PRO, E122/141/4, *passim* (1424-25); E122/184/3, *file 3, passim* (1426-27); E122/141/19, *passim* (1433-34). SCRO, SC5/4/1, *passim* (1426-27 e 1429-30); SC5/4/2, *passim* (1432), E122/141/21, *passim* (1433-34), E122/141/22, *passim* (1433-34).

⁵² Ciò era stato già segnalato dalla Ruddock per Cristoforo; *Italian Merchants* cit., p. 124.

⁵³ PRO, E122/141/4, *passim* (1424-25); E122/184/3, *file 3, passim* (1426-27). SCRO, SC5/4/1, *passim* (1426-27 e 1429-30); SC5/4/2, *passim* (1433-34).

⁵⁴ Si tratta di Cristoforo da Vernazza, presente nella lista dei tassati per il 1450-51, il quale risulta anche fra i principali destinatari dei carichi sbarcati da navi genovesi nel 1455-56. SCRO, SC5/4/8 e SC5/4/10, *passim*.

⁵⁵ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., p. 106.

I “Brokage Books”, nei quali venivano computate le imposte locali sul commercio terrestre, confermano i dati dell’*Alien subsidy*: nel 1439-40 fu Gregorio Cattaneo (iscritto nelle liste fiscali l’anno seguente) il principale spedizioniere di merci di importazione da Southampton a Londra, seguito da Andrea Spinola ed Angelo Di Negro; nel 1443-44 il primato toccò ad Edoardo Cattaneo, seguito da Simone Spinola ed Angelo e Galeazzo Di Negro (quest’ultimo iscritto nel 1440-41). In entrambi i casi le date delle spedizioni sono distribuite lungo tutto il corso dell’anno fiscale, ed indicano quindi una permanenza in città per tutto il periodo in questione⁵⁶. Analogamente, l’inedito registro del 1440-41 dimostra l’attiva presenza degli stessi Andrea Spinola, Gregorio Cattaneo ed Angelo Di Negro, associati nella tintura di panni di lana a Romsey, poche miglia a nord di Southampton⁵⁷.

Il “Southampton Terrier” (o catasto) del 1454, meglio ancora dei documenti londinesi esaminati precedentemente, ci permette di definire con precisione la topografia delle residenze dei Genovesi, ma ci indica anche l’incompletezza degli elenchi dell’*Alien subsidy*⁵⁸. Il conduttore genovese del maggior numero di immobili risulta infatti essere Filippo Lercario, membro di una famiglia mai citata nelle liste fiscali, ma con un congiunto (Raffaele) a Londra nel 1449-50. Filippo abitava nella casa di William Soper all’inizio di English Street, confinante con la dogana a ridosso della Water Gate, al di fuori della quale si estendeva la banchina artificiale attrezzata con una gru costruita da Thomas Middleton nel 1411, dove attraccavano le piccole imbarcazioni che trasportavano le merci delle grandi navi genovesi ancorate nella rada⁵⁹. Egli occupava anche tre magazzini sotterranei contigui siti a poca distanza dalla casa, altri due più ad occidente presso la chiesa di San Giuliano ed altri due all’angolo di French Street, addossati alle mura⁶⁰. Questi

⁵⁶ B.D.M. BUNYARD, *The Brokage Book of Southampton for 1439-40*, Southampton 1941, *passim*; O. COLEMAN, *The Brokage Book of Southampton, 1443-44*, Southampton 1960-61, *passim*.

⁵⁷ SCRO, SC5/5/5, cc.85v-89v.

⁵⁸ L.A. BURGESS, *The Southampton Terrier of 1454*, Southampton 1976.

⁵⁹ C. PLATT, *Medieval Southampton* cit., pp. 141-150.

⁶⁰ *capitale tenementum Willelmi Sopere, in quo Philippus Lercare inhabitat; tria celaria cum duabus petrinis superedificatis; duo celaria ... contigue iacencia in occidentale parte porte hospitalis Sancti Iuliani, Domus Dei nuncupati; duo celaria cum petrinis superedificatis, contigue iacencia, situata in angulo occidentali vici Francisci iuxta muros ville*. L.A. BURGESS, *The Southampton Terrier* cit., pp. 60, 62, 84. *Tenementum* (inglese moderno “tenement”) significa casa in affitto.

ultimi, proprietà dell'abbazia di Beaulieu, erano in comune con Lazzaro Cattaneo (presente nelle liste del 1450-51), la cui casa sorgeva anch'essa presso la Water Gate, lungo la Broad Lane ⁶¹. Galeazzo di Negro conduceva altri due magazzini appartenenti a William Nicoll sull'angolo del vicolo *le Coleye*, anch'essi addossati alle mura, e viveva in una dimora lussuosa, chiamata *le Bolehalle* o Bull Hall, appartenente a John Renaud, presso la West Gate ⁶². Non meno lussuosa doveva essere l'abitazione di Cristoforo da Vernazza, la Polymond Hall, al centro di French Street, nei pressi della chiesa di San Michele, appartenente al convento di Saint Denis; inoltre egli occupava una casa ed un grande magazzino di William Nicoll, situati un po' più a mezzogiorno sulla stessa via, nei pressi della chiesa di San Giovanni ⁶³. Sempre sulla stessa French Street, infine, in una casa dell'ospedale *Domus Dei*, abitava Pietro Di Negro ⁶⁴.

Come si può notare, non figurano tra gli iscritti al catasto né Edoardo Cattaneo né Angelo Di Negro, probabilmente appartati con discrezione all'ombra dei loro congiunti. Ma – e di questo già si stupì la Lewis confrontandolo con le altre fonti fiscali e doganali – nel catasto non si fa menzione degli Spinola: « una strana anomalia », osservava l'Autrice, probabilmente in continuità con il rifiuto genovese di sottostare agli *hosting accounts* ⁶⁵. Bisognerà aspettare quasi la fine del secolo per ritrovare i nomi degli Spinola al di fuori delle liste fiscali: nel 1483-84 Antonio e Ludovico abiteranno in una piccola casa della *Domus Dei* in English Street, composta da un magazzino ed una sola camera ⁶⁶; nel 1492-93 il catasto assegnerà ad Antonio lo stesso

⁶¹ *tenementum Willemi Soper ... quod Lazarus Catane modo tenet. Ibidem*, p. 80.

⁶² *duo celaria cum petrinis superedificatis, situata in cornerio vici vocati "le Coleye", iuxta muros ville; capitale tenementum ... vocatum "le Bolehalle", situatum in cornerio vici qui ducit de vico predicto usque portam occidentalem vocatam "le Westbite Gate". Ibidem*, pp. 82, 98.

⁶³ *capitale tenementum prioris et coventus Sancti Dionisii, vocatum "Polymonde Halle" ... in quo Cristoforus de Vernagis inhabitat; tenementum et magnum celarium cum petrinis superedificatis contigue iacencia. Ibidem*, pp. 76, 82.

⁶⁴ *tenementum prioris et fratrum Domus Dei, ... in quo Petrus de Nigro inhabitat. Ibidem*, p. 78.

⁶⁵ E.A. LEWIS, *The Southampton Port and Brokage Books, 1448-9*, Southampton 1993, pp. XI-XIII.

⁶⁶ *celarium cum petrina, ... solarium cum domo sive camera, ... vici Anglici ex parte orientali. J.M. KAYE, The Cartulary cit.,*

edificio con grande magazzino sottostante in French Street già in affitto a Cristoforo da Vernazza⁶⁷.

Nella stessa ottica troverebbe dunque una spiegazione la perplessità manifestata ancora dalla Lewis per la discrepanza fra l'importanza della dimora di Galeazzo Di Negro ed il suo modesto impegno commerciale: se gli si associasse, cioè, la figura di Angelo⁶⁸. Sembra quasi che i Genovesi, abituati da tempo a dividere con attenzione i rischi dei loro investimenti, fossero non meno accurati nel dividere (e se possibile vanificare) i rischi dei controlli fiscali.

La figura 2 riunisce tutte le risultanze topografiche dei *Terriers* e del cartulario della *Domus Dei* e dimostra la disposizione strategica delle locazioni genovesi anche all'interno di una città di piccole dimensioni come Southampton. Gli stessi documenti suggeriscono, come peraltro confermano le indagini archeologiche e le poche strutture superstiti, che buona parte delle case medievali cittadine sorgeva su di una cantina o magazzino in pietra sotterraneo o seminterrato (il *celarium*), di solito accessibile mediante una scala esterna e spesso risalente ad una precedente abitazione normanna poi ricostruita nella sua parte superiore. Anche il piano terreno era per lo più in pietra (la *petrina*) e sulla facciata si apriva una bottega, mentre i piani superiori erano costruiti con travi di legno e pareti a graticcio. L'interno era occupato nella sua parte centrale da un'unica sala (la *hall*), che raggiungeva in altezza il tetto dell'edificio; sul davanti e sul retro si trovavano le stanze, disposte su uno o due piani, affacciate sulla *hall* tramite un ballatoio ed unite da un corridoio che correva lateralmente all'altezza del primo o del secondo piano⁶⁹. Così dovevano apparire la casa degli Spinola in English Street o quella di Pietro Di Negro in French Street. Almeno trentadue magazzini senza abitazioni soprastanti erano addossati al settore sud-orientale delle mura, in corrispondenza delle banchine portuali – nove dei quali, come si è visto, erano in affitto a mercanti genovesi. L'analisi dei registri portuali e dei "Brokage Books" dimostra infatti chiaramente che le merci giunte in città via mare venivano depositate per qualche tempo, prima di essere spedite via terra verso Londra o verso il nord⁷⁰.

⁶⁷ *for a loft above Markettes*. A. THICK, *The Southampton Steward's Book of 1492-93 and the Terrier of 1495*, Southampton 1995, p. 7.

⁶⁸ E.A. LEWIS, *The Southampton Port and Brokage Books* cit., pp. XI-XIII.

⁶⁹ C. PLATT, *Medieval Southampton* cit., pp. 101-102.

⁷⁰ E.A. LEWIS, *The Southampton Port and Brokage Books* cit., pp. X-XII.

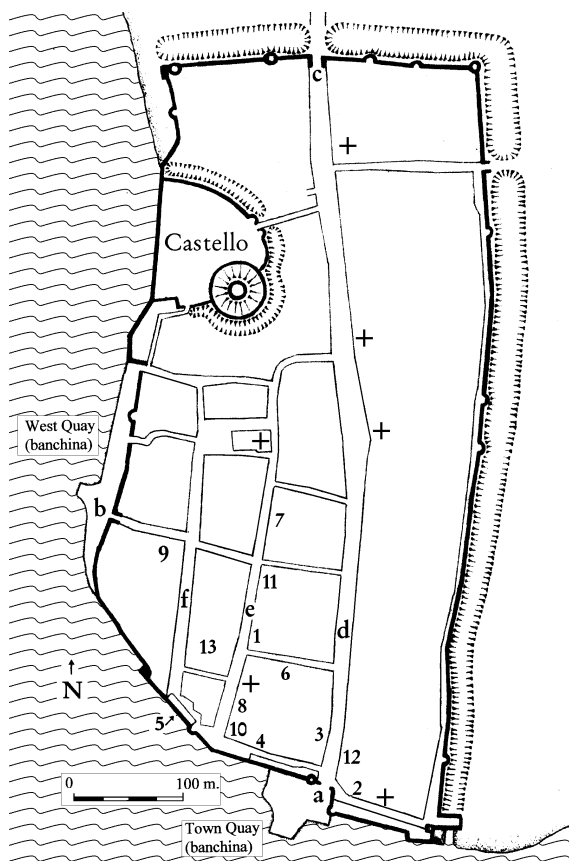


Figura 2 - Distribuzione degli immobili in affitto a mercanti genovesi a Southampton (per le fonti vedi il testo).

a: Water Gate; b: West Gate; c: Bargate; d: English Street; e: French Street; f: Bull Street.

- | | |
|----------------------------|---|
| 1: abitazione | (Giovanni Cattaneo, 1410 e 1415; Gregorio Cattaneo, 1435; Cristoforo Cattaneo, 1436); |
| 2: due magazzini | (Filippo Lercario, 1454); |
| 3: abitazione | (Filippo Lercario, 1454); |
| 4: tre magazzini | (Filippo Lercario, 1454); |
| 5: due magazzini | (Filippo Lercario e Lazzaro Cattaneo, 1454); |
| 6: abitazione | (Lazzaro Cattaneo, 1454); |
| 7: Polymond Hall | (Cristoforo da Vernazza, 1454); |
| 8: magazzino e abitazione | (Cristoforo da Vernazza, 1454; Antonio Spinola, 1492-93); |
| 9: Bull Hall | (Galeazzo Di Negro, 1454); |
| 10: due magazzini | (Galeazzo Di Negro, 1454); |
| 11: abitazione | (Pietro Di Negro, 1454); |
| 12: magazzino e abitazione | (Antonio Spinola, 1483-84; Ludovico ed Antonio Spinola, 1484); |
| 13: West Hall | (Goffredo de Marini, 1492-93). |

Come a Londra, ben diverse dalle strette case a schiera dovevano apparire le più vaste ed eleganti abitazioni come la Bull Hall e la Polymond Hall affittate da Galeazzo di Negro e Cristoforo da Vernazza e soprattutto la West Hall, forse la dimora più lussuosa di Southampton, che nel 1454 ospitava il fiorentino Angelo Aldobrandi⁷¹ e che non a caso nel 1492-93 sarà condotta da Goffredo de Marini⁷², iniziatore di una dinastia familiare destinata ad acquisire nazionalità inglese ed a ricoprire un posto importante nel commercio cittadino del sedicesimo secolo⁷³. Queste abitazioni erano composte da un ampio cortile interno, circondato da un perimetro di botteghe e magazzini aperti sulla strada e sul quale si affacciava una grande sala di pietra, la *hall*, affiancata da altre stanze e sale disposte su uno o due piani⁷⁴.

5. I Genovesi a Sandwich

La fortuna di Sandwich, oggi piccolo borgo a tre-quattro chilometri dal mare, derivava nel Medioevo dalla sua posizione sul Wantsum, l'ampio estuario orientale del fiume Stour, poi progressivamente invaso da banchi di sabbia sino alla sua completa obliterazione⁷⁵. La sua storia portuale risaliva al tempo dei Sassoni, quando, attorno alla metà dell'undicesimo secolo, si era consociata con Hastings, Hythe, Romney e Dover (e con la successiva adesione di Winchelsea e Rye) a costituire l'alleanza nota come *Cinque*

⁷¹ L.A. BURGESS, *The Southampton Terrier* cit., p. 84.

⁷² *Item received of Jesslyn Demarin for the Westball and the gardyn ..., for this hole yere*; A. THICK, *The Southampton Steward's Book* cit, p. 7.

⁷³ Sui de Marini a Southampton fra Quattro e Cinquecento v. A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 233-254.

⁷⁴ Le tre *halls* di Southampton sono andate tutte distrutte, ma della West Hall, che sorgeva tra French Street, Bull Street e Rochelle Lane, si sa che era stata inizialmente costruita alla fine del dodicesimo secolo e poi progressivamente ampliata. Nel Quattrocento essa era circondata a levante ed a ponente da magazzini e botteghe che racchiudevano un grande cortile interno, occupato in parte da un giardino con un pozzo; la *hall* sorgeva sul suo lato occidentale, contigua ad un forno e a una cucina ed adiacente al retro delle botteghe su Bull Street; sul lato meridionale c'era una camera "dipinta" con un guardaroba, su quello settentrionale una camera "lunga" e su quello occidentale, sopra il portone d'ingresso e presso le scuderie, c'era un'altra camera chiamata *la Oriolle*, il che significa che vi si apriva una finestra sporgente a mo' di *bow window*. C. PLATT, *Medieval Southampton* cit., pp. 97-98.

⁷⁵ Sulla configurazione medievale del complesso portuale di Sandwich v. A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi* cit., p. 68 e fig. 2.

Ports, delegata dal re alla difesa ed al controllo dei traffici nella parte più strategica della Manica. I *Cinque Ports* costituivano ancora nel Quattrocento un'entità a sé stante all'interno del Kent, di cui Sandwich era il polo portuale e doganale e Dover quello amministrativo: nel castello di Dover, sulle bianche scogliere dominanti lo stretto, risiedeva infatti il signore feudale dell'alleanza, il Guardiano (*Custos*) dei *Cinque Ports*, e nella chiesa di San Giacomo avevano luogo le riunioni e le assemblee dei cittadini – nel nostro caso quelle convocate per la compilazione degli elenchi fiscali.

Privo di un'area economica di riferimento nel suo entroterra, Sandwich era comunque per i Genovesi esclusivamente un porto di trasferimento delle merci alla volta di Londra⁷⁶. Come dimostrano i documenti consultati, essi vi mantennero quindi una presenza quantitativamente e qualitativamente inferiore a quella di Southampton, ma anche probabilmente unica fra gli Italiani.

Non si è rintracciata alcuna *certificacio* preliminare alla compilazione degli *hosting accounts*, mentre si sono reperiti documenti riguardanti le tasse sugli stranieri per nove anni fiscali, dei quali solo quattro comprendono nominativi di Genovesi (inutile dire, naturalmente, che non è possibile accertare se la mancata iscrizione negli elenchi corrispondesse ad una reale assenza, o piuttosto a qualche generosa complicità)⁷⁷. A parte alcuni Cattaneo ed alcuni Di Negro, la composizione della colonia genovese a Sandwich, come indica la tabella 4, contiene alcune peculiarità. Innanzitutto, fra il 1440 ed il 1455 vi risiedette Pietro Fieschi, membro di una famiglia che non contava altri documentati congiunti in Inghilterra. In secondo luogo vi è certificata la costante presenza di un membro della famiglia Pinelli: nel 1440 si trattava di Aimone con la figlia Angelina e con tre servitori – mentre due servitori aveva Pietro Fieschi (la tassazione di parenti e di domestici sembra un caso unico nelle liste dell'*Alien subsidy*, almeno per quel che riguarda i Genovesi). Nel 1454 fu la volta di Gabriele (con Angelo e Valentino come fattori), il

⁷⁶ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 47. 55.

⁷⁷ I documenti con presenze genovesi sono, nell'ordine: PRO, E179/242/9, ms.1 (elenco di 258 capifamiglia e 390 familiari residenti nei *Cinque Ports*, forse allegato ad una *inquisicio*, 1439-40), E179/235/55, ms.1 (*inquisicio*, 1454-55) ed E179/236/118, ms.1-2 (*inquisicio*, 1467-69) e ms.3 (*computus*, 1467-69). Non sono invece elencati Genovesi in E179/235/2, ms.2-3, ed E179/230/180 (*inquisicio* frammentaria, priva della parte relativa a Sandwich, Pasqua 1440), E179/235/16, ms.2 (*computus*, 1441-42), E179/228/121 (elenco forse allegato ad una *inquisicio*, 1442-44), E179/235/16, ms.4 (*computus*, 1442-43), E179/230/200C (*computus* per il 1483-84, anno in cui gli Italiani erano stati esentati dalla tassa).

cui arrivo sembra però da anticipare di un decennio, come dimostra la citazione cancelleresca, attribuibile al 1444, di *oon Gabrielle Pynelle, dwellynge atte Sandewyches aforseide*⁷⁸. Nel biennio 1467-69 comparve Pietro che, insieme con Tommaso Cattaneo, vi era indicato solo come fattore, senza che vi fossero iscritti nomi di mercanti⁷⁹. Anche questo fatto, insieme con la scarsità di Genovesi censiti, sembra indicare la secondaria importanza che il porto di Sandwich rivestiva nella struttura mercantile genovese, o forse semplicemente la sua più facile gestione da parte delle vicine residenze londinesi.

Tabella 4 - *Mercanti e loro familiari e fattori e servitori genovesi a Sandwich, 1441-1469*

	Mercanti e loro familiari	Fattori e servitori
1439-40 (E179/242/9)	Petrus de Flisco Aymone Pynelle Angelyne, filia predicti Aymoni	Walterius et Margareta, servientes Petri de Flisco Gabriel, Georgius et Cardone, servientes Aimonis Pynelle
1454-55 (E179/235/55)	Petrus Flysco Gabrielle Pynelle Catayne Nigro	Angelus Penelle Valentinus Penelle Augustinus Catayne Thomas Catayne Urbanus Catayne Danyelus Nigro Iulianus Nigro
1467-68 (E179/236/118)		Petrus Penelle Thomas Catayne
1468-69 (E179/236/118)		Petrus Penelle Thomas Cataneus

⁷⁸ PRO, C1/15/51.

⁷⁹ I due vengono peraltro indicati come *factores de Ianua, hospicia tenentes*, qualifica solitamente attribuita ai mercanti; PRO, E179/236/118, ms.3.

L'esclusiva presenza genovese in seno alla comunità italiana e mediterranea fu certo già percepita dai compilatori inglesi, che nel 1456 chiusero l'elenco relativo a Sandwich con la semplice contrapposizione fra gli stranieri, *alienigene*, ed i *Januays*; nello stesso elenco, comunque, mentre gli stranieri erano per lo più artigiani e lavoratori francesi, fiamminghi ed olandesi⁸⁰, fra i *mercatores vocati Janueys* furono inseriti anche un Cornelio Datini (evidentemente toscano) ed altri tre personaggi quasi certamente non genovesi, e forse nemmeno italiani⁸¹.

6. Conclusione: figure nell'ombra

Al termine della ricerca, sembra utile pubblicare le vecchie tabelle compilate da Giuseppi e contenenti i dati raccolti a partire dal 1448-49, da quando cioè i mercanti ed i loro fattori divennero più chiaramente distinguibili dagli artigiani e dagli altri lavoratori in ragione delle diverse quote di tassazione. Esse ci offrono infatti un quadro completo dell'intera rappresentanza straniera, oltre che una altrettanto completa copertura cronologica. Come risulta dalla loro osservazione (tabelle 5 e 6), e facendo ammenda delle anate caratterizzate da *inquisiciones* chiaramente deficitarie, con venti-trenta presenze medie a Londra e con otto-dieci a Southampton i Genovesi occupavano una posizione di preminenza fra le varie *nationes* italiane ed anche rispetto agli Anseatici. Con "scagno" a Londra e fondaco a Southampton (o a Sandwich), si potrebbe dire – nel senso che comunque il loro impegno si concentrava sul centro direzionale del Regno, controllando da là le più periferiche diramazioni di una rete che giungeva sino alle banchine bagnate dalla Manica. Ma è tuttavia anche lecito dubitare della realtà primaria di questa concentrazione: il catasto urbano ed il cartulario della *Domus Dei*, come si è già notato, annoveravano tra i fittavoli genovesi una maggioranza di non censiti nelle liste degli *Alien subsidies*, autorizzando quindi a supporre che la loro colonia a Southampton fosse ben più consistente di quanto non indichino i soli elenchi fiscali. Sembra, già lo si è detto, che all'interno dei singoli clan familiari ci si esponesse con meditata parsimonia, separando le iscrizioni catastali da quelle nelle *inquisiciones*. Ciò poteva forse realizzarsi con relativa facilità nella compiacente Southampton. Ma anche nella severa

⁸⁰ S.L. THRUPP, *A survey* cit., pp. 266-267.

⁸¹ Si tratta di Baptiste Burbate, Iohanes de Lowyne e Petrus de Bowyne; PRO, E179/235/55, ms.1.

Tabella 5 - *Stranieri capifamiglia e loro familiari o fattori a Londra, divisi per nazionalità*

anni di riscossione	Genovesi	Lombardi	Milanesi	Veneziani	Lucchesi	Fiorentini	Totale Italiani	Anseatici	Totale Stranieri
1448-49	15	18	0	7	3	4	91 (44)	0	91
1449-50	?	?	?	?	?	?	?	?	41 (13)
1450-51	9	?	1	6	1	5	24	2	54 (27)
1455-56	(CF)	4		5	1	3	13	1	14
	(f)	20	0	23	6	10	59	46	105
	(CF)	4		4	1	4	13	1	14
	(f)	?	?	?	?	?	89	13	102
1457-58	(CF)	4		4	1	3	12	1	13
	(f)	38	0	18	5	17	78	13	91
1458-59	(CF)	5		4	2	2	13	0	13
	(f)	30	0	15	4	10	59	0	59
1462-63	(CF)	1		6	1	4	12	0	12
	(f)	11	0	17	9	9	46	0	46
1463-64	(CF)	1		6	1	4	12	0	12
	(f)	10	0	17	9	9	45	0	45
1464-65	(CF)	0		3	1	2	6	0	6
	(f)	3	0	13	3	9	28	0	28
1466-67	(CF)	7		6	2	3	18	0	18
	(f)	18	0	9	8	19	54	0	54
1467-68	(CF)	4		3	2	2	11	1	12
	(f)	17	6	15	1	13	52	28	80
1468-69	(CF)	3		2	1	3	9	1	10
	(f)	19	0	11	2	14	46	9	55

(CF) Capifamiglia

(f) Fattori

Tassazioni rintracciate fra il 1448 ed il 1469 (da San Michele a San Michele, tranne il 1468-69 che copre il periodo da San Michele a Pasqua). Tra parentesi l'ammontare dei fattori compresi nel numero precedente (da M.S. GIUSEPPI, *Alien Merchants* cit., p. 96).

Tabella 6 - *Stranieri capifamiglia e loro familiari o fattori a Southampton, divisi per nazionalità*

anni di riscossione	Genovesi	Veneziani	Fiorentini	Altri Italiani	Totale Italiani
1448-49	?	?	?		13 (4)
1451-52	4	1	1		9 (3)
1455-56	(CF) 4 (f) 5	0	1		5 5
1456-57	(CF) 5 (f) 3	0	1		6 4
1458-59	(CF) 4 (f) 5	1	1		6 5
1461-63	(CF) 2 (f) 4	2	1		5 9
1463-64	(CF) 2 (f) 2	2	1		5 3
1465-66	(CF) 12 (f) 0	0	1		13 0
1466-67	(CF) 3 (f) 0	3	1		7 0
1467-68	(CF) 8 (f) 3	2	2	1	12 6

(CF) Capifamiglia

(f) Fattori

Tassazioni rintracciate fra il 1448 ed il 1468 (da San Michele a San Michele, tranne il 1461-63 che copre il periodo da Pasqua a San Michele e quello 1467-68 che copre il periodo da San Michele a Pasqua). Tra parentesi l'ammontare dei fattori compresi nel numero precedente (da M.S. GIUSEPPI, *Alien Merchants* cit., p. 97).

Londra, seppure la scarsità dei documenti fiscali reperiti non autorizzi conclusioni altrettanto univoche, gli atti cancellereschi e giudiziari rivelano non pochi Genovesi ignoti alla tassa sugli stranieri, comparsi perché citati in giudizio o per reclamare il saldo di un debito e poi tornati nell'anonima-

to⁸². In più, salvo rare eccezioni (e comunque la West Hall era probabilmente quasi in rovina, quando nel 1492 Goffredo de Marini la affittò⁸³), i registri immobiliari di Southampton attribuiscono loro abitazioni modeste, accanto ai magazzini, talvolta addirittura spartane.

Pur disponendo di una colonia la cui consistenza, comparata a quella delle altre comunità straniera, non può che far pensare ad una imprenditorialità commerciale e finanziaria di primo piano, i Genovesi residenti in Inghilterra nel Quattrocento sembrano aver volontariamente mantenuto un ruolo di basso profilo. A loro più che ad altri si addice la definizione che la Ruddock riferiva peraltro a tutti i mercanti italiani: «shadowy figures», figure nell'ombra⁸⁴.

Certo essi realizzarono profitti ingenti, trasportando sulle loro navi carichi di grande valore in ragione della loro quantità⁸⁵. Ma si trattava di materie prime, coloranti, generi alimentari mediterranei di largo consumo – non dei favolosi broccati o delle opere d'arte che hanno affascinato gli storici inglesi,

⁸² Un caso a parte, che apre un approccio completamente nuovo al concetto di residenza e di cittadinanza, è quello rappresentato dalla supplica inoltrata attorno alla metà del Quattrocento all'arcivescovo di York, lord Cancelliere d'Inghilterra, da parte di Damiano da Passano (*de Peyzo*), il quale dichiarava di essere residente a Southampton da almeno quindici anni e di avervi pagato le imposte e le tasse e tutti gli altri balzelli e di essere considerato dal sindaco e dai suoi funzionari un uomo libero di quella città: «To the right reverend fader in God the Archiabisshepe of York, Chancellor of Englonde. Mekely besechete youre goode lordship your pour and coutumalle oratour Damian de Peyzo to consider that when as he by the space of XV yere hath dwelled in the towne of Suthampton, and then hath bene chargeable and chargid to all lottes and scottes and all other chargez fallen, sett or happenynge in the saide towne, and also by the comandament of the meire for the tyme beyng and other ministers there hath been sworn as a freeman of the same town ... ». PRO, C1/32/313.

⁸³ Il canone d'affitto annuo per la West Hall era di ben 13 sterline, 13 soldi e 4 denari; Goffredo pagò soltanto 9 sterline e 10 soldi e l'anno dopo vi intraprese numerosi lavori di ristrutturazione; A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 145, 234.

⁸⁴ *Ibidem*, p. 98.

⁸⁵ Heers calcolò che, in termini di tonnellaggio, i carichi trasportati annualmente in Inghilterra dalle grandi navi genovesi fossero circa il doppio di quelli trasportati dalle galere e dalle navi veneziane; J. HEERS, *Gènes au XV^{me} siècle* cit., pp. 453-454. Un'analisi estensiva attualmente in corso sui registri portuali locali di Southampton e su quelli dell'Exchequer sembra indicare che il rapporto a favore dei Genovesi fosse anche maggiore. Un primo approccio al problema dei profitti del commercio navale in Occidente è in A. NICOLINI, *Note sui profitti della proprietà navale a Savona a metà del Quattrocento*, in «Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria», n.s., XX (1986), pp. 69-82.

spingendoli a studiare le attività dei Veneziani e dei Fiorentini⁸⁶, tanto che ancora oggi, secondo una storiografia britannica un po' superficiale, le galere veneziane sono quasi un sinonimo del commercio marittimo italo-inglese nel Medioevo. Inoltre, la loro reclamata esclusione dagli *hosting accounts* contribuì indubbiamente a mantenere oscure le loro operazioni, che per buona parte restano ancora da indagare, tra le pieghe frammentarie della Cancelleria reale.

È difficile comunque comprendere sino a che punto la permanenza nell'ombra sia stata per i Genovesi una scelta tattica od un obbligo strategico⁸⁷. Per tutto il secolo, e finché i rapporti di forze lo consentirono, essi furono gli unici ad opporsi, anche ferocemente, ai tentativi della marina inglese di affacciarsi al commercio mediterraneo: per questo subirono confische di beni, arresti in massa e pesanti sanzioni nel 1412 e nel 1458, nei momenti più acuti di una autentica guerra commerciale⁸⁸. D'altra parte, il loro monopolio negli scali della Spagna sud-occidentale aveva alterato i rapporti di un traffico di grande importanza per l'economia inglese⁸⁹. Di qui nacque e si sviluppò una sorta di schizofrenia tra la corte di Westminster, che blandiva i Genovesi in ragione della loro disponibilità ai prestiti in contanti, ed i borghesi di Londra che reclamavano la fine di un colonialismo economico.

L'Inghilterra non era l'Oriente mediterraneo. In molte località delle coste greco-turche, di quelle siro-palestinesi e di quelle del mar Nero, e non solo laddove essi imposero un vero dominio coloniale, i Genovesi vissero in

⁸⁶ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 73-75.

⁸⁷ Nel 1379 Giano Imperiale, che stava negoziando in segreto con Riccardo II l'allestimento di una importante base commerciale genovese a Southampton, fu assassinato da due Londinesi davanti alla sua casa in Saint Nicholas Acon Lane, nel quartiere di Langbourn. Il successivo processo appurò che i mandanti dell'assassinio erano quattro potenti mercanti di Londra, i quali temevano che l'iniziativa di Imperiale li avrebbe rovinati. Un simile fatto non poteva essere dimenticato tanto facilmente dai Genovesi, anche in pieno Quattrocento. B.Z. KEDAR, *Mercanti in crisi a Genova e Venezia nel '300*, Roma 1981 (edizione originale New Haven and London 1976), pp. 57-63; *Selected Cases in the Court of King's Bench under Richard II, Henry IV and Henry V*, a cura di G.O. SEYLES, in «The Publications of the Selden Society», LXXXVIII (1971), pp. 13-21, 40-41; A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., p. 49.

⁸⁸ E. BASSO, *Guerra di corsa, guerra commerciale e diplomazia nella crisi delle relazioni anglo-genovesi (1412-1421)*, in *La storia dei Genovesi*, XII/I, Genova 1994, p. 173 e sgg.; J. HEERS, *Les Génois en Angleterre* cit., pp. 807-832; E.M. CARUS WILSON, *The overseas Trade of Bristol*, in *Studies in English Trade* cit., pp. 225-230.

⁸⁹ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., p. 189.

propri quartieri e lasciarono chiare tracce architettoniche della loro presenza⁹⁰. A Londra ed a Southampton essi soggiornarono in case inglesi, senza averne costruite di proprie. Ma l'Inghilterra non era neanche Bruges, dove a cavallo fra Tre e Quattrocento i Genovesi avevano eretto la loro loggia come sede del loro console, realizzando così un tangibile simbolo di potenza e di identificazione culturale⁹¹. Non è affatto sicuro, invece, che vi sia mai stato un console genovese a Londra⁹². Sarebbe stato d'altra parte impensabile ripetere nella capitale inglese ciò che era accaduto a Bruges nel 1440, quando tutti i mercanti stranieri erano sfilati in splendide vesti e divisi per *nationes* di fronte al duca Filippo il Buono⁹³.

In duecentottant'anni di frequentazioni e di presenze (tanti ne trascorsero dall'arrivo della prima galera genovese a Londra sino all'estinzione della famiglia de Marini a Southampton), i Genovesi in Inghilterra non vi realizzarono l'orgogliosa affermazione dell'Anonimo duecentesco: non vi fecero cioè « un'altra Zenoa ».

⁹⁰ P. STRINGA, *Genova e la Liguria nel Mediterraneo. Insediamenti e culture urbane*, Genova 1982, p. 257 e sgg.; M. BALARD, *La Romanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)*, Roma-Genova 1978 (Bibliothèque des écoles françaises d'Athènes et de Rome, 235; « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVIII, 1978), p. 179 e sgg.

⁹¹ G. PETTI BALBI, *Mercanti e nationes nelle Fiandre. I Genovesi in età bassomedievale*, Pisa 1996 (« Piccola Biblioteca GISEM », 7), p. 95 e sgg.

⁹² Nel 1459-60, durante la crisi anglo-genovese conseguente alla cattura nel Mediterraneo delle navi di Robert Sturmy (cfr. note 4 e 88), fu attiva a Londra una *massaria*, diretta prima da Simone Cattaneo e poi da Antonio Centurione; Archivio di Stato di Genova, *Antico Comune* n. 784, cc. 1 n.n., 1v. Non è chiaro comunque se la *massaria* corrispondesse ad un consolato: è possibile che, almeno in qualche caso, i due termini fossero usati come sinonimi; G. PETTI BALBI, *Mercanti e nationes* cit., pp. 75-76. Nel 1441 il governo genovese inviò una lettera riservata al suo console a Bruges, Eliano Lomellini, contenente istruzioni segrete per catturare una nave savonese; in essa erano accluse istruzioni analoghe da inviare a Londra a Tommaso Cicala, Leonardo Cattaneo ed Antonio Lomellini, nessuno dei quali era però identificato come console; A. NICOLINI, *La materia saoneise del 1440. Parte I: I fatti*, in « Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria », n.s., XXXIX (2003), pp. 149-150.

⁹³ G. PETTI BALBI, *Mercanti e nationes* cit., pp. 38-39.

<1440,> aprile 16, Southampton.

Inquisicio di Stephen Popinham, giudice di pace, con il concorso di quattordici testimoni giurati, contenente l'elenco degli stranieri capifamiglia e dei loro familiari residenti in città

PUBLIC RECORD OFFICE, Exchequer, E179/173/100; membranaceo, cm.24,5 x 25,5.

Inquisicio capta apud Suthantonam, coram Stephano Popinham et sociis suis, institutis ad pacem domini Regis in comitatu Suthantone conservandam et ad [...mas], transgressiones et alia malefacta audienda et terminanda, per textum cuiusdam commissionis domini Regis ante hec tempora [...] prelati in eadem commissione specificatis excepcionibus, die sabbati sextodecimo die aprilis anno regni regis Henrici sexti post conquestum Anglie decimo octavo, virtute aliarum litterarum domini Regis patencium nunc eidem iustiter directa, per sacramentum [...] Haywarde, Gilberti Holbeine, Willelmi Flechere, ballivi ville predictae, Laurencii Johnes, David Johnes, Rogeri Groundy, Iohannis Bentham, Iohannis Wylam, constabularii eiusdem ville, Willelmi Balle, Willelmi Kynges, Ricardi Gryme, Iohannis Hekley, Willelmi Jacob et Thome [...], iurati et onerati pro domino Rege, dicunt super sacramentum suum quod sunt commorantes infra villam et libertatem Suthamptonem infrascripte persone alienigene, non nate anglicane infra regnum Anglie, videlicet Andreas Spynelle, Simone Spynelle, Gregorius Catan et Angelus de Negre, mercatores Ianue, nunc hospicia tenentes et nunc per maiorem ville Suthamptonem hospitibus assignati, Martinus [...], Willemus Cottyne, Reginaldus Everard, Iohannes Chyvelone, Iohannes Veerde, Nicholaus Mysere, Lodewicus Marowe, Willelmus Sheter, [...] Shoye, Robertus Hylle, Galfrinus Founteneye, Iohannes Hersaunt, Nicholaus Morynge, Willelmus Oberer, Petrus Burdebyle, Willelmus [...], Ninotus Damade, Iohannes Lotymer, Iohannes Caner, Cristiane Bolenge, Willelmus Abyss, Iohannes Chalke et Galfrinus Rede, pauperes [...] servientes et non mercatores, set per eorum laborem victum suum acquirentes et hospicia tenentes, Petrus Isake, Iacobus Herte, [...] Barbour, Cornelius Bawdewynsone, Henricus Rydere, Petrus Fysshe, Iohannes Powle, Katerina Cappystere, Quyntinus [...]ssone, Robertus Rambolde, Iacobus Johnysone, pauperes artifices de Hollonda, Selondia et Flandrea, hospicia tenentes, [...]us Barbour, Jasper de Tanesy et Andreas Nycolle de Lumbardia, pauperes artifices atque laboratores, hospicia tenentes, Paulus [...] et Andreas Pyse de Lumbardia, mercatores, nuper hospicia tenentes et nunc nuper per prefatum maiorem hospitibus assignati, [...] Shrewede de Normandia, Ricardus

Arnolde, pauperes artifices, hospicia tenentes, Avulus lumbarde, Demytre lumbarde, Lodewicus lumbarde, Adulphus Jobarde, Petrus Salowe, Iohannes Huet, Iohannes Braytote, Iohannes Chawse, Henricus James, Ricardus Nycolas, Iacobus Obyngam, Petrus Perse, Iohannes Benelle, Andreas Pessey, Iohannes Peryssone, Iacobus Johnnyssone, Iohannes Norman, Arnoldus Norman, Dionisius Norman, Willelmus Norman, serviens Gabrielis Corbet, Willelmus Norman, Mayne Bochere, Arnoldus Hyke, Arnoldus Utrygt, Markus Clerke, Gerardus Gyllissone, Petrus Mychelyssone, Karolus Cappemakere, Elizabeth Brabaner, [...] Norman, Willelmus Rusty, Adam Goldsmythe, Iohannes Norman, Petrus Norman, Willelmus Norman, Willelmus Gannysby, Iohannes Selandere, Petronilla Selandere, Petrus Zelandere, Arnoldus Derby, Iohannes Norman, Simon Norman, Petrus Amelyus, Iohannes, serviens Wylby, Mariona Haywarde, Iohannes Dole, Iohannes Mewe, Robertus Yonge, Robertus Rambolde, Domenyke Fasan, Petronilla [...], Iohannes Guawde, Laurencius Boket, Nawdyne Payne, Daniel Iryssheman, Isabella Strange, Felicia Mynhede, Petrus Jonhyssone, Iohannes Lovene, Iohannes Elysaundre, Iohannes Brabant, Petrus Wyot, Petrus Selandere, Iohannes Gervet, Petronilla et Iohannes, servientes Willelmi Eyhys, Iohannes Feroner, Iohannes le Coteye, Iohannes Halleye, Mayoto Umfrey, Iacobus Bryke, Radnus Damade, Arnoldus Norman, Radnus de la Mare, Wylby Norman, Simonetta, Simone, Agnes, servientes Rogerii Gronaidy, Nicholaus Caner, Iohannes Burgeyse, Stephanus Hasse, Oliverus Candra, Petrus Valyamet, Iohannes Martyne, Petrus Holmache, Galfrinus Gerarde, Gyllam Jacob, Iohannes Jacob et Iohannes Losett, pauperes homines et mulieres servientes et nulla hospicia tenentes, Nicholaus Carpynter, Margarete Murthalle, Iohannes Lome, Curtus Gret, Galycius ^a de Negre, Robertus Coleryn, Edwardus Catan, Jenet Catan, Petrus Lowe, Petrus Lyte, Edwardus Valeyse, Segrere Buserer, eciam pauperes homines et mulieres atque servientes et nulla hospicia tenentes. Et dicunt eciam super sacramentum suum quod omnes et singule persone super nominate sunt infra Suthamptonam predictam commorantes alienigene, non nate anglicane infra regnum Anglie, viris et mulieribus in Wallia natis et aliis factis indigenis atque infra etate duodecim annorum existentibus exceptis. In cuius rei testimonium prefati iurati huic inquisitioni sigilla sua apposuerunt. Data die, loco et anno supradictis.

^a Galycius: così nel testo.

2.

<1449,> settembre 5, Londra

Inquisicio di Stephen Brown, sindaco di Londra, dei giudici di pace e dei visconti, con il concorso di dodici testimoni giurati, contenente l'elenco degli stranieri capifamiglia e dei loro familiari residenti nei quartieri di Broad Street e Bishopsgate

Inquisicio capta coram Stephano Broune, maiore civitatis Londone, ac sociis suis, custodibus pacis infra eandem civitatem, necnon Willelmo Cantelowe et Willelmo Marowe, vicecomitibus civitatis predictae, virtute quarundam litterarum domini Regis patencium, huic inquisicioni annexarum, die veneris quinto die mensis septembris anno regni regis Henrici sexti post conquestum vicesimo octavo, per sacramentum Iohannis Browne, Ricardi Simonde, Thome Dunsmore, Iohannis Wilkynsone, Thome Laurence, Thome Frere, Iohannis Bentle, Iohannis Sowthe, Thome Southe, Iohannis Kyng, Thome Lamber et Iohannis Ghildewelle, proborum et legalium hominum wardarum de Bradstrete et Bysshopesgate, qui dicunt super sacramentum suum quod Henricus Lucer, Iohannes Hazarde, uxor Henrici Clerke, Arnoldus Abbrethene, Rogerius Clinapaye, Iohannes Hale, Rumboldus Megimane, Bartholomeus Sprenelande, Iacobus Brame, Hugo Devive, Hans Bramer, Willelmus Sutescampe, Isabella Skilgate, Egidius Elnarde, Willelmus Deriksone, Iohannes Wiflet, Willelmus Spigover, Arnoldus Debeler, Rumboldus Daniel Vanbrute, Henricus Arnolde, Petrus Masone, Iohannes Glock, Hermane Duchemane, Ratana Adriane, Arnolde Fostal, Albrighte Duchemane, Gaskyne Smythe, Alice Frensshwomane, Albrighte Dobeler, Gerveys Iohannes Bronderer, Nigillus Anaphus, Arnolde Petresone, Willelmus Andrewe, Flemying Dobeler, Iacobus Petresone et Iohannes Pewisone sut persone infra wardas predictas commorantes et hospicia tenentes, anglice vocate householders, non nate infra regnum Anglie, terras domini Regis Hibernie et Wallis, ducatus domini Regis Normandie, Vasconie et Acquitanie ac insulas de Garresey et Gernesey, neque ligei dicti domini Regis in aliquo loco sub eius obediencia nate. Dicunt eciam iurati predicti quod Petrus Keys, Georgius Hassat, Michael de Burskal, Iohannes Bone Janico, Iohannes de Lardes, II filii Arnoldi Abbrethene, Willelmus Herche, Iohannes Clerki, Hugo Clake, Iohannes Molle, Leonardus Lente Milla, Henricus Puttyne, Ratana Allardi, Iohannes Dobeler, Henricus Gazile, Nicholaus Stranesbourghe, Isabella Geretrude, Simone Gunter, Pole Soteler, Janyne Soteler, Petrus de Jewe, Iohannes Scoke, Hans Gobeler, Iohannes Dook, Iohannes Janyne, Greker Cooke, Antonius Pallastre, Angelus Pallastre, Gabyne Boune, Lucas Cooke, Hermanne Nicholassone, Petrus Mighel, Isabella Fosse, Iohannes Kyrkhawe, Henricus Pigot, Iacobus Goteler, Martinus Fournelle, Gerardus de Westvale, Ratana Vanrike, Iohannes de Welde, uxor Willelmi Kent, David Filar, Frederico^a Henre, Gotel Darewe, Dook Iohannes Delerke, Katerina at Mille et Helewys sunt persone infra wardas predictas existentes et hospicia ibidem non tenentes, infra dictum regnum, terras, ducatus et insulas domini Regis predicti non nate. Dicunt insuper dicti iurati quod Iohannes de Nigro, Iohannes Ambrose de Maryne, Raphael de Lerka, Ianuenses, Bartholomeus Michelle, Lucanus, Lodowicus Stroos, Gonavise Reyner de Ricassolis, Lumbardes, Humfrigue Iustiniane, Andreas Morasyne, Philipus Lumbarde, Petrus Loredane, Iacobus Fallerone, Venicianes, Ambrosius Spynelle, Marcus de Maryne, Iohannes de Maryne, Ianuenses, sunt mercatores extranei infra

dictas wardas commorantes, extra dictum regnum, dominia, ducatus et insullas dicti domini Regis nati. Dicunt eciam dicti iurati quod Crevyke de Maryne, Octabiane de Nigre, Baptiste de Nigre, Laurence Clerke, Iohannes Passane, Andreas Furnar, Franke Furnar, Ieronimus Irione, Cristofere Barnabas Grymalde, Barnabas Pinel, Spelondeum de Burgo, Iohannes Baptiste, George Centurione, Rogerius Broke sunt clerici mercatorum extraneorum in predictis wardis commorantes, extra dictum regnum, dominia, ducatus et insullas dicti domini Regis nati. Dicunt eciam iurati predicti quod non est aliquis Italicus, Florentinus, Mediollanus, Catelonus, Albertinus, Hancerus vel Prucerus mercator existens aut factor seu alius mercator extraneus extra dicta dominia, ducatus vel insulas predictas natus, commorans infra wardas predictas. In cuius rei testimonium iurati predicti huic inquisicioni sigilla sua apposuerunt.

Data die, loco et anno predictis.

[Tredici sigilli pendenti.]

^a Frederico: così nel testo.

3

<1456,> marzo 3, Dover

Inquisicio di Richard Wythberton, luogotenente di Humphrey, duca di Buckingham, conestabile del castello di Dover e custode dei Cinque Ports, con il concorso di dodici testimoni giurati, contenente l'elenco degli stranieri capifamiglia e dei loro familiari residenti a Sandwich

PUBLIC RECORD OFFICE, Exchequer, E179/235/55, ms. 1; membranaceo, cm. 33,5 x 23,5.

Dovorre.]

Inquisicio capta apud Dovorram, vicesimo tercio die marcii anno regni regis Henrici VI^{ti} post conquestum Anglie tricesimo quarto, coram Ricardo Wydertone, locumtenente Hunfre, ducis Bakingane, constabularii castri Regis Dovorre ac custodis Quinque Portuum, de quodam subsidio alienigenarum regi nunc Henrico VI^{to} anno regni sui XXXI^o ad tempus vite sue concessio. Per sacramentum Iohannis Tryche, Iohannis Russelyne, Iohannis Sehytloke, Iohannis Gattam, Henrici Elphyne, Roberti Alowe, Iohannis Joyse, Thome Bityly, Willelmi Turcoyse, Iohannis Daldeham, Gilberti Geffrey et Iohannis Dake, qui dicunt super sacramentum suum quod Gabrielle Pynelle, Catayne Nigro, Petrus Flysco, Corneellius Datype et Baptiste Burbate sunt Janueys et infra villam de Sandewyche commorantes et ibidem fuerunt hospicia tenentes de festo Sancti Michaelis anno XXXIII^o Regis predicti usque festum Pasche proximum post capcionem huius inquisicionis, videlicet de quolibet

eorum XL s. per annum, scilicet pro terminis Pasche anno XXXIII^o et Michaelis et Pasche anno XXXIII^o, iuxta formam concessionis eiusdem subsidii. Et dicunt iurati predicti quod Angelus Penelle, Valentinus Penelle, Iohannes de Lowyne, Petrus de Bowyne, Thomas Catayne, Augustinus Catayne, Iulianus Nigro, Danyelus Nigro et Urbanus Catayne fuerunt factores mercatorum vocati Janueys et in villa predicta commorantes et hospicia non tenentes per idem tempus, videlicet de quolibet eorum XX s. per annum, scilicet pro huiusmodi tribus terminis, iuxta formam concessionis predictae. Et dicunt iurati predicti quod Henricus Dragyere, Dobe Taylloure, Iohannes de Cataham, Arnoldus Coupere, Iacobus Paylloure, Iohannes Goldesmythe, Nicholaus Shelham, Nellus Berebruer, Cristianus Duchemane, Henricus Patenmaker et Walterius Daberey fuerunt persone aliene hospicia tenentes infra villam predictam per tempus supradictum, videlicet de qualibet earum XVI d. per annum, scilicet pro huiusmodi tribus terminis, iuxta formam concessionis predictae.

Et dicunt iurati predicti quod Iohannes Breganttere, Iohannes Carpentere et Iacobus Taylloure fuerunt persone alienigene hospicia non tenentes infra villam predictam commorantes per tempus predictum, videlicet de qualibet earum VI d. per annum, scilicet pro huiusmodi tribus terminis, iuxta formam concessionis predictae.

Sandewyche:	Januays	hospicia tenentes	V
		hospicia non tenentes	IX
	Alienigene	hospicia tenentes	XI
		hospicia non tenentes	III

ALBO SOCIALE

CONSIGLIO DIRETTIVO

<i>Presidente</i>	Puncuh prof. Dino
<i>Vicepresidenti</i>	Gardella dott. Renzo Piergiovanni prof. Vito
<i>Segretario</i>	Rovere prof.ssa Antonella
<i>Bibliotecario</i>	Macchiavello dott.ssa Sandra
<i>Tesoriere</i>	Delle Piane avv. Gian Marino
<i>Consiglieri</i>	Assini dott. Alfonso Bitossi prof. Carlo Bologna prof. Marco Calleri prof.ssa Marta Doria prof. Marco Felloni prof. Giuseppe Petti Balbi prof.ssa Giovanna Savelli prof. Rodolfo Terzago avv. Gino
<i>Revisori dei conti</i>	Astengo ing. Giacomo Carbone dott. Enrico Massa prof.ssa Paola
<i>Vicesegretario</i>	Calleri prof.ssa Marta
<i>Proviviri</i>	Cerofolini on. Fulvio De Gregori avv. Antonio Oreste prof. Giuseppe

SOCI ONORARI

Balard prof. Michel
 Bemporad on. Alberto
 Cerofolini Fulvio

Grispo prof. Renato
 Heers prof. Jacques
 Pistarino prof. Geo

SOCI ORDINARI

* Abisso Marina	(1992)	Bernardini Andrea	(2002)
Accademia Urbense di Ovada	(1987)	* Bertelli dott. Carlo	(1982)
Agosto dott. Aldo	(1959)	Bertino dott. Lucia Maria	(1979)
Alvaro dott. Maria Grazia	(2002)	Besio Riccardo	(1989)
Alvisi dott. Ermete	(1972)	Bianchi dott. Giorgio	(1967)
Amalberti Fausto	(1985)	Bianchi Giuseppe	(1999)
Amelotti prof. Mario	(1979)	Bianchini prof. Maria Grazia	(1980)
* Angeli Bertinelli prof. Maria Gabriella	(1979)	Biblioteca Civica Berio di Genova	(1858)
* Arata Bruno	(1996)	Biblioteca Civica Bruschi di Genova	(1950)
Archeoclub - Genova	(1996)	Biblioteca Civica Cuneo di Camogli	(1982)
Archivio di Stato di Genova	(1952)	Biblioteca Civica Gallino di Genova	(1930)
Archivio di Stato di Imperia	(1965)	Biblioteca Civica Lercari di Genova	(1928)
Archivio di Stato di La Spezia	(1976)	Biblioteca Civica Mazzini di La Spezia	(1917)
Arvigo Giovanni	(2001)	Biblioteca Comunale Lagorio di Imperia	(1932)
Assini dott. Alfonso	(1984)	Biblioteca Internazionale di Rapallo	(1990)
* Astengo ing. Giacomo	(1968)	Bibolini dott. Maria	(1995)
Bachi prof. Virgilio	(2004)	Biso cav. Francesco	(2004)
Bacigalupo Boccardo dott. Maria Angela	(1981)	Bitossi prof. Carlo	(1981)
Baglini dott. Ezio	(1985)	Boero Andreina	(2004)
Balletto prof. Laura	(1965)	Boggia ing. Marco	(2004)
* Barbieri Giovanni Battista	(1990)	* Boggia ing. Mario	(1998)
Basso dott. Enrico	(1988)	Bolleri Eugenio	(1996)
Bavoso dott. Gianluigi	(1994)	Bologna prof. Marco	(1983)
Bellaera Stefano Massimiliano	(2002)	Borgatti don Giuseppe	(1991)
Bellezza prof. Angela	(1978)	Borghesi prof. Vilma	(1997)
Bellomo dott. Elena	(2000)		
Benvenuto Filippo	(1992)		
Bernabò Brea dott. Giovanni Edoardo	(1974)		
Bernabò di Negro dott. Gian Francesco	(1974)		

* L'asterisco posto accanto al cognome indica i soci iscritti anche al Circolo Numismatico Ligure

Bottari dott. Lionello	(1988)	Cesarini dott. Secondo	
Bozzo Dufour prof. Colette	(1980)	Francesco	(1992)
Braccia dott. Roberta	(1996)	Cevini prof. Paolo	(1993)
Briasco Giancarlo	(1963)	Chiabrera Castelli Gaioli	
Brignone dott. Maria	(2000)	Boidi conte Cesare	(1983)
Bruschi prof. Rossella	(2004)	Cibrario-Assereto dott. Luca	(1994)
*Buciuni Sebastiano	(1990)	Cicardi dott. Ernesto	(1964)
Buongiorno prof. Mario	(1968)	Circolo Artistico Tunnel	
Busco Giovanni	(2003)	di Genova	(1958)
*Buti prof. Andrea	(1994)	Cola dott. Rossana	(1999)
Cabella dott. Alessandra	(1996)	Compagna (A)	(1971)
Calcagno dott. Daniele	(1989)	*Corradi Bruno	(1997)
Calleri prof. Marta	(1989)	Costa avv. Federico	(1978)
Cambiaso Michelangelo	(1979)	Costa Restagno dott. Josepha	(1969)
Camera di Commercio		Costantini prof. Claudio	(1962)
di Genova	(1921)	Costigliolo Ivana	(2001)
*Cammarano cap. Maurice	(1991)	Cosulich dott. Maria Clara	(1986)
Campomenosi prof. Pietro	(2000)	Croce Bermondi dott. Eugenio	(1970)
Canaletti Danilo	(1986)	Crosa di Vergagni ing. Agostino	(1988)
Cancellieri prof. Jean André	(1972)	Cusmano dr. Franco	(1992)
Canepa Giovanni	(1974)	†D'Almeida Oscar	(1966)
*Canonero dr. Carlo	(1991)	Damonte ing. Mario	(1966)
Cantero Mario	(1993)	D'Arcangelo dott. Paola	(2004)
Capogna dott. Benedetto	(1969)	De Angelis dott. Velia	(1975)
Caprile notaio Franco	(1979)	*De Cassan Antonio	(1972)
Carbone dott. Enrico	(1966)	Decri arch. Anna	(1991)
*Carlevaro Giancarlo	(1983)	De Gregori avv. Antonio	(1971)
Caroli dott. Paola	(2002)	Delfino dott. Benedetto Tino	(1990)
Carosi notaio Carlo	(1980)	Delfino dott. Giuseppe	(1974)
Casarino dott. Giacomo	(1991)	Dellacasa dott. Sabina	(1993)
Caselli Lapeschi avv. Alberto	(1987)	Della Rupe Gregorio	(1999)
Cassinelli Lavezzo dott. Alessio	(2002)	Delle Piane avv. Gian Marino	(1963)
Castagnino Andrea	(2001)	Dellepiane dott. Riccardo	(1966)
Castello prof. Carlo	(1987)	De Marini Avonzo prof. Franca	(1992)
Castiglia dott. Marco	(1988)	De Negri prof. Emmina	(1981)
Cattaneo Della Volta dott.		De Vingo Paolo	(1990)
Nicolò	(1985)	Di Leo avv. Franco	(2003)
Cavaliere dott. Maria Serena	(2002)	Di Noto avv. Luciano	(2004)
Celsi dott. Barbara	(1997)	Di Pietro Lombardi dott. Paola	(1986)
Cenni dott. Alessandra	(1995)	Di Raimondo geom. Armando	(1973)
Ceravolo dott. Laura	(2005)	Dipartimento di Cultura	
Cerchi Italo	(2000)	Giuridica "G. Tarello" -	
Cerioli dott. Claudia	(2002)	Sez. di Storia del Diritto -	
Cervini dott. Fulvio	(1991)	Università di Genova	(1976)

Dipartimento di Economia e metodi quantitativi - Sez. di Storia Economica - Università di Genova	(1991)	Giagnacovo dott. Maria	(1997)
Dipartimento di Scienze del- l'Antichità e del Medioevo e Geografico-ambientale Università di Genova	(1987)	Giannattasio prof. Bianca Maria	(1982)
Dogliotti prof. Massimo	(1996)	Giordano dott. Amalia	(1964)
Donaver avv. Giorgio	(1968)	Giordano dott. Maddalena	(1987)
Doria prof. Marco	(1997)	Giudici Aldo E. M.	(1984)
* Farina Luigi	(1990)	Giustiniani dott. Enrico	(2004)
Fassio Calissano dott. Matilde	(1987)	Gorini dott. Aldo	(1983)
Felloni prof. Giuseppe	(1954)	Gourdin prof. Philippe	(1985)
Fenoglio prof. Renato	(1976)	Gramatica avv. Giovanni Battista	(1985)
Ferrante prof. Riccardo	(1988)	Graziani prof. Antoine Marie	(1990)
Ferraro prof. Carlo	(1996)	Grego Cirmeni dott. Giulia	(1977)
Ferrero Giovanni	(1990)	Grossi dott. Ada	(2002)
Ferro Walter	(2004)	Guelfi Camajani conte Vittorio	(1980)
Figari Giovanni Battista Roberto	(1979)	Guglielmotti prof. Paola	(2000)
* Figari Giuseppe	(1976)	Guida Giorgio	(2002)
Firpo prof. Giulio	(2004)	Hyde dott. Helen	(2000)
Firpo dott. Marina	(2000)	Kamenaga Anzai dott. Yoko	(1994)
* Foglino Francesco	(1981)	Kleckner William Henry	(1975)
Fontana don Paolo	(1995)	Lagostena ing. Stefano	(1994)
Forcheri Trucco Ernesta	(1999)	Laura Aldo	(1976)
Fortunati prof. Maura	(1987)	* Lavagna dott. Guido	(1996)
Freggia don Enzo	(1988)	Lazagna prof. Piero	(2005)
* Frisone rag. Luigi	(1968)	Lercari Andrea	(1991)
* Frugone dott. Massimo	(1994)	Levi prof. Guido	(2000)
Gaggero prof. Gianfranco	(1976)	Levi dott. Silvia Anna	(1983)
Gallea prof. Franco	(1978)	Limoncini prof. Pasquale	(1982)
Galliano prof. Graziella		Lingua dott. Paolo	(1984)
Gallo Francesco	(1995)	Lo Basso dott. Luca	(2002)
Gandolfo dott. Andrea	(1995)	Lombardo Ernesto	(1986)
Garbarino Arianna	(2005)	Lora Danilo	(2004)
* Gardella dott. Renzo	(2002)	Lorenzetti dott. Michela	(1998)
Garrè dott. Stefano	(1974)	Luxardo De Franchi Nicolò	(1957)
Gennaro Paolo	(2003)	Macchiavello dott. Sandra	(1989)
* Gerbi Adolfo	(2005)	Madia dott. Elisabetta	(1992)
Gherzi Rolland	(1968)	Maira Niri dott. Maria	(1965)
* Ghia Andrea	(1999)	Malfatto Ferrero dott. Laura	(1981)
* Ghio ing. Giovanni	(1992)	Mambrini dott. Francesca	(1998)
Giacomini ing. Mauro	(2002)	Mancinelli ing. Luca	(1987)
		Mannoni prof. Tiziano	(1968)
		Mantero Angelo Luigi	(1988)
		* Marana ing. Umberto	(1986)
		Marcenaro dott. Enrica	(1999)
		Marcenaro dott. Mario	(1978)

Marchesani prof. Carlo	(1971)	Panero prof. Francesco	(1996)
Marsilio dott. Claudio	(2002)	Panizza Giuliano	(2005)
Martini avv. Giovanni Battista	(1990)	Parodi dott. Anna Clara	(1977)
Marzani Massimo	(2002)	Patrone dott. Stefano	(1994)
Mascardi don Antonio	(1967)	Pavoni prof. Romeo	(1980)
Massa Piergiovanni prof. Paola	(1966)	* Pedrazzi cap. Carlo	(1987)
Mattei dott. Mario	(2002)	Pellegrini dott. Alessandro	(2002)
Mattioli dott. Carlo Alberto	(1990)	* Pera prof. Rossella	(1979)
Mennella prof. Giovanni	(1976)	Perrazzelli avv. Nicola	(1985)
Merati dott. Patrizia	(2001)	Perrone Michele	(1990)
Migliorini prof. Maurizia	(1988)	Petracco Sicardi prof. Giulia	(1967)
Milano dott. Carlo	(2001)	Petrucciani prof. Alberto	(1984)
Montale prof. Bianca	(1971)	Petti Balbi prof. Giovanna	(1962)
Morano Rando dott. Maria Teresa	(1963)	Picasso prof. Marina	(1998)
Moreno prof. Diego	(1970)	Piccardo Pietro Luigi	(1984)
Moresco ing. Roberto	(1989)	Piccinno dott. Luisa	(1997)
* Mosconi Massimo	(1995)	Piergiovanni prof. Vito	(1964)
Murialdo prof. Giovanni	(1979)	Pintus Angelo	(1994)
Museo Civico Andrea Tubino di Masone	(2004)	Piombino dott. Emilio	(1992)
* Musto dott. Luigi	(1988)	Pippione cav. Leone	(1990)
Nardini dott. Galeazzo	(1989)	Pittaluga dott. Paolo	(1987)
* Negrino dott. Fabio	(1996)	Podestà prof. Gian Luca	(2000)
Nicolini dott. Angelo	(1976)	Poggi geom. Giovanni	(1994)
Nicora dott. Marisa	(1962)	Poleggi prof. Ennio	(1964)
Odetti dott. Giuliva	(1986)	Polonio Felloni prof. Valeria	(1959)
Odone Paolo	(1988)	Ponte dott. Raffaella	(1994)
Oldoini dott. Raffaella	(2003)	* Profumo dott. Maria Angela	(1987)
Olgiate dott. Giustina	(1988)	Profumo ing. Mario	(2004)
Olivari dott. Angelo	(1979)	* Pronzato dott. Sergio	(1991)
Olivero dott. Giorgio	(1978)	Puncuh prof. Dino	(1956)
* Olondi Francesco	(1982)	Quaini prof. Massimo	(1970)
Oreste prof. Giuseppe	(1936)	Raimondo prof. Roberto	(1988)
Origone dott. Sandra	(1977)	Raiteri Fossati prof. Silvana	(1965)
Otten dott. Catherine	(1987)	Rappini prof. Francesco Enrico	(1995)
Ottonello Damiano	(1999)	Rebosio dott. Alessandra	(2002)
Ottria prof. Nicola	(1996)	Remedi dott. Alfredo Giuseppe	(1975)
Pacini dott. Arturo	(1990)	Repetto arch. Stefano	(1983)
Padovano cav. Costantino	(1996)	Riccardini Edilio	(1993)
Paganuzzi ing. Stefano	(2004)	Righetti avv. Enrico	(2004)
Palazzo Giuseppe	(2001)	Rivabella Mario	(1991)
Pallavicino dott. Eleonora	(1996)	Rivera geom. Eraldo	(1985)
Palmero dott. Giuseppe	(1994)	Rivetti Fabio	(2004)
		† Roberto dott. Giuseppino	(1985)
		Roccatagliata dott. Alberto Mario	(2004)

Roccatagliata dott. Ausilia	(1977)	Roggero padre Anastasio	(1981)
Rogione ing. Vincenzo	(1971)	Surdich prof. Francesco	(1967)
Rollandi prof. Maria Stella	(1983)	Tacchella Paolo Stefano	(2002)
Ronco Antonino	(1974)	Taddei dott. Giorgio	(2001)
* Rossi Bruno	(1992)	Tambuscio Piera	(2001)
Rovere prof. Antonella	(1976)	Tarrini Maurizio	(1985)
Rovereto di Rivanazzano ing. Francesco	(2004)	* Tavella dott. Michele	(1995)
Ruzzin Valentina	(2002)	Taviani dott. Carlo	(2003)
Sacomanno prof. Fabio	(1979)	Termanini dott. Stefano	(2002)
Saginati dott. Liana	(1963)	* Terzago avv. Gino	(1970)
Saita dott. Eleonora	(2004)	Tigrino Vittorio	(1998)
Salomone Gaggero prof. Eleonora	(1976)	Tiso dott. Bruno	(1976)
Salomone dott. Ivo	(1975)	Tognetti prof. Graziella	(1983)
Salone dott. Anna Maria	(1978)	Tortorolo dott. Anna Maria	(1996)
Salvago Raggi march. Camilla	(1957)	* Toselli Aldo	(1976)
Santi Amantini prof. Luigi	(1976)	Tosini ing. Natale	(2000)
Savelli prof. Rodolfo	(1974)	Trasino Laura	(2002)
Scafidi Riccardo	(1999)	Traversaro Giulio	(2000)
* Scapolan dott. Giuseppe	(1991)	Traverso rag. Lorenzo	(1988)
Scarsi rag. Giacomo	(1979)	Traxino dott. Marisa	(2001)
Schiaffino Lagorio dott. Prospero	(1999)	* Trucchi dott. Andrea	(1984)
Schiappacasse dott. Patrizia	(1979)	* Trucchi notaio Luigi	(1964)
Scotto Innocenzo	(1985)	Urbani Bernardinelli dott. Rossana	(1967)
Seminario Arcivescovile di Genova	(1970)	Valenti Clari Jolanda	(1998)
Serra Claudio	(2003)	Vallebella Giovanni	(1995)
Sertorio march. Pompeo	(1984)	Varaldo prof. Carlo	(1977)
Sessarego arch. Andrea	(2002)	Varnier prof. Giovanni Battista	(1979)
Sibille dott. Antonio	(1998)	Veneruso prof. Danilo	(1981)
Silva dott. Augusta	(1986)	Venturini dott. Alain	(2003)
Sinigaglia prof. Roberto	(2002)	Vercelli Remo	(2001)
Sinisi prof. Lorenzo	(1996)	Verdona Rutelli prof. Alessandra	(1997)
Società Economica di Chiavari	(1916)	Vergari prof. Mario	(1991)
Soprintendenza Archivistica per la Liguria - Genova	(2002)	* Vescovi dott. Romolo	(1993)
Soulier prof. Gilbert	(2002)	Vignola dott. Marco	(2003)
Sperati prof. Giorgio	(1975)	Volpe dott. Felice Umberto	(1988)
Stromboni José	(1990)	Zanini dott. Andrea	(2000)
Rocchetta Cristiano	(2004)	Zanolla Virgilio	(2002)
		Zanone dott. Albino	(2002)
		Zug Tucci prof. Hannelore	(1979)

ATTI SOCIALI

Il 24 novembre 2003, nella sede di Palazzo Ducale, col consueto intervento di un largo pubblico, ha avuto luogo l'inaugurazione del 147° anno sociale. In tale occasione si è ricordata la figura di Giorgio Costamagna, già Presidente Onorario del nostro sodalizio, anche attraverso la presentazione degli scritti pubblicati in memoria. Qui di seguito il discorso del Presidente:

Il 24 novembre 2000, esattamente tre anni fa, si spegneva Giorgio Costamagna: accomunandogli nel ricordo i Soci scomparsi nell'ultimo anno, Osvaldo Chiareno, Isabella Ferrando, Eugenio Fuselli e Ambrogio Puri, chiedo un minuto di silenzioso raccoglimento.

L'inaugurazione di un nuovo anno, che ci avvicina al 150° anniversario della nostra fondazione, nel 2007, è tradizionale occasione per esporre il consuntivo del lavoro svolto e per delineare gli obiettivi futuri. E poiché quanto realizzato prende le mosse dalla ricerca, da essa partirò.

Come Loro sanno, la nostra attività si svolge largamente in ambito archivistico, in collaborazione con l'Archivio di Stato di Genova: riordinamento e inventariazione dell'Archivio del Banco di San Giorgio, di quello del Collegio dei notai e del fondo notarile, impostato, quest'ultimo, sulle linee-guida approntate da Costamagna nel lontano 1956, cui si aggiungono le indagini volte a costituire un *Codice diplomatico della Chiesa Genovese*, nonché edizioni di cartari monastici, *libri iurium*, cartolari notarili.

Per quanto riguarda San Giorgio, il lavoro, organizzato e diretto dal collega Felloni, procede alacramente, nonostante il preoccupante rallentamento della stampa dei risultati, dovuto alla ben nota crisi finanziaria che investe tutti gli organi di ricerca italiani, con riflessi negativi sulle pubblicazioni degli Archivi di Stato, nelle quali è compresa la collana dedicata a San Giorgio (16 volumi già pubblicati sui 24 previsti). Esistono tuttavia alcuni segnali positivi, sia da parte della Direzione Generale per gli archivi, sia di

ambienti locali, che ci inducono all'ottimismo: anche se dovremo aspettare il 2007, VI centenario dell'istituzione del Banco, per la conclusione di quest'opera gigantesca, mai tentata prima, a coronamento della quale sarebbero auspicabili una mostra e una storia dello stesso istituto. Aggiungo che le mie perplessità a proposito di un convegno su San Giorgio, manifestate un anno fa, in questa stessa sede, sono state dissipate: l'affidamento al prof. Feltoni, come da me auspicato, della formulazione del programma dell'incontro, previsto per l'autunno 2004, è garanzia di correttezza e serietà scientifica.

Il riordinamento dei cartolari notarili del Trecento, in prosecuzione dei lavori precedenti di Giorgio Costamagna e di Marco Bologna, è ormai prossimo all'ultimazione (aprile 2004); non così quello dell'archivio del collegio dei notai; imprevisti impedimenti, causati dalla dispersione dello stesso in fondi diversi dell'archivio genovese, ne rinviando la fine. Speriamo solo che la nostra richiesta di rifinanziamento venga accolta dalla Direzione generale degli archivi, così come quella di estendere il censimento alle ben più impegnative e difficili 1200 filze del Quattrocento, che potrebbero occupare i nostri collaboratori per circa otto anni.

Più tranquilla appare l'operazione sulla documentazione ecclesiastica, qui illustrata nel giugno scorso a Sua Eminenza il card. Tarcisio Bertone, che ci ha riconfermato fiducia, assicurandoci il proseguimento del finanziamento. Essa si muove su due binari interconnessi: da una parte la trascrizione (ed eventuale pubblicazione) di fondi specifici (cartari integrali – ad es. quello del monastero di Santo Stefano per i secoli X-XIII, in via di ultimazione –, o il cartulare della collegiata di Sant'Adriano di Trigoso, alcuni protocolli notarili specificamente dedicati alla curia arcivescovile genovese, tre dei quali, di Stefano *Corradi* di Lavagna, del sec. XIII, di Nicolò di Santa Giulia di Chiavari, del sec. XIV e di Simone *Francisci de Compagnono*, del sec. XV, potrebbero essere pubblicati già a partire dall'anno prossimo); dall'altra la ricerca, con relativa trascrizione, di documenti di natura ecclesiastica conservati nel fondo notarile, intesa alla ricomposizione virtuale degli archivi delle chiese della nostra diocesi.

Altrettanto avanzato è il completamento dell'edizione del II *liber iurium*, contenente documentazione dei secoli XIV e XV.

L'attività di ricerca è strettamente correlata a quella editoriale. È in distribuzione da pochi giorni il primo fascicolo (in due tomi) dei nostri «Atti» per il 2003, gli *Studi in memoria di Giorgio Costamagna*, sui quali torneremo, cui seguirà, verso la fine di dicembre, il secondo, dedicato alla

storia della facoltà di Lettere e Filosofia, in coedizione con la collana ‘Fonti e studi per la storia dell’Università di Genova’, della quale costituirà il volume V (il IV ha accolto il saggio di Riccardo Ferrante *Università e cultura giuridica a Genova tra Rivoluzione e Impero*, pubblicato anche nei nostri «Atti» del 2002).

Completata quindi l’annata 2003, stiamo già approntando quella del 2004, in tre fascicoli, interamente occupata dalla *Storia della cultura ligure*. Come più volte annunciato, si tratta di un obiettivo gravoso (circa 1500/1800 pagine) da noi assunto fin dal 1999, specificamente offerto a Genova, capitale europea della cultura. Vi è coinvolta una quarantina di studiosi, per la maggior parte appartenenti al nostro Ateneo. Nonostante i ritardi nella consegna dei contributi, mi auguro che i collaboratori, tutti (o quasi – qualche diserzione dell’ultima ora è sempre possibile e purtroppo fisiologica) onorino gli impegni assunti onde consentirci di uscire almeno a metà anno.

Accanto ai tradizionali «Atti» contiamo di riprendere la collana ‘Notai liguri’, sospesa da trent’anni, con le tre edizioni già annunciate. Più problematica si presenta invece la continuazione dell’altra collana ‘Fonti per la storia della Liguria’, che ci piacerebbe allargare a quelle di età moderna. Nel corso dell’anno è uscito il *Repertorio degli statuti della Liguria* (XIX della serie), un’iniziativa programmata dal vicepresidente, prof. Vito Piergiovanni, alla quale hanno collaborato diversi studiosi sotto la guida di Rodolfo Savelli, il quale si è fatto perdonare la lunga gestazione grazie ad un eccellente studio introduttivo (*Scrivere lo statuto, amministrare la giustizia, organizzare il territorio*), che da solo occupa quasi metà dell’intero volume. Dobbiamo tutti essergliene molto grati.

Qui però si inseriscono i primi segnali negativi. A fronte di diversi volumi, ormai prossimi alla conclusione (2 relativi alla documentazione del monastero di Santo Stefano, già ricordati, 3 del *liber iurium* secondo), si devono ancora una volta denunciare le gravissime difficoltà finanziarie della serie, anche per quanto riguarda i *libri iurium*, questi ultimi in coedizione con le pubblicazioni degli Archivi di Stato, in sofferenza per analoghi problemi. Una situazione ormai insostenibile! Come è noto, la collana fu fondata nel 1992 dalla nostra Società e dall’assessorato alla cultura della Regione Liguria, con divisione paritaria dei relativi oneri. Sennonché, già a partire dai primi volumi, l’apporto regionale è venuto via via diminuendo, fino a cessare del tutto. In parole povere da anni l’assessorato in questione risulta coeditore di una raccolta, della quale si disinteressa totalmente. Non così si comporta

la Regione Veneto che finanzia totalmente un'iniziativa analoga ('Fonti per la storia della terraferma veneta'). Ad ogni cambio di assessore ho sollecitato, verbalmente o per iscritto, un chiarimento della situazione: non ho mai ricevuto alcuna risposta!

Tutte queste attività editoriali non hanno però rallentato quella di maggior rilievo: ho l'onore e la grande soddisfazione di presentare la prima copia della *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, 686 pagine di testo, 96 di illustrazioni, 32 delle quali a colori, già in legatoria, in uscita tra una quindicina di giorni. La prima storia scritta interamente da specialisti! Programmata anch'essa nel 1999 per il 2004, priva di qualsiasi appoggio da parte delle istituzioni locali, essa costituisce il maggior impegno, non solo finanziario, del nostro sodalizio. Come curatore dell'opera ne sono molto orgoglioso e devo esprimere pubblicamente i sentimenti di gratitudine dell'intera Società e miei personali ai collaboratori: Massimo Quaini, Maria Gabriella Angeli Bertinelli, Valeria Polonio, Giovanna Petti Balbi, Arturo Pacini, Carlo Bitossi, Giovanni Assereto, Danilo Veneruso, ai quali è doveroso accostare Marta Calleri e Sandra Macchiavello, che si sono fatte carico dell'indice dei nomi. Con questo volume giungiamo puntuali all'appuntamento del 2004, nel quale molti di noi saranno variamente coinvolti in attività congressuali.

E tuttavia non posso tacere le preoccupazioni sul nostro stesso futuro. Se per il prossimo anno, sia pure con qualche difficoltà, potremo ancora onorare gli impegni assunti, grazie agli accantonamenti degli anni scorsi e – speriamo – al buon esito della *Storia di Genova*, la limitatezza delle risorse ci fa dubitare persino della stessa apertura quotidiana della biblioteca, per 35 ore settimanali, la cui frequenza è in costante aumento. A parte i problemi di cassa, spesso addebitabili ai ritardati rimborsi ministeriali per le convenzioni di San Giorgio e del fondo notarile, non posso che denunciare la scarsa attenzione manifestata nei nostri confronti dalle istituzioni locali – e basterebbe ricordare il silenzio che ha circondato le ultime realizzazioni. In queste condizioni è difficile continuare: è a rischio la stessa esistenza della Società ... proprio alla vigilia del 150° nel 2007.

* * *

Come ho detto in apertura, proprio tre anni fa cessava la vita operosa di Giorgio Costamagna, mitico e indimenticabile direttore dell'Archivio di Stato di Genova, consigliere della Società dal 1962, presidente nel triennio 1975-78 e per un ventennio presidente onorario. La notizia mi giunse a

Monselice mentre partecipavo a un Convegno: richiesto dagli organizzatori, ne tratteggiai la figura e il lungo lavoro di ricerca; così come feci in seguito, sia in Facoltà, sia in questa stessa sede, ove annunciavo l'intenzione di mettere in cantiere una raccolta di studi in memoria, da realizzare in collaborazione con l'Associazione Italiana dei Paleografi e Diplomatisti, della quale egli era stato socio fondatore.

A questo punto la nostra segretaria, prof. Antonella Rovere, consigliere della predetta Associazione dei Paleografi e Diplomatisti, in rappresentanza del presidente, prof. Cesare Scalon, al quale impegni accademici hanno impedito di essere presente, ha portato il saluto e l'adesione della stessa. Il presidente ha così proseguito:

Mi sono assunto il compito di presentare questa raccolta, anche se la grande varietà degli argomenti trattati nei 45 contributi (tre a più mani) la rende troppo difficile per una persona sola; poiché, tuttavia, ne sono il curatore, che l'ha letta almeno un paio di volte, se non di più; poiché ho ben conosciuto l'opera storiografica di Giorgio Costamagna (139 titoli della bibliografia ... e non sono sicuro della sua completezza), cercherò di illustrare, sia pure a grandi linee, e me ne scuso con gli autori, questa bella raccolta di saggi.

Già il numero degli interventi (e avrebbero dovuto essere di più) e il numero delle pagine (1144, 98 delle quali dedicate all'uomo, allo studioso, ai suoi studi e alla bibliografia) rende l'idea dell'impegno, nel quale sono stati coinvolti 26 soci della Società Ligure di Storia Patria, 14 dell'Associazione dei Paleografi e Diplomatisti, 7 di altra provenienza; se però si considera che cinque studiosi del nostro sodalizio appartengono anche all'altro si può ben dire che l'apporto delle due associazioni è pressoché paritario.

Ho parlato di grande varietà di temi: come era prevedibile la parte del leone spetta alla Diplomatica con 16 lavori, e alla paleografia-codicologia con 8; seguono, nell'ordine, la storia moderna con 6, la medievale con 3, l'archivistica, la storia dell'arte e quella del diritto rispettivamente con 2, la papirologia, la biblioteconomia, le storie romana, contemporanea e della musica, ciascuna con 1, oltre al mio intervento introduttivo.

Ci sono gli amici e colleghi di una vita (Amelotti, Banti, Oreste); una seconda e terza generazione di colleghi, di ricercatori e studiosi più o meno giovani, genovesi e non (Balletto, Baroni, Bitossi, Bologna, Calleri, Cannataro, Capasso, Drago, Felloni, Fissore, Formentin, Frioli, Grossi, Macchiavello, Mastruzzo, Muto, Nicolaj, Olivieri, Petti Balbi, Piergiovanni, Pozza,

Roccatagliata, Rossi, Rovere, Salomone, Savelli, Sinisi, Varnier, Veneruso, Zagni, Zamponi, io stesso), tra i quali alcuni che lo ebbero commissario di concorso; frequentatori dell'Archivio di Stato e della Società (Barbaria, Bellomo, Cervini, Dellepiane, Di Raimondo, Franchini Guelfi, Gaviglio, Giacomone Piana, Moresco, Moretti, Nicolini, Salone).

Una particolare menzione meritano le due allieve milanesi, Maria Franca Baroni, che ha trattato gli studi di diplomatica di Costamagna, e Luisa Zagni che, oltre a districarsi, con la ben nota competenza, in quelli dedicati dal maestro alla tachigrafia e alle scritture segrete, ha affrontato anche un tema a lui caro, quale quello della *carta, breve, libello* nella documentazione milanese dei secoli XI e XII.

Ma soprattutto devo additare ad esempio, non senza emozione, l'impegno, profuso fino all'ultimo respiro, dalla barese Maria Cannataro in un lavoro sulla compravendita di documenti nella Bari normanna, il cui testo, dopo la sua prematura scomparsa, ci è stato trasmesso dal marito, il collega prof. Pasquale Cordasco. Come non accostarle l'altro esempio, quello di Costamagna ... impegnato ancora negli ultimi giorni della sua esistenza in un lavoro sul preumanesimo di Rolandino, il maestro bolognese di quell'*Ars notariae*, che Costamagna conosceva tanto bene da citarne i passi senza ricorso ad appunti, anche in occasioni congressuali dove la sua straordinaria memoria era proverbiale e suscitava grande ammirazione.

Se poi confrontiamo i nomi degli autori con la *tabula gratulatoria*, constatiamo che sono rappresentate pressoché tutte le Università italiane: una corale testimonianza di affettuoso ricordo di uno studioso che è stato – lo è tuttora – un punto di riferimento obbligato per molti di noi. Fatto salvo quanto detto a proposito della sua scuola milanese e il ricordo dell'intervento di Ottavio Banti, centrato sullo studio di compendi e segni tachigrafici in epigrafia, la testimonianza della continuità del suo magistero è qui ben rappresentata da due tematiche costanti dei suoi studi, che hanno aperto nuovi orizzonti della diplomatica: notariato e cancellerie. Alla prima si ispirano i saggi di Mario Amelotti su curiali e notai a Chieti tra Goti e Bizantini, di Vito Piergiovanni su Rolandino, di Lorenzo Sinisi su un formulario notarile del Trecento, di Giuseppe Oreste sul notaio Guglielmo da Sori, nonché quelli di Gian Giacomo Fissore e del suo allievo Antonio Olivieri sui notai chierici in area piemontese; alla seconda gli studi di Antonella Rovere, che prosegue la sua ricostruzione a puntate della cancelleria genovese, giungendo ora al 1311, e di Silvano Gaviglio dedicato ai sigilli dei vescovi

tortonesi; gli spazi nell'ambito diplomatistico si allargano con i lavori di Marta Calleri su una presunta cambiale genovese del 1207, di Corinna Drago su una *cartula* barese del secolo XI, di Ada Grossi su un'alleanza sconosciuta tra Carlo I d'Angiò e i Torriani milanesi, di Sandra Macchiavello e Rodolfo Savelli su un frammento statutario ventimigliese del primo Trecento, di Giovanna Nicolaj su Guglielmo Durante, di Angelo Nicolini su documentazione genovese in Inghilterra nel Quattrocento, di Marco Pozza sugli usi cronologici veneziani, oltre al già ricordato contributo di Maria Cannataro.

Più arduo seguire i diversi percorsi dei saggi paleografico-codicologici di Maria Rosa Formentin (*Un codice farnesiano greco restaurato due volte*), di Donatella Frioli sul libro delle sepolture del convento fratescano di Rimini, di Annalisa Rossi sul codice Vat. Ott. 3313 che chiama in causa Ovidio e Virgilio, e di Stefano Zamponi, incentrato su un manoscritto padovano scritto dal famoso copista Felice Feliciano; senza dimenticare il lavoro papirologico di Mario Capasso o quello epigrafico di Fulvio Cervini dedicato a un lapicida quattrocentesco nelle Alpi Marittime, oltre a quelli già citati di Ottavio Banti e di Luisa Zagni: voglio tuttavia ricordare il fondamentale saggio sull'opera paleografica di Costamagna di Antonino Mastruzzo, il quale, pur riconoscendone ampiamente novità e suggestioni, manifesta alcune riserve, presenti, del resto, anche nel mio saggio introduttivo, dove ho individuato un limite: seguendo un prezioso suggerimento del collega Fisore, ho scritto «che a Costamagna interessavano le linee convincenti di un quadro, con grande apertura verso nuovi confini – qui sta la novità del suo insegnamento – un quadro – oserei dire – di tipo impressionistico, che lascia fuori disegno le tessere minute, sulle quali altri si cimenteranno, magari meglio precisando, negando o sostituendo alcune conclusioni del Maestro», che comunque sono e restano imprescindibili. Le sue straordinarie intuizioni non saranno forse generalizzabili, non potranno essere assunte in blocco, ma dovranno essere verificate, volta per volta, sull'evoluzione dei vari istituti, notarili o comunali che siano, per stadi successivi. Ma è proprio quel suo 'pensare in grande', unito alla straordinaria capacità stimolatrice, uno dei maggiori, se non il maggiore titolo di merito di Costamagna, quello che io chiamo il quadro di riferimento obbligato, col quale occorre confrontarsi, per andare «oltre Costamagna», come è naturale e giusto in ogni cammino di ricerca. E basti ricordare in questa sede quanto gli studi debbano a quel suo magistrale lavoro sulla triplice redazione dell'*instrumentum* genovese, punto di partenza per ogni indagine sul notariato genovese.

Ancora più azzardato presentare gli altri contributi, così diversi per tematiche e per ambito cronologico: si va dalle testimonianze 'liguri' in Paolo Orosio di Eleonora Salomone, ai Bizantini e Normanni di Elena Bello, agli insediamenti genovesi del Vicino Oriente di Laura Balletto, per concludere il percorso medievale con le cerimonie genovesi per le visite degli Sforza trattate da Giovanna Petti Balbi; quanto all'età moderna e contemporanea mi limiterò a ricordare i saggi di Carlo Bitossi, Marco Bologna, Riccardo Dellepiane-Paolo Giacomone Piana, Giuseppe Felloni, Roberto Moresco, Giovanni Muto, Giovanni Battista Varnier, tutti di argomento genovese, così come il saggio bibliografico di Anna Maria Salone, i due di contenuto storico-artistico di Giorgio Barbaria-Fausta Franchini Guelfi e di Armando Di Raimondo, quello di storia musicale di Maria Rosa Moretti, nonché i due di ambito archivistico di Ausilia Roccatagliata e di Danilo Veneruso, quest'ultimo incentrato sull'attività archivistica di Costamagna.

Ma ecco che anch'io non sfuggo alla suggestione della memoria. Quanto è vero, l'ha scritto la Baroni, che «alla scrittura si sovrappone immediatamente la sua figura», che «leggendolo – sono parole della Zagni – mi ritrovo davanti il Professore, felice come un bambino – quel sorriso da eterno ragazzo come detto in altra occasione da Giovanna Nicolaj – per aver sciolto un problema»! Si sovrappone il ricordo di tanti sorrisi, di grandi risate quando raccontava la scoperta (ben prima che figurasse nel vocabolario ligure di Sergio Aprosio) della parola 'mangeria' per indicare corruzione, ovvero le tangenti nell'amministrazione del Comune e, poi, della Repubblica; o quando citava un rapporto diplomatico relativo a un ambasciatore (o console, non ricordo bene) ucciso – e va bene sono infortuni dei tempi – al quale per di più – *horribile dictu* – avevano anche rubato tutto! Inconcepibile. E una grande risata.

Ancora, riprendendo dallo scritto della Baroni: «Ha insegnato con discrezione, senza mai intervenire direttamente, sempre pronto ad ascoltare (virtù di pochi, aggiungo io), ma senza correggere, anche quando sarebbe stato necessario ... con grande rispetto per il pensiero dell'interlocutore».

Sono stato accanto a lui in tre commissioni di concorso universitario (in due delle quali egli era Presidente), sempre in pieno accordo ed armonia. Ma c'era da bocciare ... ! Ne ricordo uno in particolare: i nostri giudizi sulle pubblicazioni che ci erano pervenute collimavano; io però gli avevo suggerito di non sbilanciarsi troppo in sede di colloquio con candidati deboli: inutile ... in apertura, proprio con uno di questi, Costamagna esordiva con

« la commissione ha molto apprezzato » ... calcio sotto il tavolo ... ancora inutile ... continuò imperterrito. Più tardi, a colazione, mi disse, scusandosi, ... « sai, non sono proprio capace » ... che si accompagna a quel « mi pesa dovermi imporre » confessatomi trent'anni fa a proposito della direzione dell'Archivio di Stato. Ed è forse per questo atteggiamento, così rispettoso degli altri, che i suoi alpini si calarono con le corde in un profondo dirupo della Grecia, in prima linea, per salvare il loro tenente gravemente ferito, che avrebbero portato al primo ospedaletto da campo, distante 5 ore di cammino dalla loro postazione ...

Ma attenzione, non facciamone un ingenuo, irresoluto, tentennante; non è così. Era uomo di profonde e salde convinzioni, dalle quali non derogava. Me ne fornì la prova in altra occasione concorsuale, dove la sua irremovibilità ribaltò una situazione, in partenza decisamente perdente.

Altissimo anche il senso del dovere: Presidente della nostra Società (1975-1977) , per di più docente nell'Università di Milano, viveva a Pegli, con la nostra sede allora in Albaro. Non poteva reggere le sorti del sodalizio. Di qui l'invito a non riproporne la candidatura, come sarebbe stato logico e auspicabile.

Ancora: correva l'anno 1981; ero a Pisa per un convegno. L'indimenticabile Cinzio Violante mi chiese se non era possibile alleviare la fatica di Costamagna conseguente alle trasferte milanesi, con il suo trasferimento a Genova. Sapevo che nella mia facoltà, allora il Magistero c'era un posto vacante che avrebbe potuto essere utilizzato. Gliene parlai: si disse d'accordo. Si doveva però superare l'ostacolo della messa a statuto di una nuova materia, la Diplomatica, essendo la cattedra di Paleografia ricoperta da me. Nessuna opposizione da parte della Facoltà, che tuttavia si mostrava perplessa ad attivare la procedura d'urgenza, necessaria ad aggirare la norma che imponeva un certo intervallo tra le delibere statutarie. A una precisa domanda di un collega non mi restò altra possibilità che fare il nome di Costamagna. Ne seguì una decisione unanime ... anche se poi mi fu riferito che in Senato Accademico qualcuno aveva avanzato l'ipotesi che tale modifica intendesse aprire la strada accademica ad Antonella Rovere, che infatti oggi insegna tale disciplina. Ma allora Antonella non era nemmeno ricercatore, nonostante che avesse già al suo attivo una bella edizione di documenti di Chio, unanimemente apprezzata!

E tuttavia, al momento di decidere di mettere a trasferimento la cattedra, un imbarazzato Costamagna si ritrasse: « Sai, come faccio ad andarmene

da Milano ... come se i colleghi non mi avessero trattato bene ... parrebbe un'ingratitude». Non se ne fece nulla. Ancora una volta il dovere, a suo danno, di restare con coloro che sulla cattedra milanese l'avevano voluto ... Quanta distanza da quella Facoltà genovese di Lettere che a suo tempo non gli aveva spalancato le porte ...

Gran signore, un vero gentiluomo («saresti un bel presidente» lo apostrofò una volta il presidente Borlandi che lo teneva in grande considerazione), una persona veramente indimenticabile, che ha servito con coraggio e dedizione il suo paese in momenti drammatici, rimanendone segnato, che ha onorato gli studi e l'Università Italiana. Curioso di tutto, da buon ricercatore, mai rinchiuso nell'ambito ristretto della sua specializzazione, ma sempre aperto alla considerazione dei tanti aspetti che rendono affascinante la storia dell'uomo: un altro insegnamento prezioso per i più giovani ... e non solo.

Come ho detto alla Signora, come ripeto stasera ai Figli, a tutti i presenti, alla tristezza per la dipartita di Giorgio Costamagna si accompagnano la gioia di averlo conosciuto, il privilegio di averlo avuto, marito, padre, amico, maestro, il ricordo di quanto ci ha dato, di quanto ha lasciato, soprattutto quella serenità e allegria che gli derivavano da una fede profonda, che erano il fondo del suo carattere, che gli permettevano di scherzare sulle sue menomazioni di guerra e sui soprannomi, tutt'altro che generosi, che circolavano in archivio.

Con questo animo, nel nome e nel ricordo di Giorgio Costamagna, apro il 147° anno della Società Ligure di Storia Patria, grato a tutti coloro che con la loro presenza onorano il nostro impegno di servizio ultracentenario.

Il 27 novembre 2004, nella sede di Palazzo Ducale, ha avuto luogo l'assemblea dei soci per il rinnovo delle cariche sociali per il triennio 2005-2007.

In apertura di seduta sono stati ricordati con un minuto di silenzio i soci defunti nell'ultimo triennio: i soci onorari Vittore Branca ed Elio Carrocci; i soci ordinari Antonio Bonfante, Osvaldo Chiareno, Isabella Ferrando, Eugenio Fuselli, Luigi Gallamini, Luigi Gallerani, Josè Gasparini, Ambrogio Puri, Alberto Ronchetti, Vincenzo Russo, Gabriella Sivori.

Dopo la lettura della relazione del presidente, approvata all'unanimità dai soci presenti, si è proceduto alle elezioni a scrutinio segreto. Il prof. Dino Puncuh è stato rieletto presidente con votazione pressoché unanime, così come sono stati riconfermati vicepresidenti il prof. Vito Piergiovanni e il dott. Renzo Gardella. A larghissima maggioranza sono stati eletti consiglieri: dott. Alfonso Assini, prof. Carlo Bitossi, prof. Marco Bologna, prof.ssa Marta Calleri, avv. Gian Marino Delle Piane, prof. Marco Doria, prof. Giuseppe Felloni, dott.ssa Sandra Macchiavello, prof.ssa Giovanna Petti Balbi, prof.ssa Antonella Rovere, prof. Rodolfo Savelli, avv. Gino Terzago. Sono stati eletti probiviri con voto unanime l'on. Fulvio Cerofolini, l'avv. Antonio De Gregori e il prof. Giuseppe Oreste.

Successivamente il Consiglio ha riconfermato nelle cariche di segretario, tesoriere e bibliotecario rispettivamente la prof.ssa Antonella Rovere, l'avv. Gian Marino Delle Piane e la dott.ssa Sandra Macchiavello. La prof.ssa Marta Calleri è stata riconfermata vicesegretario. Qui di seguito la relazione del presidente.

Nel corso del triennio sono stati pubblicati tre volumi della collana *Fonti per la storia della Liguria: Le carte del monastero di Sant'Andrea della Porta*, a cura di Cristina Soave, il *Repertorio degli statuti della Liguria*, a cura di Rodolfo Savelli, la cui ampia e completa introduzione si segnala di per sé come modello per lavori del genere, e infine il nono tomo del primo *liber iurium* genovese, curato da Eleonora Pallavicino, con la collaborazione, a livello di indici, di Francesca Mambrini. Mi piace rilevare che l'auspicio, da me manifestato nel 1992, di veder completata l'edizione del primo *liber* entro un decennio si è pienamente realizzato. Nei prossimi anni, oltre al secondo volume (circa tre tomi) dei *libri iurium*, comprendente documentazione tre-quattrocentesca, a cura di Michela Lorenzetti e della stessa Mambrini, sono previsti due o più volumi destinati all'edizione delle carte del monastero genovese di Santo Stefano fino a tutto il secolo XIII, a cura di Marta Calleri e di Domenico Ciarlo, mentre stiamo studiando la possibilità di procedere analogamente per quelle del monastero di San Fruttuoso di Capodimonte.

Abbiamo anche avviato un altro progetto, accarezzato da lungo tempo, la ripresa della collana dei notai liguri: ne ho già parlato, in questa stessa sede, in occasione della presentazione al nostro cardinale arcivescovo dell'edizione dei cartolari dei notai Nicolò di Santa Giulia di Chiavari, Stefano Cor-

radi di Lavagna e Simone *Francisci de Compagnono*, il primo dei quali, a cura della stessa Mambrini, già edito, gli altri due, a cura rispettivamente di Marta Calleri e di Sandra Macchiavello, di prossima pubblicazione. Edizioni strettamente correlate al progetto, finanziato dalla curia arcivescovile, di ricostituzione virtuale degli archivi delle chiese della diocesi, attraverso la ricognizione nei cartolari notarili genovesi di tutta la documentazione superstita e la sua trascrizione, da utilizzare in futuro on line, ferma restando l'opportunità dell'edizione integrale per i cartolari di maggior interesse.

Quanto alla serie degli « Atti », nel 2002 sono stati pubblicati due fascicoli, il primo dei quali miscelaneo, il secondo interamente occupato dagli atti del convegno *Comuni e memoria storica*, per un totale di 1118 pagine; nel 2003, oltre agli *Studi in memoria di Giorgio Costamagna* (in due tomi), la storia della facoltà di Lettere, in coedizione con la collana 'Fonti e studi per la storia dell'Università di Genova', per un totale di 1816 pagine. Quest'anno 3 fascicoli di *Storia dalla cultura ligure*, per circa 1450 pagine, il primo dei quali in uscita per la fine di dicembre, mentre il secondo e il terzo (quest'ultimo come I fascicolo del 2005) sono in distribuzione da oggi, al termine dell'assemblea; si spera di completare l'opera con un quarto volume nei primi mesi dell'anno prossimo.

Fermiamoci un momento sulle ultime realizzazioni, progettate fin dal 1999 in vista del 2004: la *Storia di Genova* e, appunto, quella della cultura.

Vecchi *topoi*, diffusi largamente e sostenuti fino ai nostri giorni, caratterizzano i Liguri come refrattari alle suggestioni della cultura. Ancorati saldamente a una tradizione, affondata nel mondo classico, che li descrive « rozzi e selvatici », costretti da una terra sterile e avara a « tagliare i sassi » o a lanciarsi avventurosi sui mari, a farsi mercanti e pirati, i nostri progenitori non avrebbero coltivato le lettere, se non quelle di cambio, i giovani avrebbero imparato prima a far di conto che a leggere e scrivere ecc. ecc. Luoghi comuni? Pregiudizi radicati? Non starò certo a contestarli in blocco, perché in essi c'è molto di vero, ancora oggi, in una società – ormai globalizzata – che si sta pericolosamente avviando ad appiattire la scuola « su un orizzonte meramente materiale » e l'Università in una « misera scuola professionale ».

Alla luce di queste premesse, occorreva quindi coraggio, fors'anche una certa presunzione, per programmare, cinque anni fa, in vista dell'anno in cui Genova avrebbe assunto il ruolo di capitale europea della cultura, una *Storia della cultura ligure*, affidata a un gruppo di studiosi qualificati (una quarantina); altrettanto ardire, stante l'ombra che ne avvolge tuttora larghi periodi,

per avviare una nuova storia di Genova, la prima realizzata ad opera di specialisti, « primo e unico tentativo mai fatto per scrivere una storia ... completa, ben informata e fruibile » non solo da parte degli addetti ai lavori, – è stato scritto da una rivista autorevole quale « Medioevo » – « ma anche da un più largo pubblico ». Non si trattava esclusivamente dei limiti di cui sopra: restavano aperti problemi di ordine finanziario, gravosi per enti come il nostro, che continua a vivere stentatamente, fin dalla fondazione, senza appoggio di potenti, ma senza abdicare alla propria tradizione di studio e di ricerca, testimoniati dalle nostre pubblicazioni.

Pur nel disinteresse totale delle istituzioni, la *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, uscita puntualmente alla vigilia del 2004, ha ottenuto un lusinghiero successo (e basti ricordarne la presentazione a Palazzo Tursi, nell'estate scorsa). L'iniziativa maggiore, quella della storia della cultura, accomunata alla prima da altrettanto disinteresse, ad esclusione di un modestissimo contributo della Facoltà di Lettere dell'Università di Genova e, per suo tramite, della Compagnia di San Paolo, vede ora la luce con i primi tre volumi.

È un'opera un po' anomala: più che una storia della cultura ligure, indirizzata cioè ai caratteri peculiari del territorio, dovrebbe intitolarsi storia della cultura in Liguria, in quanto allargata a tutti i fermenti culturali (scuola, biblioteche, editoria, periodici, collezionismo ecc.), emersi in ambito regionale. Altre anomalie tuttavia connotano questo primo esperimento: lo stesso programma originario, a suo tempo enunciato, è stato parzialmente stravolto, ora perché alcuni studiosi si sono defilati, talvolta con tale ritardo da impedirne la sostituzione, ora perché, nonostante gli accordi prevedessero la consegna dei contributi entro il 31 dicembre 2002, taluni di essi hanno onorato l'impegno assunto con scandaloso ritardo, mentre pochi altri a questo momento sono tuttora latitanti. Il rinvio della pubblicazione si riflette negativamente anche sul bilancio, come avremo occasione di illustrare.

Ne deriva però che l'iniziativa, che prevedeva una serie di argomenti da trattarsi in tutto lo sviluppo cronologico e che avrebbero dovuto coprire tutti i campi della cultura, ne esce stravolta e l'esito non corrisponde pienamente alle aspettative. Alcuni temi, infatti, non risultano allo stato attuale assolutamente toccati, mentre altri coprono solo archi cronologici ristretti. Così alcuni contributi a carattere generale, non limitati cioè a precisi periodi storici, si arrestano all'Ottocento, altri si estendono fino ai nostri giorni. Tutto ciò comporta anche che nei volumi i saggi non siano distribuiti con

quell'omogeneità prevista inizialmente, con grave imbarazzo per il curatore, impossibilitato a presentare adeguatamente l'opera nella sua interezza.

Se alcuni vuoti potranno essere colmati in un futuro più o meno prossimo grazie all'apporto di qualche studioso ritardatario, non si è potuto invece razionalizzare più che tanto la distribuzione tra i volumi che devono quindi essere considerati nel loro insieme più che singolarmente.

Eppure, nonostante i limiti denunciati, penso si possa onestamente segnalare la novità di un'opera che per la prima volta abbraccia pressoché tutte le testimonianze culturali di una regione, a smentire, almeno in parte, quelle malevole e assiomatiche affermazioni delle quali ho fatto cenno in apertura e che si affianca degnamente alla *Storia di Genova*: due opere chiare, precise, ben documentate, che rivelano capacità di sintesi e di ripensamento, al contrario dei tanti, troppi, vaniloqui che ci tocca incontrare, che mal nascondono dietro a sostantivi e aggettivi roboanti o ai troppi avverbi la pochezza dell'indagine, o – per dirla con Leo Longanesi – sono adoperati per rafforzare concetti che non si riesce ad esprimere; per tacere, infine, di talune iniziative editoriali, correlate all'evento 2004 e su di esso appoggiate finanziariamente, sulle quali carità di patria impone di stendere un velo di silenzio.

La *Storia della cultura* è stata realizzata grazie al generoso legato di William e Amelia Piastra: alla loro memoria, a perenne ricordo, è doverosamente dedicata.

Nel 1997, a fine novembre, si spegneva il socio William Piastra, che aveva manifestato l'intenzione di costituire la nostra Società erede dei suoi beni. Il suo desiderio veniva raccolto dalla vedova, signora Amelia, la quale, con testamento del gennaio 1998, confermava la volontà del defunto marito. Scomparsa la stessa a fine giugno 2004, abbiamo avviato tutte le procedure per entrare in possesso del legato: escluso l'immobile, la cui nuda proprietà era stata alienata dalla vedova per far fronte a impellenti necessità vitali, l'eredità consiste negli arredi dell'appartamento, in una interessante biblioteca, in poche gioie, e soprattutto in liquidità e titoli. Al momento non sono in grado di dire di più: nei prossimi giorni si procederà all'inventario ufficiale, cui seguirà il trasferimento in sede della biblioteca, la cessione delle suppellettili e l'acquisizione delle risorse finanziarie.

Si tratta di una preziosa iniezione nelle nostre finanze, che ci consente di concludere i progetti editoriali avviati e di guardare con maggior serenità al prossimo triennio che terminerà nel 2007, 150° del sodalizio, che dovremo celebrare con la dovuta solennità, tanto più che esso coinciderà col sesto

centenario dell'istituzione della Casa, o Banco, di San Giorgio, che dovrebbe vedere altresì la conclusione del riordinamento e inventariazione del suo archivio, l'opera gigantesca nella quale il consigliere, prof. Felloni, con pochi collaboratori, profonde tutte le sue energie da circa vent'anni. Una grande mostra, accompagnata da una storia dell'Istituto, potrebbe essere l'evento principale di tale anno; a tali iniziative si potrebbero accostare sia, forse, un'edizione critica degli statuti genovesi (di quelli cosiddetti di Pera), sia un annuario della Società che facesse posto anche alla storia della stessa. Si tratta di impegni interdisciplinari che comportano le più larghe competenze e quindi la necessità della collaborazione, oltretutto dell'Archivio di Stato, al cui Direttore siamo grati per le facilitazioni che rendono più spedita l'indagine sui cartolari notarili, e di diversi dipartimenti universitari che già affiancano positivamente le attività della Società, non solo attraverso la presenza in Consiglio di loro autorevoli rappresentanti. Lo dico con animo grato, augurandomi che tale presenza venga vie più rafforzata: non a caso io stesso presento la candidatura del prof. Rodolfo Savelli. Ne abbiamo bisogno: le nostre forze non sono sufficienti, neppure a livello organizzativo, per il quale possiamo contare solo su due collaborazioni stabili, assolutamente necessarie a garantire l'apertura giornaliera della biblioteca che registra un sempre più alto numero di presenze.

Ho parlato, a proposito del legato Piastra, di una preziosa iniezione nelle nostre finanze, soprattutto per la *storia della cultura*: le ottimistiche previsioni, con le quali progettavamo nel 1999 l'iniziativa, non hanno trovato riscontro nella realtà. Abbiamo ricevuto solo delle belle parole, alle quali non sono seguiti fatti concreti. Occorre di più a proposito del totale silenzio delle istituzioni locali? Lo stesso ritardo della realizzazione, per i motivi già illustrati, ci ha danneggiato sensibilmente, sottraendoci la possibilità, già sperimentata con successo per la *Storia di Genova*, del ricorso a preventite, a privati, enti, imprese e librerie nel periodo natalizio. Benvenuta quindi l'eredità Piastra che ci consentirà anche l'acquisizione di nuove scaffalature, più razionali e capienti, sia per la collocazione della sua biblioteca, sia per far fronte ai problemi di spazio, sempre più impellenti, soprattutto del magazzino: ancora una volta devo fare appello ai Signori Soci per un sollecito ritiro dei volumi di loro competenza.

Quanto alle finanze, pur trattandosi, per l'anno in corso, di accertamenti al 31 ottobre e di stime per la chiusura del bilancio 2004, fornisco alcuni dati: nel triennio trascorso le entrate sono cresciute di circa il 30%

mentre le uscite sono aumentate quasi del 50%. Un passivo di 54.632 euro, addebitabile totalmente alle due iniziative straordinarie, di maggior rilievo, delle quali abbiamo già detto. Il che significa però che il potenziamento delle attività nell'ultimo triennio, in particolare di quelle di ricerca, è stato coperto interamente dalle nostre disponibilità annue, alle quali hanno concorso, oltre all'incremento delle vendite delle nostre pubblicazioni, le proficue coedizioni con Dipartimenti (DIEM e DIGITA) e Facoltà (quella di Lettere e Filosofia) del nostro Ateneo, nonché le convenzioni per progetti di ricerca con la Curia Arcivescovile genovese e la Direzione Generale per gli Archivi. Per l'immediato futuro è in preparazione la coedizione di un volume col DIEM, nonché due convenzioni con la predetta Direzione Generale, dedicate rispettivamente all'ultimazione del riordinamento e inventariazione dell'archivio del Banco di San Giorgio e di quello dell'antico collegio notarile. Si confida che nel prossimo anno si possa avviare una nuova convenzione per un'analoga iniziativa destinata ai cartolari e filze notarili quattrocentesche, in continuazione, cioè, di quanto fatto nell'ultimo biennio per quelli trecenteschi. Il che significherebbe non solo la salvaguardia del lavoro e dell'esperienza di alcune collaboratrici, ma probabilmente anche l'acquisizione di nuove collaborazioni.

Ancora una volta devo però lamentare lo scarso numero dei Soci, il cui numero è sceso nel triennio trascorso da 400 a 392, segno che le nuove acquisizioni non hanno compensato le perdite dovute a decessi (12), dimissioni o decadenza per omesso pagamento di più quote sociali. Un fatto preoccupante che si accompagna alla morosità, al 31 ottobre, di 107 soci per la quota 2004; di 13 per quelle dell'ultimo biennio. Non si tratta solo di un problema numerico, ma anche, fors'anche soprattutto, generazionale: il futuro del sodalizio, prossimo, come già detto, al 150°, dovrà poggiare su spalle più giovani, da reclutare, motivare e coinvolgere nelle nostre attività. Un compito formidabile affidato al prossimo Consiglio.

INDICE

<i>Andrea Zanini</i> , Strategie politiche ed economia feudale ai confini della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)	pag.	5
<i>Maria Stella Rollandi</i> , Istruzione e sviluppo nella Liguria marittima (1815-1921)	»	239
<i>Angelo Nicolini</i> , Mercanti e fattori genovesi in Inghilterra nel Quattrocento	»	495
Albo sociale	»	537
Atti sociali	»	543



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo