

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

LIII

(CXXVII) FASC. I



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

Itinerari e tempi delle comunicazioni secondo le fonti genovesi (secc. XVI-XVII)

Giuseppe Felloni

A parità di tempo impiegato, è evidente che quanto maggiore è la velocità media, tanto maggiori sono le distanze che si possono impiegare. Un treno che vada a 100 km l'ora permette di coprire dieci volte la distanza percorribile da un pedone e può continuare a viaggiare ben oltre la resistenza fisica di quest'ultimo; analogamente un piroscampo garantisce viaggi regolari e percorsi molto più lunghi di quanto possa fare un natante a remi o un veliero, soggetto com'è all'incostanza dei venti.

Queste banalissime considerazioni sono la chiave per comprendere i caratteri originali delle comunicazioni in un tempo in cui non esistevano le ferrovie o le navi a vapore e l'energia impiegata nei trasporti era unicamente di origine organica (uomo, animali) o naturale (moto delle acque, venti).

Nella prima età moderna, il periodo di cui intendo occuparmi, la situazione è certo molto diversa rispetto a qualche secolo prima, ma è ancora molto distante da quella odierna. Genova costituisce un buon punto di osservazione del fenomeno, grazie alla sua posizione geografica, all'intensità dei suoi traffici mercantili e anche, come vedremo, in conseguenza del suo assetto politico.

Le peculiarità morfologiche e climatiche del territorio hanno infatti condizionato profondamente l'economia della popolazione ligure: una catena di montagne che segue il profilo di una costa concava aperta sul Mediterraneo e la difende dai venti del Nord, una serie di contrafforti in senso normale alla costa e, tra uno sprone e l'altro, piccole spiagge sabbiose facilmente collegabili via mare; insomma, una situazione climatica privilegiata rispetto all'hinterland, ma un suolo ricoperto in prevalenza di boschi e macchia mediterranea, poco adatto a colture seminate. In un territorio così caratteriz-

* Relazione presentata al convegno su *Logistica mercantile nel Mediterraneo prima della rivoluzione industriale*. (Genova, Palazzo San Giorgio, 19-20 ottobre 2007).

zato, la popolazione ha potuto crescere e moltiplicarsi nella misura in cui ha saputo sfruttare al meglio le risorse locali ed esportarne le eccedenze per procurarsi ciò di cui difettava. Per le popolazioni liguri, la pratica degli scambi è documentata sin dal secolo V a.C., ma essa prende un grande sviluppo con l'entroterra e l'oltremare soltanto in epoca romana. Perfino nei primi secoli dell'alto medioevo, l'appartenenza a Bisanzio contribuisce all'attività marittima che non sembra essere venuta meno neppure dopo la conquista longobarda e nell'età carolingia divenendo la premessa della successiva espansione. A partire dal secolo XI Genova, il nucleo più dinamico della popolazione ligure, trascina la regione in una lunga crescita economica dapprima nel segno quasi esclusivo dei commerci transmarini e transappenninici, e dalla fine del medioevo in poi, alimentata anche da altri fattori: l'attività bancaria, gli investimenti finanziari, i commerci per conto terzi.

Per molto tempo, il commercio con l' hinterland si svolge lungo le mulattiere che collegano gli insediamenti costieri con i borghi oltremontani attraverso i valichi esistenti nella catena appenninica. Dalla costa partono soprattutto beni primari come il sale e qualche prodotto della flora mediterranea (olio, mordenti e coloranti vegetali) che sono scambiati verosimilmente contro generi alimentari. L'affermarsi dello stato genovese e i problemi finanziari che ne accompagnano l'espansione territoriale alterano la situazione. Tra le imposte indirette, che rappresentano il maggior introito del fisco genovese, primeggiano quelle sul commercio estero e, onde ridurre i margini dell'evasione, la legge prescrive che la loro riscossione avvenga in luoghi prestabiliti per i quali i traffici debbono così transitare. Le dogane sono localizzate a Genova (in corrispondenza delle tre porte aperte nelle mura cittadine, una di mare e due di terra) e in punti di passaggio obbligato per le merci dirette o provenienti dall'estero.

Questa evoluzione di origine fiscale, che *mutatis mutandis* si manifesta ovunque si formi un organismo statale, ci consente di sapere dove sono i punti di transito obbligato (le stazioni doganali) ma non è sufficiente per individuare le principali vie di comunicazione interregionali e transnazionali del tempo. Possiamo conoscerle in termini non episodici, ma sistematici solo dopo l'invenzione della posta, grazie alla documentazione prodotta da tale servizio.

Come è risaputo, sino alla fine del secolo XV l'unico mezzo per recapitare una notizia consiste nell'affidarla ad un corriere privato o ad un mercante che si reca nel luogo di destinazione. In Italia i maggiori comuni italiani,

le corporazioni mercantili, gli enti ecclesiastici e regolari, le università, le grandi compagnie mercantili fanno largo uso di corrieri propri, che compiono il percorso a piedi o a cavallo, servendosi delle stazioni di ricambio che cominciano a impiantarsi nel secolo XIV. I servizi postali esistenti in Italia, al pari di quelli creati in altri paesi europei nei secoli XIV-XV, servono però esclusivamente all'uso dei privati o degli stati che li finanziano e non hanno il carattere di servizio pubblico, aperto a chiunque abbia notizie da trasmettere.

Una trasformazione in questo senso avviene alla fine del '400, quando l'imperatore Massimiliano I affida l'esclusiva dei servizi postali imperiali a Francesco Tasso (1450-1517) ed a copertura delle spese di gestione gli concede di effettuare il servizio anche per conto di privati. I Tasso provengono da un paese della val Brembana (Cornello, prov. di Bergamo), dove da almeno cinque secoli vi è una corporazione che gestisce i trasporti alpini attraverso il valico di Monte Settimo, e nel secolo XV si imparentano con i Thurn (probabilmente discendenti dei Della Torre di Milano). Dalla loro unione deriva un prolifico ceppo familiare che opera al servizio dell'imperatore nel settore delle comunicazioni postali di stato. La concessione a Francesco rappresenta l'occasione per un salto qualitativo di enorme importanza perché consente alla famiglia (tedeschizzata in Thurn und Taxis dopo la sua trasmigrazione in Germania) di dar vita ad una rete postale che allarga rapidamente le proprie maglie.

Misure analoghe sono adottate infatti in altri paesi, entro e fuori i confini dell'impero: a Milano, sede del governatore spagnolo, il servizio postale di stato è potenziato nel 1545 ed è messo a disposizione dei privati nel 1559; nel medesimo anno anche il viceré spagnolo a Napoli introduce un'analogia estensione del servizio a beneficio dei privati; in Piemonte Emanuele Filiberto riorganizza le poste nel 1561, in Francia il servizio postale per il re è esteso ai privati nel 1576. A Genova la prima legge organica sui corrieri postali è emanata nel 1581 in conformità dei principi finanziari ivi prevalenti: il governo vende l'ufficio di Mastro dei corrieri all'offerente più qualificato che dovrà gestirlo in conformità di apposito regolamento, rifacendosi sugli utenti privati del prezzo pagato e della franchigia concessa alla corrispondenza pubblica¹.

¹ Il testo della legge istitutiva è in Archivio di Stato di Genova (ASGe), fondo *Manoscritti della biblioteca*, n. 8. Sulla storia delle poste a Genova la principale fonte a stampa di riferimento è ancora O. PASTINE, *L'organizzazione postale della Repubblica di Genova*, in « Atti

Grazie anche alla circostanza che in diversi luoghi sono in mano di membri della famiglia Taxis, le poste assumono ben presto un carattere internazionale e alla fine del '500 sono in funzione corse regolari in una vasta area che oltre l'impero, l'Italia e i regni iberici comprende i Paesi Bassi, l'Olanda e la Polonia; nel 1601 i Taxis si accordano con le poste francesi per l'inoltro della reciproca corrispondenza e nel 1633 ottengono dal governo inglese la concessione del servizio postale tra Londra ed Anversa. Il collegamento tra i servizi postali dei vari paesi avviene sulla base di accordi diplomatici circa i reciproci servizi e oneri e può assumere forme complesse non facilmente decifrabili; alla metà del Seicento, per citare solo un caso, il corriere ordinario di Genova diretto a Roma per la via di Firenze raccoglie anche la corrispondenza privata di Pisa e Livorno della quale acquista i proventi pagando all'erario granducale 50 scudi d'oro ogni anno².

Da Roma si dirama un servizio postale che, connettendosi con quelli degli stati via via più lontani, giunge sino all'Atlantico, al Mare del Nord e al Baltico. All'inizio del secolo XVII, ogni sabato sera parte dall'Urbe per Milano un corriere ordinario che, durante le tappe del viaggio, da un lato raccoglie la posta locale, dall'altro affida ai corrieri stranieri quella indirizzata ai rispettivi paesi. A Mantova, ad esempio, versa i plichi per la Germania e Fiandre al generale delle poste mantovane, che li spedisce con staffetta a Trento, Bolzano, Innsbruch e Augusta, lasciando in ciascuna città quelli destinati ad essa e al suo distretto; in Augusta si provvede inoltre ad inoltrare con apposite staffette la corrispondenza per Ratisbona, Pilsen e Praga da un lato, e fino a Colonia, Bruxelles, Anversa e Inghilterra dall'altro. Funzioni analoghe svolgono gli altri corrieri dell'Urbe: il sabato sera partono anche gli ordinari per Napoli, Venezia, Bologna e Genova, il venerdì è la volta del procaccia per Firenze³, ogni 15 giorni parte l'ordinario per Lione che all'arrivo distribuisce la corrispondenza per la Provenza e la Linguadoca e invia a Parigi quella che deve essere smistata colà o inoltrata in Inghilterra; infine, ogni

della Società Ligure di Storia Patria», LIII (1926), pp. 311-507; restano ancora molti documenti da studiare in ASGe, *Antica Finanza*, n. 735 e sgg.

² *Ibidem*, n. 735 B.

³ Secondo Ottavio Cotogno, il termine 'procaccia' si riferisce a un corriere che si mette in viaggio a giorni prestabiliti, ma procede solo di giorno e con animali propri (*Nuovo itinerario delle poste per tutto il Mondo, d'Ottavio Cotogno Luogotenente del Corriero Maggiore del presente Stato di Milano, aggiuntovi il modo di scrivere à tutte le parti. Utilissimo à Secretarij de' Principi, ma à Religiosi, e à Mercanti ancora*, Milano, appresso Girolamo Bordonì, 1616, pp. 54-55).

quattro settimane è la volta di un ordinario per la Spagna con la posta del regno e dei domini transatlantici. A Genova la situazione è più semplice, ma il servizio giunge egualmente alle destinazioni più lontane grazie alle interconnessioni tra le diverse reti locali; ogni giovedì e sabato lasciano la città rispettivamente un ordinario e una staffetta diretti a Milano con le lettere per quello stato, per la repubblica di Venezia, per i territori dell'impero, le Fiandre e l'Inghilterra; il sabato parte anche l'ordinario di Roma che durante il tragitto distribuisce la corrispondenza indirizzata alla Riviera di Levante, a Massa e al granducato di Toscana, lascia a Firenze quella per Bologna e nel contempo raccoglie da tutti questi luoghi le lettere che consegna a Roma per la distribuzione o l'inoltro nel regno di Napoli; ogni due settimane, in occasione del passaggio dell'ordinario di Roma diretto a Lione, l'ufficio di Genova gli lascia i plichi per la Francia e una volta al mese manda un corriere ordinario nella Spagna con le lettere per il regno e per le Indie occidentali.

L'impianto di una rete postale si accompagna alla redazione delle prime guide ad uso degli utenti. La più antica è quella di Damiano Turlino, pubblicata a Brescia nel 1560 e, in edizione riveduta e ampliata, nel 1562 con il titolo *Le poste necessarie ai corrieri per l'Italia, Francia, Spagna e Alemagna* ed è seguita nel 1563 da un *Itinerario delle poste* di Giovanni da l'Helba, stampato a Roma e riedito a Venezia nel 1564 e nel 1597. Tra i proutuari successivi vi è il *Nuovo itinerario delle poste per tutto il mondo* compilato da Ottavio Cotogno, luogotenente del corriere maggiore dello stato di Milano, che esce nella città lombarda nel 1616 ed è molto apprezzato per la ricchezza delle notizie (organizzazione delle poste, connessioni tra i singoli servizi statali, periodicità delle comunicazioni, tariffe per il recapito della corrispondenza privata, ecc.). Tra le opere successive, ricordo soltanto l'*Itinerario italiano* uscito a Firenze nell'anno 1800 che può considerarsi una vera e propria guida turistica: pur limitato alla penisola, esso riporta anche le distanze chilometriche e i tempi dei singoli tragitti, le carte geografiche dei territori attraversati, diverse informazioni storico-artistiche sui singoli centri e la loro situazione alberghiera. A Genova, ad esempio, si ha un buon alloggio al Santa Maria e alla Croce di Malta.

Tutte queste opere hanno un elemento comune che ne costituisce la giustificazione: l'elenco delle città fornite di un servizio postale e la descrizione dei percorsi seguiti dai corrieri tra la città di partenza della corrispondenza e quella a cui è destinata. Anche quando è molto sintetica, la descrizione consiste nell'elencare i successivi luoghi di sosta per il cambio dei cavalli ('poste') ed è talvolta accompagnata da notizie complementari sulla

natura accidentata del terreno, l'esistenza di ponti o traghetti, la necessità di attraversare un fiume o quella di imbarcarsi per un certo tratto; così, quando da Padova si arriva a Fusine, nella laguna veneta, si avverte sempre « e qui ci si imbarca per Venezia e si paga per due poste ». Poiché, a giudicare da fonti successive, le stazioni di posta distano 10-15 km l'una dall'altra, ecco che gli itinerari postali ci consentono di individuare concretamente sulla carta geografica, mediante punti ravvicinati, lo svolgimento delle vie di comunicazione che sono poi le strade maestre del tempo perché raccolgono anche i flussi più sostanziosi delle merci. Se poi si cede alla tentazione di ricostruire sulla carta i percorsi di tali strade, si rileva che molte di esse ricalcano quelle di epoca romana, ma che, nel contempo, altre strade romane sono state abbandonate o quanto meno sono decadute. Il confronto degli itinerari descritti nelle guide del 1562, 1616 e 1800⁴, di cui la tab. 1 offre alcuni esempi, dimostra che le eventuali differenze sono molto modeste e spiegabili con fattori di ordine topografico (cambio di stazioni di posta, scelta di scorciatoie o di tratti più accessibili), sicché le discrepanze non incidono sostanzialmente sulla persistenza nel tempo dei tracciati stradali.

Strettamente collegati alla lunghezza delle linee postali sono ovviamente i tempi di percorrenza, sui quali non è facile trovare elementi soddisfacenti. Negli epistolari privati ci si può imbattere in riferimenti del genere « ho ricevuto ieri la tua lettera del 10 scorso ... », che fissano con precisione il tempo richiesto per il recapito epistolare, ma è impossibile raccogliere una quantità tale di riferimenti da costituire un insieme significativo ai fini statistici. Ben diverso è il caso della corrispondenza pubblica, quanto meno a Genova; qui infatti, sul retro delle lettere inviate al governo dai ministri e dagli agenti distaccati presso le corti estere, sono annotate – in modo sporadico sino a metà '500 e in termini sistematici in seguito – le date in cui furono protocollate ed eventualmente lette in Senato, il che avveniva normalmente il giorno stesso dell'arrivo o il seguente.

Profittando dunque di questa fonte straordinaria, per due periodi diversi costituiti ciascuno di 2-3 anni e situati intorno al 1558 (fine del con-

⁴ Per il 1562: *Le poste necessarie a corrieri, per l'Italia, Francia, Spagna e Alemagna, agiontovi ancora gli nomi di tutte le Fiere, che se fanno per tutt'il mondo. Con la sua tavola novamente stampata*, Brescia, appresso Damiano Turlino, 1562 (rist. Milano 1972). Per il 1616: *Nuovo itinerario delle poste per tutto il mondo* cit. Per il 1800: *Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle principali città d'Italia con carte geografiche ...*, Firenze 1800.

flitto franco-spagnolo) e al 1650, si sono rilevate le durate di percorrenza delle lettere scambiate tra il governo genovese e i suoi rappresentanti a Firenze, Madrid, Milano, Napoli, Parigi, Roma, presso il re d'Inghilterra (che nel 1556-57 è a Bruxelles) e alla corte itinerante dell'imperatore cesareo (a Bruxelles nel 1556, a Vienna nel 1564-65 e nel secolo seguente a Münster, Vienna, Praga e Ratisbona)⁵; il numero delle lettere considerate per ogni luogo e periodo è normalmente di 50 unità, che sarebbe opportuno esaminare a fondo in termini statistici. In prima approssimazione si può dire che le distribuzioni di frequenza molto concentrate (ossia a forma di campana) sono il sintomo di servizi postali regolari, come si rileva per i campioni di Roma, Milano, Firenze, Napoli e Parigi (1651). Quelle diluite sulla scala dei valori indicano invece servizi di durata aleatoria e imprevedibile, come è il caso delle lettere scambiate con l'impero, la Spagna e l'Inghilterra. Le medie aritmetiche semplici delle durate sono comunque esposte nella tab. 2 insieme al numero delle stazioni di posta che sono situate lungo ciascun percorso e alle quali i corrieri ricorrono 3-4 volte ogni giorno; è esattamente la funzione svolta dalle stazioni di servizio sulle autostrade odierne.

Ma Genova, in latino, vuol dire 'porta': e come tale, se da un lato è volta all'entroterra, dall'altro prospetta il mare. È quindi delle comunicazioni navali che ci si deve occupare ora, sia pure in termini sintetici per due ragioni: perché il tempo concessomi è limitato, e perché su questi aspetti non sappiamo ancora molto⁶. Sembra assodato che a metà Seicento il traffico marittimo che fa capo a Genova sia svolto per circa il 50% da imbarcazioni (barche e saette) che stazzano sino a 75 tonnellate (= 300 'salme') e sono dedite principalmente al cabotaggio nel Mediterraneo occidentale, senza rinunciare tuttavia a qualche puntata nell'arcipelago greco e sulle coste atlantiche della Spagna. La loro attività principale è legata alla posizione

⁵ ASGe, *Archivio Segreto*, nn. 2174, 2675 (per Firenze e Livorno), 2519, 2521, 2548 (per la corte imperiale a Bruxelles, Münster, Praga, Ratisbona e Vienna), 2273, 2628 (per la corte inglese a Bruxelles e Londra), 2297, 2301, 2302 (per Milano), 2328, 2635, 2640 (per Napoli), 2178, 2183 (per Parigi), 2342, 2358 (per Roma), 2411, 2412A, 2448, 2449 (per la corte spagnola a Toledo e Madrid).

⁶ Per la bibliografia sull'argomento v. G. FELLONI, *La storiografia marittima su Genova in età moderna*, in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli stati italiani e la repubblica di Ragusa (secoli XIV-XIX)*, Napoli 1986, pp. 29-46; anche in ID., *Scritti di storia economica*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVIII/II (1998), pp. 861-878.

dominante che Genova ha assunto nel Mar Ligure con l'accentramento di tutto il commercio con l'estero; questa politica, imposta essenzialmente da ragioni fiscali, prescrive che prima d'essere inoltrati nei mercati esteri, i prodotti delle Riviere debbono pagare al doganiere locale i dazi dovuti se sono diretti oltremonti; se invece sono esportati via mare, devono pagarli alla dogana di Genova che rilascerà le apposite bollette per la prosecuzione del viaggio. Analogamente, tutte le merci importate nello stato devono arrivare a Genova e solo da qui, assolti gli obblighi fiscali, possono essere immesse in consumo nella città o inviate nelle Riviere. Ecco dunque tutta una serie di traffici marittimi che per loro natura sono svolti da imbarcazioni di modesta portata, convenienti per piccoli carichi e condotte dagli stessi proprietari (i cosiddetti 'patroni') con un equipaggio minimo. Molte barche sono impegnate nei rifornimenti della capitale che ha consumi adeguati alla sua rilevante popolazione; alcune trasportano legname proveniente dai boschi del Savonese e vetro delle fabbriche di Altare. Altre giungono dalla Riviera di Levante con carichi di vino e hanno addirittura un approdo privilegiato nella cosiddetta 'darsena del vino'. Altre ancora, noleggiate da aziende di negozio o pungolate dalla speranza di buoni affari, si spingono più lontano: un buon numero di esse frequenta i porti provenzali (Marsiglia, Nizza, Antibes), quasi un prolungamento del cabotaggio ligure, ma la maggior parte si dirige nel basso Tirreno (Roma, Napoli), in Sicilia e in Sardegna; scarsi i contatti delle barche genovesi con la Spagna orientale (Barcellona, Maiorca, Alicante e poco altro) e ancor meno con Cadice e Lisbona. I loro viaggi, anche quando sono costellati di soste intermedie, sono di durata limitata e l'andamento stagionale che li caratterizza (con partenze più numerose nella buona stagione, da maggio ad agosto) fa sospettare che si tratti di attività fondamentali per patroni e marinai, ma esercitate in rotazione con altre.

Il resto del commercio genovese spetta alle cosiddette 'navi', ossia velieri da 75 tonnellate e più (non sono rari quelli da 1000 tonnellate). Di quest'ultimo tipo di bastimenti sarebbe possibile dire parecchio di più grazie a due fonti archivistiche di prim'ordine⁷. La prima è rappresentata dai testimoniali, documenti strettamente connessi con le pratiche di avaria ma-

⁷ Sull'argomento v. G. FELLONI, *Organizzazione portuale, navigazione e traffici a Genova: un sondaggio tra le fonti per l'età moderna*, in *Studi in memoria di Giorgio Costamagna*, a cura di D. PUNCUH («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XLIII/I, 2003), I, pp. 337-364.

rittima perché servono ad accertare cause ed entità dei danni subiti dalla nave o dal carico durante la navigazione. Sono atti autentici, che il capitano deve far compilare appena possibile dopo aver subito il danno od aver sostenuto la spesa straordinaria. All'estero il verbale è steso dalle autorità portuali o dal console locale (e in tal caso è anche chiamato consolato), mentre a Genova è redatto dal funzionario competente, il cancelliere dei Conservatori del mare; in entrambi i casi esso contiene i dati anagrafici della nave (nome, nazionalità, portata), la descrizione del carico, un resoconto del viaggio (provenienza, itinerario seguito, tempi del viaggio) e la narrazione dei fatti all'origine dell'avaria.

La seconda fonte è costituita dai resoconti di viaggio e riguarda soltanto i bastimenti di maggiori dimensioni (salme 300 = tonn. 75 o più) che arrivano in porto e che, essendo considerati a rischio per nazionalità, provenienza o altre ragioni, vengono sottoposti dai funzionari della Sanità a particolari controlli circa le condizioni sanitarie di equipaggi, passeggeri e merci. Per raccogliere tali elementi, i capitani debbono fornire sotto giuramento un resoconto sommario del viaggio compiuto, che viene poi trascritto in appositi libri del magistrato (*examina capitaneorum navium*). Le dichiarazioni, che seguono uno schema fisso, contengono numerose notizie: nome del capitano, nome nazionalità e portata della nave, porto e data di partenza, carico, equipaggio, passeggeri, cronaca sommaria del viaggio con indicazione di eventuali tempeste ed avvistamenti di navi pirata, infine stato di salute a bordo.

Ecco ad esempio il resoconto, alquanto insolito per i viaggi compiuti ma del tutto conforme agli altri casi, presentato il 16 maggio 1636 da Robertus Aquel, inglese ⁸:

« Io son di Londra e sono capitano della nave Abigal di salme 1750 incirca, hoggi giunta in questo porto; la mia prima partenza è di Londra [e] sono dieci mesi ne manco, sono stato à Novania paese di America ⁹ (?) e de lì a Cadesi in Spagna e poi a Motril, indi a Alicante, poi a Maiorca e de ivi a Genova; ho anche tocc[at]o a Capo di Gatta in Spagna ove ho fatto acqua, ove è solo un castello, e per tutto ove ho tocc[at]o ho avuto pratica [ossia permesso di approdo]; io non ho praticato [cioè avuto contatti] con vascello alcuno di qualsivoglia sorte di Barbaria o Levante e solo con qualche vascelli inglesi che

⁸ ASGe, *Ufficio di sanità*, n. 368.

⁹ È suggestivo pensare (ma senza possibilità di dimostrarlo) che si tratti del borgo sorto sull'isola di Manhattan dopo il 1626 e non ancora riconosciuto con il nome del forte 'Amsterdam' fatto costruire da Pieter Minuit all'estremità meridionale dell'isola.

ho veduto in Cadesi et altra nave inglese carica di monitioni in Alicante, che in compagnia ossia conserva partimmo di Alicante et io andai a Maiorca e detta nave per Barcellona ... Ho carrico di 1500 cantara campeccio, sacchi 6 di gengevo, 900 cuoie d'Indie, 750 sporte di zuccaro e 60 in 80 casse di zuccaro, 100 barili in circa di cocciniglia et endico, 200 barili olivi, 400 cantara incirca brasiletto di S. Marta, né altro, tutto caricato in Cadice e Motril ... Siamo 42 persone del vascello me compreso ... e più 19 in 20 passeggeri presi tutti in Cadice ».

Tralasciando i testimoniali di avaria compilati a Genova, la cui documentazione inizia più tardi, la mia attenzione si è rivolta ai resoconti di viaggio di cui si è fatta una rilevazione sistematica per il biennio 1635-36, quando comincia la serie archivistica, e per il 1686, mezzo secolo avanti, così da ridurre i rischi di eccezionalità insiti nella scelta di un solo periodo di osservazione¹⁰. Lo spoglio dei resoconti ha fornito, trascurando pochi casi di atti lacunosi, due gruppi di dati costituiti rispettivamente da 188 e 219 unità, per un totale di 407 arrivi, che nella tab. 3 sono stati classificati per porto di provenienza e durata del viaggio. Sebbene non mi senta di qualificarli come uno specchio fedele della realtà del tempo, mi pare che essi autorizzino varie considerazioni.

In primo luogo vi è l'ampio spettro dei porti di partenza, che sfiorano il centinaio e di cui tre quarti sono dislocati nel Mediterraneo e un quarto dall'Atlantico al mare del Nord oltre ad un unico caso del Mar Bianco. Nonostante sia meno rappresentata, la navigazione di provenienza oceanica è forse la più importante per tonnellaggio di carico ed è certamente la più dinamica. I nomi delle sue navi sono significativi dello spirito di avventura che anima alcuni (« L'uomo libero », « Il mercante leale », « La tigre »), dei servizi offerti da altri (« Il puntuale », « Il postiglione », « La diligenza », « Il molin dorato », che viene da Tessel con grano) e delle mete che tutti si propongono di sfruttare, come ostentano nel nome le navi chiamate « Il mercante di ... » (di buona volontà, di Valenza, di Livorno, di Venezia, di Zante, di Smirne, di Aleppo) o quelle dedicate a città (Genova, Costantinopoli, Cadice). I nomi suggeriscono insomma una marina aggressiva, che ha scoperto le potenzialità commerciali del Mediterraneo e intende coglierle a man bassa, e i dati in nostro possesso ne sono una conferma. Le navi nordiche partono sovente in autunno o in inverno; quelle olandesi si trasferiscono dai porti di origine ad Amsterdam dove caricano soprattutto grano e poi a Tessel, in attesa del

¹⁰ *Ibidem*, nn. 368 (anni 1635-36) e 391 (anno 1686).

momento propizio per salpare; per lo più fanno scalo a Dover o in qualche altro porto inglese sulla Manica (Dunes, Wight) per le provviste o a causa del maltempo; da qui si dirigono a sud, attraversano lo stretto di Gibilterra e procedono senza scalo sino al porto di destinazione, nel nostro caso Genova. Molte di esse sostano a Cadice o nei maggiori porti della Spagna orientale (Malaga, Cartagena, Alicante), vi fanno provviste, riempiono eventualmente la stiva e poi proseguono sino a destino; quando è possibile, dai porti di origine partono di conserva (qualche volta scortate da una nave da guerra) e se qualcuna deve separarsi dalle altre, le aspetta in qualche porto per ricongiungersi alla flotta. Le navi inglesi sono più individualiste: provengono da Londra, dai porti della Manica, dal canale di Bristol, dal mare d'Irlanda o da Terranova e intraprendono separatamente il viaggio verso il Mediterraneo cariche di pannine, aringhe affumicate ('salacche'), merluzzo ('baccalà'), pani di piombo e stagno, vetriolo, qualche spezia. Analogo è il comportamento delle navi che giungono da Amburgo con manufatti metallici, cereali, carni salate, tele, pelli e cere.

Qualunque sia la loro bandiera, le navi nordiche non si limitano a trasportare nel Mediterraneo i prodotti settentrionali, ma prendono parte attiva ai commerci mediterranei, spostandosi di porto in porto per operazioni commerciali in proprio o per conto di terzi; non sono infrequenti i casi di navi che si fermano ad Ibiza anche per settimane e vi caricano sale per il monopolio genovese. In altri termini, tendono a sostituirsi sempre più alle flotte locali nei commerci a media-lunga distanza, confinandole a ruoli marginali.

Sulla rete dei commerci marittimi che fanno capo a Genova si potrebbe aggiungere altro, ma con più tempo a disposizione per la ricerca e l'esposizione. Qui ricordo solo che la navigazione può ricondursi a due forme fondamentali: è diretta o 'in drittura' come si esprimono le fonti, quando collega il porto di prima partenza a quello finale senza scali intermedi; oppure è a tappe, se nel corso del viaggio il bastimento sosta per qualsiasi ragione in porti intermedi. La prima eventualità si presenta quando già alla partenza l'armatore sa cosa caricare e dove portarla; la seconda quando si procede alla ventura, cogliendo le occasioni d'affari di porto in porto. Queste considerazioni debbono essere tenute presenti quando si voglia studiare la durata dei viaggi; la conoscenza delle date di partenza e di arrivo tra i due porti estremi del percorso può essere utile per certi scopi, ma ben poco ci dice sulla velocità del trasporto marittimo se non è corredata da quella delle eventuali soste intermedie. È per tale ragione che gli itinerari descritti nei

resoconti di viaggio debbono essere sottoposti a elaborazioni differenziate e abbastanza noiose. In sostanza, delle 447 navi arrivate nei due periodi, 179 si riferiscono alla navigazione a drittura per un totale di 3970 giornate di viaggio e 228 alla navigazione a tappe per 15330 giornate di viaggio che per il 35% sono in realtà soste nei porti intermedi e per il 65% navigazione effettiva. Bisogna quindi stare in guardia quando si vuole misurare la velocità in mare; secondo alcune ricerche inedite sull'argomento, che ovviamente tengono conto delle distanze e dei tempi, la velocità può essere valutata tra le 20 e le 30 miglia per ogni giorno di navigazione effettiva e, considerando anche le soste, tra le 12 e le 20 miglia.

Ciò che non risulta dalla tab. 3 ma che mi è parso evidente in fase di elaborazione è la notevole variabilità dei tempi di viaggio anche per la navigazione diretta a causa degli accidenti di mare e della mutevole forza dei venti; è per questo motivo che la navigazione a vela non costituisce un vettore affidabile per la comunicazione delle notizie. Bisognerà attendere l'adozione di una forza motrice di tipo meccanico per svincolare la navigazione dagli umori del tempo e consentirle una soddisfacente regolarità di prestazioni.

Tab. 1 - *Strade e percorsi stradali nel tempo: alcuni esempi*

PARTENZA stazioni di posta ARRIVO		Tratte n.	PARTENZA stazioni di posta ARRIVO		Tratte n.	PARTENZA stazioni di posta ARRIVO		Tratte n.
a) Genova-Milano								
1562			1616			1800		
da GENOVA		1	da GENOVA		1	da GENOVA		1,5
a/da Pontedecimo		1	a/da (Campomorone)		(1)	a/da Campomorone		2
a/da Borgo Fornari		1	a/da Pietra lavezgara		1			
a/da Isola		1	a/da Voltaggio		1	a/da Voltaggio		1
a/da Arquata		1	a/da Serravalle		1	a/da Serravalle		1
a/da Bettola		1	a/da Bettola (passa lo Scrivia)		1	a/da Bettola		2
a/da Tortona		1	a/da Tortona		1	a/da Tortona		1,5
a/da Voghera		1	a/da Voghera		1	a/da Voghera		1
a/da Bastia		1	a/da Bastia		1	a/da Pancarana		1
a/da Pavia		1	a/da Pavia		1	a/da Pavia		1
a/da Binasco		1	a/da Binasco		1	a/da Binasco		1,5
a MILANO [totale]		[11]	a MILANO [totale]		[11]	a MILANO [totale]		[13,5]
b) Genova-Torino								
1562			1616			1800		
da GENOVA		1	da GENOVA		1	da GENOVA		1,5
a/da Pontedecimo		1	a/da Pietra Lavezgara		2	a/da Campomorone		2
a/da Borgo Fornari		1						
a/da Voltaggio		1	a/da Voltaggio		1	a/da Voltaggio		2
a/da Gavi		1	a/da Gavi		1			
						a/da Novi		2
a/da Basaluzzo		1	a/da Basaluzzo		1			
a/da Alessandria		1	a/da Alessandria		1	a/da Alessandria		1
a/da Felizzano		1	a/da Felizzano		1	a/da Felizzano		2
a/da Asti		1	a/da Asti		1	a/da Asti		1
a/da Bellotte		1				a/da Revignano		1
			a/da San Michele		1	a/da S.Michele		1
			a/da Gambette		1			
a/da Poirino		1	a/da Poirino		1	a/da Poirino		1
a/da Moncalieri		1						
			a/da Truffarello		1	a/da Truffarello		1
a TORINO [totale]		[12]	A TORINO [totale]		[13]	a TORINO [totale]		[15,5]
c) Genova-Roma (per Pisa)								
1562			1616			1800		
da GENOVA		1	Da GENOVA		1	Da GENOVA		2
a/da Bogliasco		1	a/da Bogliasco		1	a/da (Bogliasco)		
a/da Recco		1	a/da Recco		1	a/da Recco		1

PARTENZA stazioni di posta ARRIVO	Tratte n.	PARTENZA stazioni di posta ARRIVO	Tratte n.	PARTENZA stazioni di posta ARRIVO	Tratte n.
a/da Rapallo	1	a/da Rapallo	1	a/da Rapallo	2
a/da Chiavari	1	a/da Chiavari	1	a/da (Chiavari)	
a/da Sestri	1	a/da Sestri	1	a/da Sestri	1
a/da Bracco	1	a/da Bracco	1	a/da Bracco	1
a/da Mattarana	1	a/da Mattarana	1	a/da Mattarana	
a/da Borghetto	1	a/da Borghetto	1	a/da (Borghetto)	2
a/da San Rimedio	1	a/da San Rimedio	1	a/da La Spezia	1
		a/da Lerici	1		
a/da Sarzana	1	a/da Sarzana	1	a/da Sarzana	1
		a/da Venza	1	a/da Lavenza	1
		a/da Versiglia	1		
a/da Massa	1	a/da Massa	1	a/da Massa	1
a/da Pietrasanta	1	a/da Pietrasanta	1	a/da Pietrasanta	1
a/da Viareggio	1	a/da Viareggio	1	a/da Viareggio	1
a/da La Torre	1	a/da Torre	1	a/da la Torretta	1
a/da Pisa	1	a/da Pisa	1	a/da Pisa	1
a/da Cassina (=Cascina)	1	a/da Cascina	1	a/da Fornacette	1
a/da Torre a S.Romano	1	a/da Fornacette	1	a/da Castel del bosco	1
		a/da Pontormo Castello	1	a/da La Scala (c/o S. Miniato)	1
a/da Pontorno	1	a/da Lastra	1	a/da l'Imbrogiana	1
a/da Porto	1			a/da la Lastra	1
da Firenze	1	a/da Firenze	1	Da Firenze	1,5
a/da San Casciano	1	a/da San Casciano	1	a/da San Casciano	1
a/da Tavernelle	1	a/da Tavernelle	1	a/da Tavernelle	1
a/da Staggia	1	a/da Staggia	1	a/da Poggibonsi	1
				a/da Castiglioncello	1,5
a/da Siena	1	a/da Siena	1	a/da Siena	1
a/da Lucignano	1	a/da Lucignano	1	a/da Montaroni	1
				a/da Buonconvento	1
a/da Torinieri	1	a/da Tornieri	1	a/da Torrineri	1
a/da Scala	1	a/da Scala	1	a/da la Poderina	0,75
a/da Paglia	1			a/da Ricorsi	1
		a/da Radicofani castello	1	a/da Radicofani	1
a/da Ponte Cintino	1	a/da Ponte Centino	1	a/da Pontecentino	0,75
		a/da Acqua pendente	1	a/da Acquapendente	0,75
a/da San Lorenzo	1			a/da S.Lorenzo nuovo	1
		a/da Bolsena	1	a/da Bolsena	1
a/da Monte Fiascone	1	a/da Monte Fiascone Città	1	a/da Montefiascone	1,5
a/da Viterbo	1	a/da Viterbo	1	a/da Viterbo	0,75
				a/da Montagna di Viterbo	1
a/da Ronciglione	1	a/da Ronciglione castello		a/da Ronciglione	1
a/da Monte Rosi	1	a/da Monterosio	1	a/da Monterosi	1
a/da Baccano	1	a/da Bacano	1	a/da Baccano	1
a/da Isola	1	a/da Storta	1	a/da Storta	1
a ROMA [totale]	[37]	a ROMA [totale]	[40]	a ROMA [totale]	[45,5]

PARTENZA stazioni di posta ARRIVO		Tratte n.	PARTENZA stazioni di posta ARRIVO		Tratte n.	PARTENZA stazioni di posta ARRIVO		Tratte n.
			d) Genova-Venezia (per Mantova)					
1562			1616			1800		
da	GENOVA	1	Da	GENOVA	1	da	GENOVA	1,5
a/da	Pontedecimo	1	a/da	Pontedecimo	2	a/da	Campomorone	2
a/da	Borgo Fornari	1						
a/da	Isola	1						
a/da	Arquata	1	a/da	Voltaggio	1	a/da	Voltaggio	1
			a/da	Serravalle	1	a/da	Serravalle	1
a/da	Bettola	1	a/da	Bettola	1	a/da	Bettola	2
a/da	Tortona	1	a/da	Tortona	1	a/da	Tortona	1,5
a/da	Voghera	1	a/da	Voghera	1	a/da	Voghera	1
a/da	Schiatezza (Casteggio ?)	1	a/da	Schiarizzo	1	a/da	(Casteggio ?)	1
			a/da	Bron	1			
a/da	Stradella	1				a/da	(Stradella ?)	1
a/da	Zorlesco	1				a/da	Zorlesco	1,25
			a/da	Castel San Giovanni	2			
			a/da	Piacenza	2			
a/da	Pizzighettone	1	a/da	Pizzighettone	1	a/da	Pizzighettone	2
a/da	Cremona	1	a/da	Cremona	1	a/da	Cremona	1
a/da	Bonavoglia	1						
a/da	San Iaco	1	a/da	Pieve San Giacomo	1	a/da	Pieve S. Giovanni	1
			a/da	Volti	1	a/da	Voltino (Voldido ?)	1,5
a/da	Marcaria	1	a/da	Marcaria	1	a/da	Bozzolo	1
	Castelluccio					a/da	Marzara (=Marcaria)	1
a/da	(=..llucchio)	1	a/da	Castelluccio	1		Castellaccio	
a/da	Mantova	1	a/da	Mantova	1	a/da	(=..llucchio)	1
a/da	Stella	1	a/da	Castellaro	1	a/da	Mantova	1
	Sanguane					a/da	Castellaro	1,5
a/da	(=Sanguinetto)	1	a/da	Sangoneo veronese	1	a/da	(Sanguinetto)	
						a/da	Sustinenza	1
a/da	Bevilacqua	1	a/da	Bevilacqua	1	a/da	Legnago	1
a/da	Montagnana	1				a/da	Bevilacqua	1
			a/da	Este	2	a/da	(Montagnana)	
						a/da	Este	1
a/da	Padova	1	a/da	Padova	2	a/da	Monselice	1,5
						a/da	Padova	1,5
a/da	Lucciafuciva (=Fusina)		a/da	Lizafusina	1	a/da	Dolo	1,5
a	VENEZIA [totale]	[23]	a	VENEZIA [totale]	[29]	a	Fusina	1
						a	VENEZIA [totale]	[33,75]

Tab. 2 - *Itinerari e tempi delle comunicazioni postali*

Linea	Periodo	Lettere n.	Stazioni di posta 1562/ <u>1616</u> n.	Tempo impiegato gg	Stazioni per giorno di viaggio
Genova-Bruxelles (impero)	1556	50	<u>91</u>	15,0	6,1
Genova-Bruxelles (Inghilterra)	1556-57	50	<u>91</u>	20,1	4,5
Genova-Firenze	1566-91	6	20	6,0	3,3
Genova-Firenze	1651-53	50	20	4,6	4,3
Genova-Londra (per Parigi)	1651-55	50	135	20,7	6,5
Genova-Madrid	1564-66	50	86	21,3	4,0
Genova-Madrid	1653-55	50	86	39,4	2,2
Genova-Milano	1557-58	50	11	3,0	3,7
Genova-Milano	1652	50	11	4,2	2,6
Genova-Munster (per Colonia)	1648-49	22	74	31,7	2,3
Genova-Napoli	1562-63	50	53	14,0	3,8
Genova-Napoli	1649	50	53	12,0	4,4
Genova-Parigi	1518-60	17	70	13,8	5,1
Genova-Parigi	1651	50	70	17,2	4,1
Genova-Praga	1652	12	<u>68</u>	23,4	2,9
Genova-Ratisbona	1652-53	50	<u>56</u>	19,5	2,9
Genova-Roma	1557-60	50	37	7,9	4,7
Genova-Roma	1650	50	37	8,0	4,6
Genova-Toledo	1559-61	50	91	18,4	4,9
Genova-Vienna	1564-65	50	56	17,1	3,3
Genova-Vienna	1652	9	56	24,2	2,3

Tab. 3 - Arrivi di navi nel porto di Genova e durata dei viaggi (1635-36 e 1686)

Provenienza	Arrivi	Durata del viaggio (giorni)	
	n.	Totale	Media
<i>a) Per area geografica</i>	407	15540	38
Mar Bianco	1	90	90
Atlantico settentrionale	141	7557	54
Atlantico centrale	10	654	65
Atlantico meridionale	53	2272	43
Mediterraneo occidentale	60	983	16
Mediterraneo centrale	115	2826	26
Mediterraneo orientale	10	485	49
Non identificate	17	673	40
<i>b) Per porto di origine</i>	407	15540	38
Mar Bianco	1	90	90
Arcangelo	1	90	90
Atlantico settentrionale	141	7557	54
Amburgo	5	281	56
Amsterdam	27	863	32
Avedigrazia (Francia)	1	49	49
Brielle	1	30	30
Bristol	1	90	90
Cork Irlanda	1	42	42
Dover	4	135	34
Dublino	2	111	56
Dunquerque	2	116	58
Exon Ingh.	2	91	46
Flessing	6	387	65
Inghilterra	1	52	52
Irlanda	1	42	42
Le Havre ?	1	42	42
Londra-Gravexin	32	1751	55
Milbourne	1	42	42
Norvegia	1	155	155
Orne (Olanda)	1	75	75
Plymouth	6	323	54
Rotterdam	1	129	129
Terranova	6	557	93

Provenienza	Arrivi	Durata del viaggio (giorni)	
	n.	Totale	Media
Tessel	37	2131	58
Zelanda	1	63	63
Atlantico centrale	10	654	65
Bordeaux	4	169	42
Charente	1	32	32
Olona	1	71	71
St. Malo	4	382	96
Atlantico meridionale	53	2272	43
Cadice	33	1314	40
Canarie	1	64	64
Lisbona	18	864	48
Oporto (Portogallo)	1	30	30
Mediterraneo occidentale	60	983	16
Alicante	8	124	16
Cartagena	4	77	19
Eviza	31	435	14
Isole d'Hyères	1	4	4
La Mata	5	129	26
Malaga	4	112	28
Marsiglia	3	17	6
Tolone	3	65	22
Valenza	1	20	20
Mediterraneo centrale	115	2826	26
Ancona	6	424	71
Augusta	1	23	23
Barletta	4	111	28
Cagliari	3	65	22
Campomarino	2	66	33
Catania	1	6	6
Civitanova	2	75	38
Civitavecchia	2	6	3
Crotone	1	26	26
Fermo	1	76	76
Gallipoli	1	28	28
Girgenti	6	93	16
Goro	1	29	29
Licata	1	10	10
Livorno	21	63	3

Provenienza	Arrivi n.	Durata del viaggio (giorni)	
		Totale	Media
Manfredonia	5	213	43
Messina	1	20	20
Monte Santo	1	28	28
Napoli	4	30	8
Palermo	2	25	13
Porto Torres	1	8	8
Recanati	1	52	52
Sapri	1	16	16
Sciacca	5	59	12
Senigaglia	2	71	36
Siciliana	1	22	22
Tabarca	3	43	14
Taranto	4	110	28
Termini	1	10	10
Trapani	17	201	12
Tripoli	7	525	75
Valona	2	51	26
Venezia	3	181	60
Zante	1	60	60
Mediterraneo orientale	10	485	49
Alessandria	1	25	25
Arcipelago	2	97	49
Atene in Morea	1	42	42
Cipro	1	35	35
Haifa	1	60	60
Scio (Arciplg)	2	76	38
Sidone	1	69	69
Smirne	1	81	81
Non identificate	17	673	40
? Caza bruciata	2	68	34
? Flamet	1	48	48
? Flarnes	1	56	56
? Germua	6	245	41
? Goo in Ariane	1	27	27
? Isole di S.M.	1	14	14
? Isole Terzere	1	54	54
? Porto Sagone	1	8	8
? Roano	1	90	90
? Saline	1	18	18
? Illeggibile	1	45	45

INDICE

<i>Marta Calleri</i> , Gli <i>acta</i> di Ottone arcivescovo di Genova (1203-1239)	pag. 5
<i>Jean Richard</i> , Le ‘compromis’ de 1330 entre Gênes et Chypre et la guerre de course dans les eaux chypriotes	» 17
<i>Enrico Basso</i> , I consumi di bordo nei secoli XIV-XV. Note dai registri <i>Galearum</i> genovesi	» 37
<i>Angelo Nicolini</i> , La nave «Santa Maria di Loreto» (1509-1515)	» 61
<i>Giuseppe Felloni</i> , Itinerari e tempi delle comunicazioni secondo le fonti genovesi (secc. XVI-XVII)	» 97
<i>Ilaria Ivaldi</i> , Il palazzo di Antonio Sauli a Genova	» 117
<i>Clara Altavista</i> , Il palazzo di Bendinelli I Sauli e la casa Scaniglia in piazza San Genesio a Genova tra valore simbolico e identità familiare. Spigolature dai cantieri architettonici (XV-XIX secolo)	» 153
<i>Daniela Barbieri</i> , Marc’Antonio Sauli nella <i>Platea Longa</i> degli Zaccaria a Genova. L’edificazione tardo cinquecentesca di un palazzo adornato <i>di molto nobile Architettura</i>	» 199
<i>Bianca Montale</i> , Alla riscoperta delle nostre radici. Il cammino verso l’Unità	» 241
<i>Amedeo Benedetti</i> , Contributo alla biografia di Ernesto Giacomo Parodi	» 269
Albo Sociale	» 285
Atti Sociali	» 291
Sommari e parole significative - Abstracts and key words	» 321



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Marta Calleri*
Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-02-4

ISSN - 2037-7134

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Tiziana - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo