

Frodi marittime tra XVII e XVIII secolo: un'escursione tra le fonti genovesi

Un vivace stato dell'arte

Poco più di vent'anni fa, Paolo Preto aveva provato a costruire un progetto di ricerca sul contrabbando, a partire dal caso veneziano: dalle indagini condotte, emergeva quanto nella piena età moderna il fenomeno fosse endemico e permeasse l'intera società regionale, tanto da «vanificare il confine di Stato tra Venezia e Milano, tra Venezia e Mantova, tra Venezia e Austria» e «sconvolge[re] anche le tradizionali barriere interne della Repubblica veneta». In chiusura di un suo saggio, dopo aver offerto una casistica di grande interesse, Preto definiva la frode «un problema storico sul quale si aprono grandi orizzonti di ricerca», ma negli anni a seguire la storiografia italiana non seguì per la verità questa promettente traccia¹.

Il presente lavoro si prefigge proprio di riprendere quello spunto e di tracciare una via – sul piano delle fonti e della metodologia – per impostare uno studio complessivo che si inserisca in questo filone a partire dalla casistica offerta dalla documentazione conservata presso l'Archivio di Stato di Genova e prodotta dalle magistrature e dagli ufficiali del Banco di San Giorgio. In quest'ottica, l'articolo è stato suddiviso in due parti: un'introduzione di carattere storiografico per individuare le categorie e gli strumenti critici utilizzati dagli studiosi che hanno lavorato a questo tema (o che lo hanno discusso), e una presentazione della tipologia delle fonti genovesi in materia di frodi e delle potenzialità euristiche insite in esse (nel mezzo, una necessaria spiegazione dell'organizzazione genovese in fatto di controlli doganali e di perseguimento degli illeciti). L'obiettivo è quello di mostrare come la ricchezza dei documenti di San Giorgio scaturisca dal mantenimento, da parte della Liguria marittima, di una funzione di cerniera tra Mediterraneo e continente europeo, punto di incontro di correnti di traffico di diversa ampiezza²; e come questa favorevole condizione permetta di sfruttare ancora più che altrove la valenza speculare del fenomeno illecito, osservando il quale si possono indagare più a fondo (oltre che da una prospettiva particolarmente stimolante) i molteplici fenomeni connessi alla circolazione di beni, uomini e imbarcazioni.

D'altra parte, la regolarità delle attività commerciali irregolari che si svolgono via mare preoccupano seriamente le autorità dello Stato. Come aveva saputo dir bene proprio Preto, accanto al Mediterraneo dei conflitti e dei grandi imperi ce n'è un altro dove «comportamenti privati al limite, o sotto il limite, del lecito [...] si mescolano, si confondono, sfumano in zone grigie o

¹ Paolo Preto, «Il contrabbando e la frontiera: un progetto di ricerca» in Carlo Ossola, Claude Raffestin, Mario Ricciardi (a cura di), *La frontiera da Stato a nazione. Il caso Piemonte*, Roma, Bulzoni, 1987, pp. 311-327. L'autore ha ripreso questi spunti, attraverso la bellissima documentazione prodotta dalle «spie antictrabbando», nel suo volume *I servizi segreti di Venezia*, Milano, Mondadori, 1994, pp. 423-431.

² Tradizionalmente, la storiografia genovese ha avvallato su scala locale le acritiche considerazioni relative al presunto declino del Mediterraneo, dei suoi traffici e delle sue flotte mercantili. Nei suoi lavori, Paola Massa ha parlato esplicitamente di una «profonda decadenza economica della città» (*Lineamenti di organizzazione economica in uno Stato pre-industriale: la Repubblica di Genova*, Genova, Eci, 1995, p. 171). Solo negli ultimi tempi, e da parte di una nuova generazione di studiosi che si stanno formando attorno al Laboratorio di Storia marittima e navale dell'Università di Genova, certe posizioni sono fatte oggetto di critica sulla base di nuovi apporti documentari. Un critico rifiuto del «decadentismo» mediterraneo (e genovese) è esposto lucidamente in Luca Lo Basso, «Le rotte dell'olio. Genova, Calabria e Marsiglia tra pratiche mercantili e padroni marittimi nel Settecento», in Id., *Capitani, corsari, armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Novi Ligure, Città del silenzio, 2011a, specie pp. 41-43, nonché nell'introduzione al volume, curato da Guido Candiani e Luca Lo Basso, *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo (secc. XVI-XIX)*, Milano, Franco Angeli, 2010 (numero monografico degli «Annali di storia militare europea»).

controverse»³; la dimensione della frode è parte integrante dell'«economia della circolazione»⁴, e costituisce un impellente stimolo all'elaborazione di strumenti di controllo e all'organizzazione di sistemi di repressione.

Per indagare il fenomeno della frode nella sua profondità strutturale occorre però partire dalla considerazione che «flux légaux et illégaux, légalité et illégalité, [sont] souvent les deux faces d'une même activité»⁵, per cui ragionare in termini di polarità circolazione/controllo permette di osservare e dare maggiore profondità analitica ai diversi caratteri dello scambio: attraverso i rapporti e le testimonianze delle forze preposte ad affermare la sovranità delle istituzioni pubbliche⁶ si possono vedere in azione sia i vari attori sociali coinvolti, sia lo Stato alle prese con un problema dilagante e con una «repressione impossibile»⁷. Tutto ciò tenendo al contempo in debito conto che la frode non separa in maniera antitetica le istituzioni pubbliche dalla società: non solo la legge marca due piani (lecito e illecito, appunto) che la prassi tende invece ad accomunare, ma oltre a ciò non esiste neppure un profilo definito del frodatore: tutti gli strati della società sono invischiati nei commerci irregolari, non esclusi i rappresentanti delle istituzioni, i quali non esitano a perpetrare le stesse infrazioni che perseguono, entrando in conflitto con la loro stessa funzione. Sotto questi aspetti, la situazione ligure è emblematica.

Ritornando ai nostri percorsi storiografici, osserviamo come la chiave di lettura polare – ben definita, seppur adattata a filoni di ricerca anche diversi fra di loro, nell'ambito di un recente seminario portoghese⁸ - richiami una categoria storiografica molto discussa in questi ultimi anni: la frontiera. Già di per sé, l'illecito è un tema di frontiera dal punto di vista disciplinare, che si presta ad indagini di tipo economico, sociologico, giuridico, istituzionale, persino antropologico; per altro verso, la frontiera - «franchissable»⁹ per sua stessa natura – ha una valenza «délicteuse», in quanto genera degli spazi “al di qua” e spazi “al di là” dove i movimenti sono soggetti a precise regole¹⁰. Per studiare le svariate caratteristiche ed espressioni delle frodi, occorre tenerne presente la precisa dimensione spaziale: i fatti hanno una collocazione precisa, benché avvengano generalmente “nella penombra”, cioè in punti poco controllati del mare, delle coste e dei percorsi terrestri che partono da esse. In questo modo, le attività fraudolente contribuiscono a richiamare la doppia natura della frontiera: quella fisica, in quanto la repressione scatta quando si oltrepassa illegalmente una postazione fissa (il presidio doganale); e quella culturale, con una «culture de la frontière» formalmente veicolata dalle istituzioni che si scontra contro la refrattarietà di un'intera società,

³ Paolo Preto, «Il Mediterraneo irregolare: pirati, corsari, razzie, schiavi, rinnegati e contrabbando», in Giuseppe Galasso, Aurelio Musi (a cura di), *Carlo V, Napoli e il Mediterraneo*, Napoli, Società napoletana di storia patria, 2002, pp. 157-169.

⁴ Dominique Margairaz, «L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation», in Denis Woronoff (a cura di), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, pp. 1-5.

⁵ Samuel Fettah, «Les consuls de France et la contrebande dans le port franc de Livourne à l'époque du Risorgimento», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 2/3 (2001), p. 154. «La fraude est une modalité particulier de l'échange», ha scritto Silvia Marzagalli («Espaces et circuits de la fraude», in Géraud Béaur, Hubert Bonin, Claire Lemerrier [a cura di], *Fraude, contrefaçon et contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Genève, Librairie Droz, 2006, p. 218).

⁶ Sui metodi e le cautele con cui si deve utilizzare questa documentazione la bibliografia è ormai molto cospicua: fra le pagine più efficaci vi sono quelle di Arlette Farge, che ha basato una parte della sua produzione scientifica sulle carte giudiziarie parigine del XVIII secolo.

⁷ Cfr. Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813. Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq*, Presses universitaires de Septentrion, 1999, pp. 207 e sgg.

⁸ *Movements and controls in the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean (XVI-XVIII century)*, ISEG, Universidade de Lisboa, 30 gennaio 2014.

⁹ Natividad Planas, «La frontière franchissable: normes et pratiques dans l'échange entre le royaume de Majorque et les terres d'Islam au XVII^e siècle», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 2/3 (2001), pp. 123-147.

¹⁰ Catherine Denys (a cura di), *Frontière et criminalité, 1715-1815*, Arras, Artois Presse Université, 2000.

pervasa invece da un'opposta cultura del contrabbando (ecco di nuovo il piano formale collidere contro quello delle pratiche)¹¹.

Il campo di studio sulla società di età moderna entro gli spazi di frontiera è immenso, e le frodi – fra le «attività irregolari più comunemente praticate in tutte le aree di confine»¹² - possono rappresentare – come già in parte detto - un ottimo banco di osservazione¹³. Come si può evincere dalle prime note del presente lavoro, i maggiori studi sull'argomento sono stati realizzati dagli storici francesi, e in Italia la ricchezza del tema è stata individuata di recente da un paio di gruppi di ricerca gravitanti attorno a Biagio Salvemini e Livio Antonielli¹⁴: il primo, non a caso, strettamente legato a studiosi della MMSH di Aix-en-Provence e al *network* scientifico costruito a Paris I da Wolfgang Kaiser; il secondo vicino ad alcuni ambienti di storici della società e delle istituzioni che in Spagna si sono occupati di frodi e contrabbandi¹⁵. La svolta è avvenuta negli anni '90 del secolo scorso: nella fattispecie, l'illecito doganale, nei suoi intrecci indissolubili con il «négoce maritime», ha trovato per la prima volta uno spazio organico all'interno dei lavori di Silvia Marzagalli¹⁶, la quale fissando l'attenzione su un momento parossistico di questi fenomeni – l'età napoleonica – ha tracciato precise linee di indagine, facendo strada ad alcune successive iniziative di studio (ancora francesi) intese a raccogliere contributi di ricerca diversi per ambito geografico e cronologico¹⁷.

Un vivace stato dell'arte, dunque, a partire dal quale si possono condurre ora ricerche specifiche più solide e informate. Oltre ad evidenziarne il carattere “opaco”, sul crinale fra «illegalité, pratiques souterraines et opportunisme commercial»¹⁸, nonché la capacità di generare notevoli arricchimenti¹⁹, questa storiografia tutto sommato recente ha ben chiarito gli aspetti centrali della pratica fraudolenta in materia di traffici commerciali²⁰: la necessità per ampie fasce sociali di trasgredire la rigida regolamentazione doganale (che spiega l'ampia accettazione delle infrazioni da parte di una «population solidaire»²¹); la svariata casistica delle modalità illecite (alla

¹¹ Si veda ancora *Ibidem*, specie pp. 10-12.

¹² Paolo Preto, «Il Mediterraneo irregolare...», art. cit., p. 168.

¹³ Alcuni incontri di studio sulle pratiche illecite, svolti di recente o di prossimo svolgimento, si ricollegano proprio all'idea dei “marginari” e dei “bordi”: *Ai bordi delle istituzioni: poteri, attori e pratiche mercantili nell'Europa mediterranea (XVIII-XIX secolo)*, Bari, 26 gennaio 2011; *Aux marges du marché. Acteurs et échanges non institutionnels dans les économies préindustrielles*, Marseille, 2-3 ottobre 2014.

¹⁴ I due maggiori risultati sono rispettivamente la raccolta di saggi «Frodi marittime tra norme e istituzioni (sec. XVII-XIX)», *Quaderni storici*, n° 143 (2013), a cura di Biagio Salvemini e Roberto Zaugg e gli atti di convegno, di prossima pubblicazione, *Contrabbando e legalità: polizia a difesa di private, diritti sovrani e pubblico erario*, a cura di Livio Antonielli, Soveria Mannelli, Rubbettino.

¹⁵ Mi riferisco soprattutto a Miguel Ángel Melón Jiménez, autore del volume *Los tentáculos de la hidra. Contrabando y militarización del orden público en España (1784-1800)*, Madrid, Sílex ediciones, 2010.

¹⁶ Nella sua citata monografia (*Les boulevards de la fraude...cit.*, p. 183), Silvia Marzagalli ricordava come «le contrebande est rarement l'objet d'études approfondies». Per il resto, anche la storiografia anglosassone ha prodotto diversi studi in materia, soffermandosi tra l'altro sul delicato spazio della Manica (cfr. ad esempio Gavin Daly, «English smugglers, the Channel, and the Napoleonic Wars, 1800-1814», *Journal of British Studies*, XCVI, 2007, pp. 30-46. In questo senso, vedi anche l'interessante lettura di Renaud Morieux, *Un mer pour deux royaumes. La Manche, une frontière franco-anglaise, XVII^e-XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008).

¹⁷ Due importanti convegni, dai quali sono scaturite altrettante pubblicazioni, sono stati *Pour une histoire de la fraude et de la contrefaçon*, Paris, Bercy, 3-5 novembre 2004 e *Territoires de l'illicite et identités portuaires et insulaires du XVI^e au XX^e siècle: de la fraude au contrôle*, Bordeaux, 10-11 ottobre 2011. Un altro convegno su queste tematiche, i cui lavori sono poi confluiti in buona parte nel citato numero monografico di «Quaderni storici», è stato quello dal titolo *Frauds: norms, institutions and illegal economic practices in Mediterranean Europe (XVI-XIX centuries)*, tenutosi all'Università di Basilea il 28-29 settembre 2012.

¹⁸ Samuel Fettah, «Les consuls de France...», art. cit., p. 150.

¹⁹ Michel Bottin, «Un commerce parallèle: le contrebande nicoise du XVII^e au milieu du XIX^e siècle», *Annales Méditerranéennes d'histoire et d'ethnologie*, 1976-1977, p. 28. Anche Bottin ha definito l'illecito «un système commercial parallèle», pratica «étroitement liées à l'économie» (p. 3). Lo stesso Michel Foucault ha sostenuto che la borghesia ottocentesca ha costruito parte del suo successo socio-economico sulla frode (*Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975, p. 86).

²⁰ È bene definire i confini dell'illecito che si vuole considerare: questo lavoro non contempla, ad esempio, le frodi monetarie, eppure ben documentate in ambito ligure nei secoli dell'età moderna.

²¹ Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude...cit.*, pp. 215-216.

base dei sostanziali insuccessi delle forze di polizia, troppo esigue e inclini alla collusione); la mancanza di specializzazione degli artefici delle frodi (tutti o quasi frodano, al punto che il fenomeno finisce per assumere dimensioni preoccupanti, ma può d'altronde rappresentare un fattore di crescita per l'economia).

La frode è uno strumento del gioco economico, in grado di dare risposte adeguate ai bisogni di una popolazione eterogenea, a seconda dei casi esposta effettivamente a una pericolosa incertezza alimentare²²; le attività illecite sono considerate «compatibles avec la morale commerciale et [...] indispensables à la bonne marche de l'économie», e questo spiega la «diffusa comprensione popolare» verso di esse. La regolamentazione doganale è relativamente «méconnue ou contestée», vista come un vero e proprio «entrave au bon fonctionnement du commerce», per cui il giudizio pubblico sul frodatore è «sospeso tra blanda condanna e simpatia»²³. Evidentemente, l'importanza delle considerazioni che attengono all'etica "comune" non possono essere sottovalutate, quando si parla di confine tra lecito e illecito.

D'altronde, «les moyens de la fraude sont aussi nombreux que les voies de la Providence», e l'«imagination fertile»²⁴ dei frodatori mette in seria difficoltà gli agenti doganali: come se non bastasse, torniamo a ripeterlo, queste forze sono largamente insufficienti - «faibles comparés aux contrebandiers potentiels» - composte da personale di bassa estrazione sociale, per la maggior parte analfabeti, sovente retribuiti non solo poco ma con gravi ritardi sulle paghe²⁵. Altra causa delle disfunzioni nell'opera di contrasto agli illeciti è la diffusa corruzione, di cui esiste una ampissima casistica²⁶, «monnaie courante» che facilita la frode.

Il fatto che le attività illecite costituiscano una componente strutturale dell'economia produce la totale «absence de spécialisation sociale dans le milieu des contrebandiers» (e più in generale di

²² Anne Montenach, «La fraude, une composante intrinsèque de l'échange», in Géraud Béaur, Hubert Bonin, Claire Lemerrier (a cura di), *Fraude, contrefaçon et contrebande...*cit., pp. 533-535. Jaen-Yves Grenier ha parlato dell'economia di antico regime come «monde de l'échange et de l'incertitude» (Paris, Albin Michel, 1996).

²³ Michel Bottin, «Un commerce parallèle...», art. cit., p. 35; Paolo Preto, «Il contrabbando e la frontiera...», art. cit., pp. 312-313; Pierre Martin, «Les fermiers des droits marittimes dans la tourmente. La violence sur l'étranger et au fond des estuaires en Bretagne sous l'Ancien Régime», in Mickaël Augeron, Mathias Tranchant (a cura di), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e- XIX^e siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 128; A. Conchon, «Péages et circulation marchande au XVIII^e siècle», in Denis Woronoff (a cura di), *La circulation des marchandises...*cit., pp. 145-162; Silvia Marzagalli, «Formes et enjeux de la contrebande et de la fraude à l'époque napoléonienne», in Marguerite Figeac-Monthus, Christophe Lastécouères (a cura di), *Territoires de l'illicite: ports et îles. De la fraude au contrôle (XVI^e- XX^e siècles)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 191. In un saggio di Agnès Barrauol («Délinquance ou contestation? Contrebandiers et agents des fermes à Marseille [1750-1789]», *Provence historique*, n° 37 [1987], p. 409) si legge che «pour le peuple urbain la fraude est un moyen "légitime" de pallier les problèmes chroniques d'approvisionnement en vin». In Italia, Paolo Prodi ha mostrato come la trattativa giustificò l'evasione fiscale di fronte a tributi ingiusti e vessatori (cfr. *Settimo non rubare. Furto e mercato nella storia dell'Occidente*, Bologna, Il Mulino, 2009). Si ricordi che lo stesso Beccaria a metà '700 scrive che il contrabbando è sì «un vero delitto», ma «la di lui pena non dev'essere infamante, perché, commesso, non produce infamia nella pubblica opinione».

²⁴ Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude...*cit., p. 201. Su questo aspetto si veda anche il precedente lavoro, della stessa autrice, «Problemi di applicazione del blocco continentale nelle città portuali: il contrabbando a Livorno in età napoleonica», *Società e storia*, n° 55 (1992), specie pp. 87-96. La «malizia marinara» è richiamata anche in un recente saggio di Biagio Salvemini, «Negli spazi mediterranei della "decadenza". Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna», *Storica*, n° 11 (2011), specie p. 22 e bibliografia.

²⁵ Gilbert Languier, «Contrebande par terre et par mer en Roussillon, 1715-1815», in Catherine Denys (a cura di), *Frontière et criminalité...*cit., pp. 59-69 (anche in questa sede si parla di «cultura del contrabbando»); Agnès Barrauol, «Délinquance ou contestation?...», art. cit., pp. 399-400; Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude...*cit., pp. 209-212. Stando ai calcoli del ministro del Tesoro della Francia napoleonica, ai primi dell'Ottocento il numero dei contrabbandieri supererebbe di cinque volte quello dei doganieri (Silvia Marzagalli, «Formes et enjeux de la contrebande...», art. cit., p. 199).

²⁶ Vedi, ad esempio, il caso di Palermo alla fine dell'età moderna, dove gli ufficiali doganali sottostimavano le merci per consentire un'applicazione dei dazi *ad valorem* più bassa a tutto vantaggio dei commercianti (Rosario Lentini, «La Regia Secrezia e la dogana nella piazza mercantile di Palermo tra '700 e '800», in Raffaella Salvemini [a cura di], *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, Napoli, Consiglio nazionale delle ricerche, Istituto di studi sulle società del Mediterraneo, 2009, pp. 377-404).

tutte le figure che trasgrediscono le regolamentazioni doganali, aggiungiamo noi)²⁷. In particolare, nello scenario marittimo la frode è propria di quel mondo affollato di persone che praticano normalmente la pesca, i trasporti, il cabotaggio, all'occorrenza anche la corsa: capitani e patroni di barca possono far affidamento alle «relations qui'ils entretiennent dans les différents lieux de la fraude», e non hanno problemi a «acheminer la marchandise de fraude sous couvert d'un commerce régulier»²⁸. Il fenomeno dell'illecito è dunque alimentato in prima battuta da elementi ben inseriti nelle società locali, talvolta dagli stessi gruppi dominanti²⁹, al punto di assumere dimensioni eclatanti, e incidere per certi versi positivamente su un'economia "bloccata" a causa di deficienze strutturali³⁰.

Frodi doganali in ambito ligure, fra controlli e repressione giudiziaria

Come nel caso veneziano, dal quale siamo partiti, anche all'interno del territorio ligure la frode è il pendolo di una politica commerciale e manifatturiera fondata sul vincolismo economico e sul monopolio della Dominante sulla terraferma³¹. A partire dal 1162, in seguito alla concessione imperiale dell'alta giurisdizione sulle coste comprese fra Capo Corvo ad est e Monaco ad ovest, Genova formalizza il possesso del "suo" mare (detto da allora «Ligustico», o «mare di Genova» appunto), traendo da esso legittimità per un prelievo fiscale generalizzato, che colpisce non le comunità locali in quanto enti pubblici ma i loro abitanti in quanto singoli³².

La congerie delle imposte sui traffici, gravanti su tutte le imbarcazioni che veleggino entro tre miglia dalla costa, applicate ai generi più svariati nonché incidenti sotto forma di precise aliquote (è il caso della Riva grossa, dell'ancoraggio, del *drictus armamenti* ecc.), stimola un'incessante attività illecita da parte degli operatori commerciali, i quali in prima battuta cercano di sottrarsi all'obbligo di denunciare le merci e di pagare i dazi a Genova³³. Responsabile dell'esazione doganale è la Casa

²⁷ Vedi a questo proposito, oltre a quello già citato di Gilbert Larguier, i saggi di Jean Clinquart e André Ferrer contenuti in Catherine Denys (a cura di), *Frontière et criminalité...cit*, rispettivamente alle pp. 15-48 e 49-57.

²⁸ Samuel Fettah, «Les consuls de France...», art. cit., p. 157; Agnès Barroul, «Délinquance ou conte station?...», art. cit., p. 402. Gilbert Buti ha mostrato come il commercio illecito abbia le stesse modalità organizzative del commercio lecito («Territoires et acteurs de la fraude à Marseille au XVIII^e siècles», in *Territoires de l'illicite...cit*, pp. 157-172). Riprendendo le considerazioni del console francese a Napoli verso la fine del Settecento, Biagio Salvemini ha riflettuto - in una prospettiva molto vicina a quella che si vuole adottare in questa sede - sull'incessante attività di questi «misérables caboteurs» francesi, «petits patrons avides» che con le loro piccole imbarcazioni sono artefici di un «contrebande minutieuse», oggetto di rimostranze continue da parte delle autorità vicereali (Annastella Carrino, Id., «Come si costruisce uno spazio mercantile: il Tirreno nel Settecento», *Studi storici*, n° 53 [2012], pp. 72-73).

²⁹ Philippe Levillan, Jean-Claude Waquet, «Préface» a *La fiscalité et ses implications sociales en Italie et en France aux XVII^e siècles et XVIII^e siècle*, Roma, École française de Rome, 1980, p. VIII (ma vedi anche il saggio, dello stesso Waquet, sul caso toscano nel corso del XVIII secolo contenuto nel volume, specie a pp. 82-83); Albert Laot, *Contrebande et surveillance des côtes bretonnes*, Spézet, Coop Breizh, 2009, p. 30.

³⁰ Silvia Marzagalli, «Formes et enjeux de la contrebande...», art. cit.; Jean-Pierre Poussou, «Du rôle économique et social positif de la fraude, essentiellement aux XVII^e siècles et XVIII^e siècles», in Marguerite Figeac-Monthus, Christophe Lastécouères (a cura di), *Territoires de l'illicite...cit*, pp. 39-53. Casi di crescita portuali in virtù dell'aumento delle frodi doganali e del contrabbando sono ad esempio quelli di Trieste nel XVIII secolo e di Göteborg al tempo dell'impero napoleonico (cfr. Daniele Andreozzi, «Croissance et économie licite, illicite et informelle à Trieste au XVIII^e siècles», in *Territoires de l'illicite...cit*, pp. 173-187, e ancora il saggio di Silvia Marzagalli nello stesso volume, dove tra l'altro si osserva come le attività illegali producano anche notevoli occasioni di impiego).

³¹ Paolo Preto, «Il contrabbando e la frontiera...», art. cit., p. 314.

³² Giuseppe Felloni, «La fiscalità nel Dominio genovese tra Quattro e Cinquecento», *Atti della Società ligure di storia patria*, XXXVIII/1 (1998), p. 244. Molto efficacemente, Rodolfo Savelli ha parlato di un tentativo di imporre (e di ribadire costantemente) un concetto di «giurisdizionalità territoriale del mare», al fine di applicare tasse in quanto difensori delle coste e della navigazione («Un seguace italiano di Selden. Pietro Battista Borghi», *Materiali per una storia della cultura giuridica*, n° III/1 [1973], p. 34).

³³ Per facilitare la riscossione fiscale si stabilisce che i vascelli di portata inferiore alle 400 mine (o 600 cantari) si fermino a Portovenere (se provenienti da levante) o a Savona (se provenienti da ponente) per denunciare la merce e prendere lo «spaccio» con il quale recarsi in dogana a Genova (su questi aspetti rinvio anche ai miei lavori «La lotta al

di San Giorgio, che fin dalla metà del Quattrocento ne riceve regolare delega dal Comune genovese, configurandosi sostanzialmente come un organo di governo parallelo a quello territoriale³⁴, costretto nel corso del tempo a dotarsi di uomini e imbarcazioni per controllare i flussi commerciali nelle acque del mar Ligure e combattere le frodi. Qui sta la particolarità del caso genovese a cui abbiamo fatto cenno dall'inizio: siamo in presenza di una fiscalità delegata a un gruppo di privati – i creditori dello Stato riuniti all'interno della Casa – i quali per i loro particolari interessi in materia maturano una certa visione del problema degli illeciti, che si concretizza alle volte in forme non coincidenti con quelle auspiccate dal governo della Repubblica.

Per effettuare le operazioni di controllo (e di tassazione) delle imbarcazioni che entrano ed escono dal porto e dai vari approdi periferici, San Giorgio organizza alcuni presidi doganali composti da commissari patrizi (tenuti a registrare mensilmente su appositi «quinternetti» tutte le merci movimentate) supportati da manipoli di guardiani. Pochi uomini complessivamente: in un «ruolo» della fine del XVII sec. se ne contano 66 attivi su tutto il territorio, un terzo dei quali opera in città (fra il molo, la darsena, il portofranco, l'arsenale, la Lanterna, la Carbonara, il Lazzaretto e gli altri accessi), mentre gli altri sono distribuiti più o meno equamente fra le varie comunità del Dominio ligure³⁵. Va detto, però, che là dove i commissari non dispongono di personale stipendiato da San Giorgio (sia detto per inciso: le paghe, come avviene anche altrove, sono piuttosto esigue, e raramente la promessa del «terzo» delle condanne³⁶ risulta un efficace stimolo) essi possono ricorrere alle famiglie di giustizia dei giudicanti periferici al servizio della Repubblica, nell'ambito di una collaborazione che si verifica più volte, in terra e per mare³⁷.

In mare, invece, opera una squadra di due-tre feluche armate, che agiscono alternativamente all'interno del porto o lungo le due Riviere di ponente e di levante (sulla scia di quelle due non precisate «navi» operanti a Genova già nel XV secolo per conto degli appaltatori della gabella dei *carati maris*, la principale imposta sui traffici marittimi in area ligure)³⁸. Soggetta a una serie di «riforme» (per la verità minime correzioni del numero delle unità impiegate) nel corso del Sei-Settecento, questa flotta è supportata alle volte dalle galee della Repubblica³⁹, che alla precipua funzione anticorsara alternano quella della lotta alle infrazioni doganali. Inoltre, per agevolare i controlli sui traffici di cabotaggio, San Giorgio tiene altre due piccole unità navali negli scali di Savona e Portovenere: «gozzi», «leudi» o «fregatine», chiamati a sorvegliare una fittissima

contrabbando nel mare «Ligustico»: problemi e strategie dello Stato», *Mediterranea. Ricerche storiche*, n° 20 [2010], pp. 479-532; «Genova, San Giorgio e il pattugliamento delle coste liguri a fini fiscali nel XVII secolo», in Livio Antonielli, Stefano Levati [a cura di], *Controllare il territorio. Norme, corpi e conflitti tra Medioevo e prima guerra mondiale*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013, pp. 191-213).

³⁴ Per una panoramica generale sulla storia della Casa si vedano gli atti del convegno, a cura di Giuseppe Felloni, «La Casa di San Giorgio: il potere del credito», *Atti della Società ligure di storia patria*, XLVI/2 (2006).

³⁵ Un censimento del 25 maggio 1741 relativo ai guardiani operanti a Genova ne conta invece 35 (ASG, *Antica finanza*, f. 1024).

³⁶ Anche in Francia funziona allo stesso modo (Jean Claude Boy, *L'administration des douanes en France sous l'Ancien Régime*, Paris, Association pour l'histoire des Douanes françaises, 1976, p. 63).

³⁷ Vedi ancora Paolo Calcagno, «La lotta al contrabbando nel mare «Ligustico»...», art. cit., pp. 482-484, e anche pp. 527-530. Seppur in un quadro istituzionale differente, in Francia «les cavaliers des la maréchaussée avaient ordre de prêter aide et assistance aux commis des fermes» (Marie Hélène Bourquin, Emmanuel Hepp, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle*, Paris, Presses Universitaires de France, 1969, pp. 13-14). Per un raffronto con le situazioni dei Regni di Napoli e Sicilia, dove operavano rispettivamente i credenzieri (o portulano) alle dipendenze del Mastro portulano e i maestri segreti collegati alla Regia Secrezia, vedi rispettivamente Maria Sirago, «Il sistema delle dogane nel Regno di Napoli tra '500 e '800», in Raffaella Salvemini (a cura di), *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo...* cit., pp. 313-338 e il citato saggio di Rosario Lentini nello stesso volume.

³⁸ J. Heers, *Genova nel Quattrocento*, Milano, Jaca Book, 1984, p. 99. L'imposta dei carati, la cui aliquota è fissata normalmente al 5% *ad valorem*, assomiglia molto allo *ius del nuovo imposto* riscosso nel territorio del Regno di Napoli a partire dal 1625 (Maria Sirago, «Il sistema delle dogane nel Regno di Napoli...», art. cit., p. 318).

³⁹ V. Borghesi, «Il Magistrato delle galee (1559-1607)», in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova, Istituto di storia moderna e contemporanea, tomo II, 1973, pp. 187-223; Luca Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2003, specie pp. 206-252.

navigazione che, per mantenersi e profittare, conta proprio sulla possibilità di occultare qualcosa al fisco⁴⁰.

È un pattugliamento analogo a quello di altri Stati, a cominciare da Venezia, la quale si considera padrona del mare Adriatico e sin dal Medioevo avvia delle pratiche di controllo marittimo per tutelare i suoi privilegi fiscali e commerciali, avvalendosi di galeotte al comando del Provveditore generale della Dalmazia⁴¹. Per restare nell'ambito degli antichi Stati italiani, nel Regno di Napoli un guardiano con relativa barca staziona nel porto della Capitale e diversi altri legni pattugliano tratti del litorale (tra cui una «feluca regia», che si ritrova lungo la costa abruzzese con 12 marinai a bordo); a Villafranca il governo sabauda mantiene un «bastimento del dritto» (solitamente indicato nei documenti come pinco), utilizzato anche come guardacoste contro i pirati barbareschi e per il trasporto del sale proveniente dalla Sardegna⁴². In Francia le *Chambres de commerce* organizzano un'opera di vigilanza marittima, appoggiandosi anche ai guardacoste della Marina; in certe zone stanno in mare anche imbarcazioni minori (una «felouque de patrouille» è attestata nel '700 sulla costa del Rossiglione); e quando, nel corso del XVIII secolo, si profila il grave problema del contrabbando di tabacco vengono utilizzati anche appositi «pataches», e altri «petits navires de guerre»⁴³. Pure sulle coste inglesi sono in azione dei guardiacoste «rattachés aux doganes», che servono «avant tout à arraisonner les contrebandiers»⁴⁴. Cose che si fanno in Europa come in Cina, dove sulla costa del Fujian - «province maritime par excellence» - l'attività illegale dei *wokou* è contrastata da decine di «bateaux» della dinastia Qing⁴⁵. Malgrado non tutti gli Stati riescano a far fronte al problema con la stessa efficacia - e lo subiscano in misura diversa - è ovvio che dove ci sono dei potenziali contrabbandi marittimi vengano messe in mare delle imbarcazioni per contrastarli.

L'attività delle feluche (con annessa schiera di piccoli legni aventi funzioni e raggio operativo limitati) non produce risultati eclatanti, e talvolta queste unità sono costrette a soccombere di fronte ai natanti armati dei frodatori, oltre che a scontrarsi con l'ostilità diffusa della popolazione. Inoltre gli equipaggi non sono esenti da collusioni con i contrabbandieri, cosicché la funzione deterrente del pattugliamento ne risulta indebolita⁴⁶.

L'organizzazione delle frodi è curata nei dettagli, e si basa su una collaudata rete di protezione e di collaborazione all'interno della società urbana e in seno alle comunità locali; ma a differenza di altre aree (e più in generale degli spazi terrestri), a Genova e lungo le Riviere non agiscono vere e proprie bande⁴⁷ o pattuglie marittime, e il tentativo di evadere i controlli è in genere proprio di

⁴⁰ Paolo Calcagno, «La lotta al contrabbando nel mare «Ligustico»...», art. cit., pp. 486-497 e 527-529. A queste imbarcazioni se ne affiancano molte altre armate in maniera intermittente in altre località della costa o direttamente dagli appaltatori di alcune gabelle riscosse dalla Casa (a cominciare da quella del grano).

⁴¹ Vedi su questo G. Candiani, «Un corpo di polizia marittima: le galeotte veneziane della Dalmazia (1670-1684)», in Livio Antonielli (a cura di), *Extra moenia. Il controllo del territorio nelle campagne e nei piccoli centri*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013, pp. 39-63 (e relativa bibliografia).

⁴² Cesare Ciano, *I primi Medici e il mare. Note sulla politica marinara toscana da Cosimo I a Ferdinando I*, Pisa, Pacini editore, 1980; Maria Sirago, «Il sistema delle dogane nel Regno di Napoli...», art. cit; sul «dritto» di Villafranca, pari al 2% del carico, riscosso da tutte le imbarcazioni provenienti sia da ovest che da est, aveva svolto la tesi di dottorato Michel Bottin (ma rinvio per una trattazione più agile a Luca Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon Edizioni, 2002, pp. 65-78).

⁴³ Marie Hélène Bourquin, Emmanuel Hepp, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle...cit.*, pp. 56-67; Gilbert Larguier, «Contrebande par terre et par mer en Roussillon...», art. cit., p. 76.

⁴⁴ Renaud Morieux, *Un mer pour deux royaumes...cit.*, pp. 131 e sgg.

⁴⁵ Paola Calanca, *Piratierie et contrebande au Fujian. L'administration chinoise face aux problèmes d'illégalité maritime, XVII^e-début du XIX^e siècle*, Paris, Les Indes Savants, 2011. Anche qui - ci dice l'autrice - «les moyens en hommes et en materie consacrés à la defense du littoral ne sont pas à l'hauteur des besoins» (p. 217).

⁴⁶ Per una rassegna più completa di questi aspetti rinvio ai miei lavori citati in precedenza.

⁴⁷ Tanto per fare un esempio, i contrabbandieri di tabacco all'interno dei confini francesi agiscono anche in bande a cavallo di 100 uomini, inserite all'interno di «vastes organisations internationales» gestite da grandi mercanti che si curano di fornire il prodotto e di organizzare i circuiti di distribuzione (Marie Hélène Bourquin, Emmanuel Hepp, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle...cit.*, pp. 43-44. Vedi anche Catherine Denys [a cura di], *Frontière et criminalité...cit.*, p. 11 e Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude...cit.*, pp. 213-214).

single imbarcazioni – o al limite di piccole lance che fanno la spola tra i legni rimasti al largo e gli approdi terrestri. Come avviene a Livorno in età napoleonica⁴⁸, lungo le coste liguri il modo più comune di frodare è quello della «filtrazione», che consiste nell'introduzione clandestina di merci in città e nelle Riviere (e di qui, talora, riesportate altrove o inviate verso gli Stati al confine settentrionale della Repubblica); con la differenza che spesso non si tratta unicamente di articoli di contrabbando (nel caso livornese di inizio Ottocento soggetti alla ferrea regolamentazione del Blocco), ma di derrate e prodotti che semplicemente non hanno pagato le gabelle, camuffate fra quelle che invece passano sotto l'occhio dei doganieri⁴⁹. Diverso il caso dei beni di prima necessità, la cui circolazione rientra in un regime annonario controllato da apposite magistrature statali: grano, olio, vino e sale che non viaggino per conto dei rispettivi uffici o «provvisori», o che non siano diretti alle apposite «stapole» da essi gestite, sono da considerarsi di contrabbando⁵⁰.

Tranne quando la frode riguarda queste merci sottoposte a specifici vincoli, la competenza sui reati in materia di illecito doganale spetta ai Protettori di San Giorgio⁵¹, magistratura di otto membri eletti tramite una complicata procedura e soggetti a periodica rotazione, i quali oltre ad amministrare la Casa curano i rapporti con il governo della Repubblica⁵². In realtà le denunce raccolte in mare e presso le varie postazioni in città e nel Dominio vengono inoltrate – fatta la debita citazione nei confronti del reo – a un altro organo della Casa, cioè il Magistrato del precedente, o «Collegio dei precedenti», composto dai Protettori usciti dalla carica, con delega al «governo delli carati»; mentre i Protettori in carica giudicano in caso di appello, previsto soltanto nelle due settimane immediatamente successive al fatto. Qualora la frode venga soltanto sospettata, e non vi sia la regolare consegna al Magistrato del precedente del corpo del reato insieme con la relazione del commissario di turno o dei capitani delle feluche, si avvia una fase di indagine per mezzo di testimonianze gestita da un'apposita «deputazione alle frodi», che poi consegna al Magistrato del precedente il dossier della fase istruttoria.

La procedura seguita dagli organi giudiziari di San Giorgio si avvicina molto a quella in uso in altri tribunali mercantili⁵³: lo scopo è quello di erogare una giustizia di carattere sommario, in linea con una tradizione molto antica, che si ispira ai principi del diritto naturale, per quanto possibile semplificata e rapida⁵⁴. Non c'è tempo per considerare i precedenti, le consuetudini, le

⁴⁸ Silvia Marzagalli, «Problemi di applicazione del blocco continentale...», art. cit.

⁴⁹ Come afferma correttamente la Marzagalli, l'operazione della «filtration» coinvolge centinaia e talvolta migliaia di persone (*Les boulevards de la fraude...cit.*, pp. 198-199).

⁵⁰ Su questi temi, specie negli ultimi tempi, per la verità anche grazie al lavoro di chi scrive, sono stati prodotti diversi contributi: mi si permetta in questa sede di rinviare ai miei saggi «Il Dominio genovese e il grano in antico regime: un sistema federale sotto la sorveglianza dello Stato», *Storia urbana. Rivista di studi sulle trasformazioni della città e del territorio in età moderna*, n° 134 (2012), pp. 75-94; «I Provvisori del vino della Repubblica di Genova: una politica annonaria tra ricerca del profitto e finalità di controllo territoriale (secc. XVI-XVIII)», in «*In terra vineata. La vite e il vino in Liguria e nelle Alpi Marittime dal Medioevo ai nostri giorni. Studi in memoria di Giovanni Rebor, Ventimiglia, Philobiblon Edizioni, 2014, pp. 243-259* (scritto con Luca Lo Basso); «“Non solo per mantenimento della città, ma anche per somministrazione alle Riviere”: Gênes et la ravitaillement en grains du Domaine de Terre-Ferme (XVIII^e siècle)», in corso di pubblicazione in Caroline Le Mao, Philippe Meyzie (a cura di), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe, du XVI^e siècle à nos jours*.

⁵¹ Resta il fatto che, pur ricadendo sotto la giurisdizione delle rispettive istituzioni annonarie, grano, vino e olio sono soggetti alle gabelle di San Giorgio, perciò i contrabbandi chiamano in causa anche i loro rispettivi «governatori» nominati dalla Casa.

⁵² L'attività giudiziaria della Casa di San Giorgio a fronte del fenomeno dilagante e persistente dell'illecito doganale è stato al centro di un mio intervento al citato seminario tenutosi all'ISEG di Lisbona, dal titolo *A Mercantile Court in the Ancien Régime: The Protettori di San Giorgio (Genoa, 18th century)*. Sull'organizzazione dei tribunali preposti alla frodi in territorio francese (i «juges des traites», le cui sentenze possono essere presentate in appello presso la «Cour des aides») rinvio a Jean Claude Boy, *L'administration des douanes en France...cit.*, specie pp. 57-65 e a Marie Hélène Bourquin, Emmanuel Hepp, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle...cit.*

⁵³ Rinvio, per un confronto, al caso del consolato di commercio torinese, al centro dell'analisi del lavoro di Simona Cerutti, *Giustizia sommaria. Pratiche e ideali di giustizia in una società di Ancien Régime (Torino XVIII secolo)*, Milano, Feltrinelli, 2003.

⁵⁴ La bibliografia su questi argomenti è troppo vasta per darne conto esaurientemente in questa sede: mi limito a segnalare i vari saggi sull'argomento contenuti nella recente raccolta di Vito Piergiorganni, *Norme, scienza e pratica*

normative codificate, neppure per gli avvocati difensori⁵⁵; si cerca invece una veloce e ragionevole composizione attraverso la sanzione di una condanna congrua (generalmente pecuniaria), in grado di risarcire il fisco – o in caso contrario, in mancanza di estremi di reato, si procede al rilascio della merce⁵⁶. La storia degli illeciti doganali incrocia dunque il piano dello scambio e dei traffici commerciali con quello delle istituzioni e del fisco, nonché con quello delle pratiche giudiziarie (e più a fondo delle concezioni giuridiche)⁵⁷, in un quadro di possibilità di studio e di analisi davvero eccezionale.

I possibili percorsi di ricerca: le carte dell'Archivio di Genova

Il materiale raccolto dai tribunali della Casa di San Giorgio rappresenta una fonte preziosa per definire con dovizia di dettagli i protagonisti e le dinamiche di quell'«economia della circolazione» sempre in bilico tra lecito e illecito. In particolare, in relazione al XVIII secolo si può appurare una vera e propria “esplosione” documentaria in tal senso: la semplice constatazione dell'abbondanza, unita al fatto che in questo ultimo secolo di vita di San Giorgio⁵⁸ si può osservare la macchina messa in piedi per controllare i flussi commerciali nella sua fase di maggiore maturità operativa e organizzativa, ha orientato in una direzione ben precisa le scelte cronologiche di questo lavoro.

Può apparire sorprendente quanto si possa ricavare, in termini di notizie sul mondo mercantile di antico regime, da un incartamento processuale per frode. A mo' di esempio, si esamini il caso del mercante Antonio Maria Musso, che in base a quanto scrive il commissario di stanza a Voltri per conto di San Giorgio (18 gennaio 1735) si sarebbe allontanato «per causa di debiti» facendo imbarcare «nottetempo qualche partita di papperi [cioè di carta] sopra il liuto di patron Geronimo Pescio». Già il giorno successivo (19 gennaio)⁵⁹ i Protettori ricevono la notizia e la trasmettono all'apposita «deputazione alle frodi», che avvia le indagini, chiedendo al commissario di ricercare gli autori della delazione (più tutti i possibili informati sui fatti, a partire dal Pescio) e di indirizzarli a Genova per i debiti interrogatori. I testi esaminati – i quali forniscono per la verità, come accade spesso in questi casi, versioni pressoché identiche della vicenda – rivelano che il Musso «fa fabbricare della carta agli edifici di detto luogo [di Voltri] per conto de Signori Brignole» (cioè di una famiglia patrizia genovese), che la carta caricata clandestinamente era confezionata in «balloni» da 32 risme l'uno, «fasciati di carta turchina secondo il solito», e che la frode è stata consumata «in una notte a mezza di essa, ora in cui alla spiaggia di Voltri si sogliono caricare i luidi»⁶⁰. Che ruolo economico ha l'accusato nell'economia locale, quali legami intrattiene con il patriziato urbano,

giuridica tra Genova e l'Occidente medievale e moderno, Genova, Società ligure di storia patria, 2012, in due tomi. Per restare nel panorama italiano, a Venezia nel corso del Settecento la giurisdizione sui fatti di frode passa agli Inquisitori di Stato, che giudicano con «rito segreto e rapido» (Paolo Preto, «Il contrabbando e la frontiera...», art. cit., p. 316).

⁵⁵ In pochissimi casi si è riscontrata la presenza di un legale ufficiale, «dicente» per conto del presunto reo, che può presentare un'istanza, parlare prima dell'interrogatorio del suo assistito o semplicemente pagare delle cauzioni per il rilascio dell'«assistito» e della merce sequestrata.

⁵⁶ In realtà la casistica in questo campo è piuttosto vasta, prevedendo anche restituzioni parziali o effettuate in cambio di *forfait* calcolati secondo criteri diversi di volta in volta. In Francia esiste la possibilità di sostituire l'ammenda con la corresponsione di una somma pari alla metà (e talvolta anche a un terzo o a un quarto) del valore della merce; viceversa, se la multa non viene pagata la pena può diventare corporale (Jean Claude Boy, *L'administration des douanes en France...cit.*).

⁵⁷ La giustizia sommaria è «svelta, diretta, poco costosa, breve, accessibile»: nella fattispecie, nella visione della Cerutti, essa implicherebbe una procedura che guarda alle pratiche sociali, egualitaria, opposta alla giustizia formale dei professionisti che si rifà al diritto positivo e che tiene conto della «qualità delle persone», ovvero del loro *status*. «La pratica del negozio equipara ogni strato sociale», si legge a p. 53.

⁵⁸ Il Banco di San Giorgio sarà soppresso da Napoleone al momento dell'annessione della Liguria all'Impero francese, nel 1805.

⁵⁹ La velocità delle comunicazioni e delle procedure giudiziarie in fatto di frodi è un altro elemento che meriterebbe di essere approfondito.

⁶⁰ ASG, *Antica finanza*, f. 1118. Il camallo Stefano Piccardo precisa che il carico (in tutto 47 balloni) era diretto a Oneglia.

come si imballa la carta e quali sono a Voltri gli usi dei facchini e i tempi della navigazione: difficilmente sarebbero reperibili altrove, tutte insieme, queste informazioni⁶¹.

Altre volte, la documentazione pervenuta alla deputazione preposta alle indagini fa luce sugli accorgimenti ai quali i frodatori ricorrono per eludere i controlli. Particolarmente significativa in questo senso è la pratica a carico del patrone marittimo di Chiavari Gio. Andrea Magnasco, sorpreso a travasare illegalmente il carico della sua feluca su una nave francese all'ancora nel porto di Genova (fine luglio 1725). A denunciare il fatto è un marinaio della feluca di San Giorgio, il quale con tutto l'equipaggio del guardacoste ha raggiunto l'imbarcazione incriminata dopo aver visto da lontano il furtivo passaggio di «dieci sacchi pieni di tela»⁶²; e che malgrado non sia arrivato in tempo per sequestrare il corpo del reato, ha ugualmente raccolto delle prove compromettenti, che vengono difatti inoltrate all'organo competente: fra queste, delle lettere ritrovate in una tasca dell'abito del Magnasco – a firma di un mercante genovese, Giovanni Battista Paganino – che «parlano di come si dovea fare la frode», ossia spiegano che il patrone, carico di 32 pezze di tela, avrebbe dovuto portarsi «prima del giorno sopra la bocca del porto largo un miglio in mare con fare una fumata con polvere, perché io vi anderò a bordo». Il 21 luglio Gio. Andrea è tradotto nelle carceri, e il 24 è interrogato dai membri della deputazione: tanto per sapere come si chiude la vicenda, nel verbale si legge che «nel passare da un bastimento, che non so se fosse nave o barca, sentii uno che dal bordo di detto bastimento disse alli marinai della [mia] filuca se quella era la filuca che aveva le tele et avendole che le portasse al bordo del detto bastimento, e così le furono portate tutte le pezze»; e per finire di giustificarsi, il patrone spiega che il Paganino aveva richiesto la fumata «per distinguere la mia feluca che aveva dette tele dall'altre che sono venute da Chiavari, ma detta fumada non si fece»⁶³. Un ultimo dettaglio che, se non ci può aiutare a stabilire la veridicità della deposizione del Magnasco, è prezioso per il semplice fatto di provare una fitta navigazione chiavarese verso il porto della Dominante.

I rapporti di polizia – che costituiscono la parte più cospicua della documentazione raccolta in materia di frodi alle gabelle – contengono una descrizione minuziosa ed estremamente varia delle modalità adottate da chi trasporta merce cercando di evitare di pagare il fisco. La situazione alla quale si assiste con maggior frequenza è quella esposta dal bargello di Voltri Ambrogio Franchino, che «la notte del mercoledì scorso verso le ore sei», in compagnia della sua squadra di tre famigli, avrebbe visto una «barca bordeggiare vicino alla spiaggia», e insospettito si sarebbe portato sulla «strada pubblica», trovando due «camalli» che stavano trasportando due balloni di carta verso terra⁶⁴. Per il resto, le galee in darsena, verosimilmente soggette a controlli minori rispetto al barcareccio privato, si prestano perfettamente ai commerci illegali (addirittura, a fine gennaio 1740 un rematore in servizio a bordo della *San Giorgio* vorrebbe presentare ai Protettori le «patenti prove» delle frodi compiute dai galeotti, «per scarrico della sua coscienza»); mentre un mezzo ideale per cercare di sottrarre allo sguardo dei doganieri le merci scaricate in porto sono le carrozze e le portantine: una di esse, il 26 febbraio 1741, è protagonista di un inseguimento rocambolesco «per via di Strada Balbi», lungo il borgo di Pré, fino alla porta dell'Annunziata e la darsena, per poi far perdere le tracce «dentro una remissa sotto il palazzo dell'Eccellentissimo Signor Stefano

⁶¹ La cattura del Pescio, ordinata a inizio marzo dopo l'ascolto di diversi testimoni, è effettuata dal guardiano Gian Maria Torre – che si trova al servizio del commissario – con il supporto del bargello del locale giusdicente operante per conto del governo della Repubblica: una delle tante prove delle sinergie fra Stato e San Giorgio nella lotta all'illecito.

⁶² «Tale giudicammo dal rilievo o sia positura son solite far ne sacchi le pezze di tela»; a conferma di una oggettiva familiarità con le frodi da parte del personale incaricato ai controlli da parte della Casa. Spesso doganieri e operatori commerciali si conoscono pure: nel rapporto inviato alla deputazione, il marinaio della feluca di San Giorgio (tal Gio. Batta Segreto) rileva a proposito di Gio. Andrea Magnasco che «è da me pienamente conosciuto, [per essere] del detto luogo di Chiavari e [fare] il mercadante in detto luogo di tele, formaggi et altro».

⁶³ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancelleria*, sala 34, reg. 246AA. +

⁶⁴ ASG, *Antica finanza*, f. 1118. Relazione spedita ai Protettori il 4 aprile 1738. Il proprietario della merce risulta essere Pietro Caosa. Visto che il sequestro della merce è stato effettuato dalle forze di polizia della Repubblica, qualche giorno dopo il fatto i Protettori prescrivono al commissario operante *in loco* per conto di San Giorgio di portare avanti la pratica, citando il reo a comparire di fronte al tribunale per essere esaminato e inviando a Genova il corpo del reato.

Durazzo» - testimonianza quanto mai emblematica delle difficoltà che l'azione di controllo poteva incontrare in una città come Genova⁶⁵.

Quel che è certo è che non ci si può fidare di nessuno: il 1° settembre 1791 il «camallo da grano» Michele Penco afferma che «Gio. Batta Parodi, custode delle piatte [cioè le chiatte] ad uso dell'Illustrissimo Magistrato del sale, frequentemente [...] va conducendo a tutti quelli che gliene ricercano le piatte che tiene [...] per l'uso di caricare e scaricare mercanzie di tutti i generi»; e meno di due mesi dopo il guardiano Giacomo Rocca conferma che si «persegue dal custode delle piatte Gio. Batta Parodi a commettere delle frodi in danno delli appaltatori» delle gabelle⁶⁶. Si hanno poi molteplici esempi di commerci irregolari realizzati da membri del patriziato di governo, a conferma di quella labile distanza delle istituzioni dalla dimensione della frode. Sulla base di una notizia pervenuta al Maggior Consiglio della Repubblica (17 giugno 1727), «ne giorni passati la carrozza del Magnifico Geronimo Spinola – il quale siede fra i banchi dell'assemblea - era per il Bisagno e ritornò alla città con due sacchi pieni, credo, di grano, et ho inteso dire che questo Signore tiene detto rimorco per servirsene in quest'uso per esser di sommo vantaggio alla sua casa, ma non alle gabelle». Geniale, nella sua trovata, è Francesco Maria Grimaldi, che alla fine degli anni Trenta del secolo risulta aver fabbricato una serie di case e di magazzini sul lungomare di Chiavari per condurre clandestinamente i suoi negozi illeciti: gli va male, però, perché nell'agosto del 1738 sedici uomini di San Giorgio mandati per perquisire gli stabili fanno spezzare le serrature da un «ferraro» del paese e fatta irruzione trovano una gran quantità di mercanzie, molte delle quali «mancanti de dovuti spacci»⁶⁷.

Un fenomeno, quello dell'illecito doganale, senza dubbio endemico, di cui però traspaiono anche caratteri congiunturali e specificità locali. Moltissimi frodano, dappertutto e in mille modi, ma a seconda delle zone la frode assume connotati precisi (confermando il suo profilo speculare rispetto ai circuiti di scambio regolari): da notizie raccolte alla fine del 1739, risulta che «dalli commissari d'Albisola e Celle si fanno spacci di terraglia e cerchi di legno in gran quantità per Savona, quali perlopiù mancano tutti, e si suppone che certamente s'imbarchino in frode in detto porto di Savona, dove sono sempre bastimenti forastieri o pure nazionali che fanno li traffichi di Marsiglia»⁶⁸. Possono poi presentarsi di volta in volta delle novità sul piano delle attività fraudolente, anch'esse utile termometro dell'evoluzione delle attività commerciali: il 27 gennaio 1741 il Collegio dei precedenti si lamenta con i Protettori dello «sfrenato, pubblico e insopportabile abuso introdottosi [...] di vendersi senza ritegno da certi mercadanti piemontesi per la città e per la Riviere quantità di tele in frode»⁶⁹.

Resta il fatto che quantificare l'illegalità è davvero molto difficile⁷⁰; l'unica possibilità è quella di affidarsi alle sensazioni espresse dalle magistrature preposte o alle indicazioni (per la verità rare) dei delatori di turno: ad esempio Pasquale Pareto il quale, chiamato a testimoniare nell'ottobre 1739 in relazione alle pratiche illegali dei fratelli Dodero di Boccadasse (piccolo borgo a est della città), racconta che «vedendo passare sotto i miei occhi in grande quantità» carichi di grano sbarcati clandestinamente lungo la spiaggia «per mia sola curiosità, non sapendo io scrivere, cominciai nel mese di marzo prossimo passato a formarne due taglie, nelle quali andavo segnando

⁶⁵ ASG, *Antica finanza*, f. 1024. Pochi mesi prima (aprile 1740) i Protettori erano stati informati delle frodi compiute dal «portantino del Signor inviato di Spagna», il quale giornalmente («di mattina, a buonissima ora») «pratica sul ponte della Mercanzia ove si ferma delle ore e parla sempre con barcaioli», per poi accordarsi con loro e «portare robbe dentro città in contrabbando».

⁶⁶ ASG, *Antica finanza*, f. 956. Evidentemente il problema non viene risolto, visto che due anni dopo lo stesso Rocca si trova a «fare il giro delle muraglette per osservare se fossero a travaglio piatte del sale in frode».

⁶⁷ ASG, *Antica finanza*, f. 1024 e 1125.

⁶⁸ Regolarmente, San Giorgio esegue dei controlli incrociati per verificare che i pagamenti effettuati a Genova coincidano con le registrazioni riportate nei «quinternetti» mensili dei commissari dei presidi doganali.

⁶⁹ ASG, *Antica finanza*, f. 1024.

⁷⁰ Samuel Fettah ha messo in luce l'importanza di «comparer les fluctuations de la contrebande avec celles de l'économie locale» («Les consuls de France...», art. cit., p. 151). D'altra parte, è ben evidente l'«incertitude» del fenomeno, il quale «n'est pas le domaine des chiffres rassurants et des statistiques concluantes» (Michel Bottin, «Un commerce parallèle...», art. cit., p. 4).

le mine che passavano a dieci e a 25 per volta». Fra marzo e giugno avrebbero evaso la gabella 1.647 mine di grano: se Pareto non si è sbagliato, l'ammancio per San Giorgio è stato di circa 3.500-4.000 lire (visto che in questo periodo l'aliquota si aggira sulle 2:2-2:4 lire alla mina), laddove l'introito totale della gabella (in città e in tutto il Dominio) all'inizio degli anni Settanta non supera di molto le 100.000 lire⁷¹. Per farsi un'idea delle dimensioni della frode, è utile esaminare un'altra pratica conservata fra le carte della Casa di San Giorgio, quella del processo a carico degli «heredi del q. Giovanni Battista Boccalandro di Savona per le frodi da esso fatte alla dogana con continuazione di molt'anni e di grandissime quantità di mercanzie» (1647). Dall'esame dei libri contabili del fratello Giovanni Stefano, che era insediato a Livorno e fungeva da agente di Giovanni Battista, risulta che fra il 9 aprile 1619 e il 21 aprile 1629 egli «ha negoziato» merce per 152.172:3:2 scudi; «e fatta diligenza nelli libri della dogana di quel tempo in Savona e non ritrovandosi le spedizioni e li pagamenti dovuti alla detta dogana, il corpo del delitto e il delitto medesimo resta verificato». Nella fattispecie, i riscontri dimostrerebbero che Giovanni Battista «non ha pagata la metà della dogana»: quindi un mancato introito nelle casse di circa 380 scudi (i carati, come detto, si pagano al 5% *ad valorem*); e tenuto conto che a Savona in quel periodo il commissario della gabella dei carati riscuote mediamente 11.000 lire all'anno, si profila un'evasione pari al 13-17% dello «scosso» totale.

Il caso Boccalandro ci introduce alla questione delle aderenze sulle quali può contare la pratica illecita sotto forma di reti organizzative all'interno della comunità o persino della famiglia. «Dalli libri et lettere di sudetto Giovanni Battista» vien fuori che le merci in frode s'introducevano e s'estraevano principalmente dalla vicina Celle, dove Boccalandro poteva contare sulla complicità di sua sorella Marietta Bertolotto che vi possedeva un magazzino⁷². Anche l'organizzazione illecita dei fratelli Doderò è basata sulla solidarietà parentale e sulle collusioni comunitarie: oltre a Giuliano e Matteo, a bordo dei gozzi «con i quali vanno, per lo più di notte, a prendere il grano» da introdurre in frode ci sarebbe stato anche «uno che è muto e sordo e che è parente di detti Doderi»; e «nelle loro case, [...] nelle quali hanno fatto fare vari nascondigli ove ripongono detto grano», sarebbe stato visto un altro fratello dei due, Giuseppe. Il piano prevedeva inoltre che due facchini – Tomaso Ghio detto il «dottore» e Andrea Fazio detto «Bellen» - fatti gli sbarchi clandestini andassero ad avvisare i fidelari e i mugnai interessati a comprare qualche mina a prezzo di favore, ricevendo per questo compito 20 soldi ogni notte. Rilevante pare anche il ruolo delle donne: una lettera anonima (altro tipo di fonte da maneggiare con cura, ma ugualmente abbondante nelle carte di San Giorgio) informa i Protettori che dagli ufficiali delle galee – e nella fattispecie dal «sottocomito della galea Santa Maria» - vengono introdotte fraudolentemente, «con le barchette de darsenelli, tabacchi, acquavite, tele indiane, [...] per indi a poco a poco farli passare in città»; perfetto esempio di «filtrazione», viepiù agevolato dalla disponibilità della «loro abitazione in darsena» e dalla complicità delle donne di famiglia, di cui «si servono per introdurre gli generi di maggior valuta, di maggior rischio e di poco peso»⁷³. Il capitano della Spezia, interpellato a proposito delle frodi commesse a Vernazza, nelle Cinque Terre, a fine estate 1741, risponde che «trattasi di luogo lontano da questo della Spezzia», e che la frode non si può appurare «se non col

⁷¹ ASG, *Antica finanza*, f. 1024; *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, f. 1167. Nel 1772 la gabella frutta 129.202:5; gli introiti però sono fortemente irregolari, a conferma che le frodi imperversano (l'anno precedente si è riscosso 175.882:11:7). In ogni caso, i contrabbandi di grano sono consistenti: stando a quanto riferisce il capitano Carlo De Franchi il 7 ottobre 1665, i «malorini» - cioè gli abitanti del piccolo borgo di Malora nel golfo della Spezia - «nelli tre anni decorsi haveranno introdotto più di 10.000 mine di grani in questa giurisdizione di quello che habbino pagato la gabella» (ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, f. 2868).

⁷² ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, f. 518. Inoltre, sempre in base alle testimonianze, il Boccalandro si sarebbe servito di due patroni di barca particolarmente fidati, Battista Sambaldo e Luigi Allegro

⁷³ Sempre a proposito di «filtrazione», si legga la «notizia» ricevuta dal commissario di Savona il 6 ottobre 1649, secondo cui «nel borgo da basso che tende» verso porta Bellera «ven[gono] delli piemontesi e di note tempo scaricano e poi le robbe le fanno di giorno entrare a puoco alla volta nella città» (Archivio di Stato di Savona, *Comune, serie I*, f. 774).

mezzo delle persone dell'istesso luogo, da quali o per la parentela che hanno co' i sfrosatori o perché tengono mano alle frodi non può sperarsi di averne alcuna accertata giustificazione»⁷⁴.

Il XVIII secolo registra una vera e propria esplosione delle pratiche fraudolente, legata a un aumento dei consumi alla fine dell'antico regime, riscontrabile anche per la Liguria nell'ambito di quella "rivoluzione" teorizzata da Daniel Roche⁷⁵. Ciò complica ancora di più il lavoro del personale di San Giorgio, che si ritrova a dover riconoscere e stimare tessuti provenienti da tutta Europa e non solo⁷⁶: venuti a sapere che «da poco tempo a questa parte per qualche commissione particolare siansi fatte venire sotto nome di Roano d'Alemagna tele di molto maggior estimo», i deputati alle frodi osservano che per quanto «possa sussistere che siano veramente fabricate in Alemagna sotto detto nome di Roano, [...] non essere giusto anzi molto pregiudiziale all'Illustrissima Casa se venissero spedite sotto detto estimo come sopra»; e propongono che «venendoli da oggi in avanti presentati spacci di spedizioni di dette tele di Roano debbano [gli estimatori di dogana] accertarsi prima dell'espedito se detta qualità di dette tele siano fine oppure ordinarie». Un ulteriore problema che si somma a tutti gli altri, non da poco, sui quali abbiamo già esemplificato.

Al tempo stesso, oltre a chiarire gli aspetti peculiari della frode (protagonisti, tipologie di merci frodate, luoghi, espedienti), le carte raccolte nell'archivio della Casa documentano in maniera viva l'attività dei soggetti preposti ai controlli, fra difficili tentativi di perquisizione, posti di blocco e spedizioni mirate in case e botteghe, di frequente esposti a ingiurie e violenze di ogni tipo⁷⁷. A dire il vero, le forze di polizia alle volte travalicano «i limiti del loro dovere», richiamando alla nostra memoria episodi di cronaca dei nostri giorni: a metà luglio 1741 patron Geronimo Corvetto di Bogliasco si rivolge ai Protettori per spiegare che, «mentre si portava col suo gozzo verso la detta sua patria», lui e il suo equipaggio «si videro inseguiti dal gozzo della gabella del grano e [...] fu sbarrata da guardiani contro di loro un'archibuggiata [nel senso di colpo di moschetto, di fucile] senza aver dato motivo alcuno al detto sbarro»⁷⁸.

Anche in ambito ligure, poi, non si contano i casi di corruzione: dappertutto i commissari rilevano «la poca attenzione de guardiani», quando non arrivano a denunciare «il fatto che le frodi si facilitino per la caotela che danno nell' eseguirle i medesimi custodi»⁷⁹. Ma se la debolezza degli

⁷⁴ ASG, *Antica finanza*, f. 1024.

⁷⁵ Daniel Roche, *Storia delle cose banali. La nascita del consumo in Occidente*, Roma, Editori Riuniti, 1999. Gilbert Buti ha rilevato la stessa cosa per Marsiglia («Territoires et acteurs de la fraude à Marseille...»), art. cit., pp. 167-168; ma vedi anche il già citato Marie Hélène Bourquin, Emmanuel Hepp, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle...cit.*, specie p. 3).

⁷⁶ Studiando il movimento commerciale del porto di Savona, si è potuto riscontrare nel corso del XVIII secolo una sempre più frequente presenza, fra le merci scaricate, di «carisee» e «fustanei d'Inghilterra», «panni ordinari» e «indiane» di Germania», saie di Gubbio e di Roma, «reversi» di Bergamo, saie di Ostenda, «dobletti» di Fiandra, persino «nanchini» di Goa.

⁷⁷ Per favorire questa azione, San Giorgio si serve di apposite spie, chiamate solitamente nei documenti «esploratori». A volte, però, anche questo strumento risulta inefficace: dopo aver parlato con i Protettori delle frodi di tele ad opera dei mercanti provenienti dal Piemonte (vedi sopra), i membri del Magistrato del precedente assoldano delle spie per scoprire in quali «case» o «botteghe» si trovi la merce in questione, ma a distanza di un mese sono costretti ad ammettere di aver «perduti inutilmente [...] li denari appresso spie poco fedeli». Sulla violenza ai danni dei doganieri riflette sulla base di una ricca casistica il citato Pierre Martin, «Les fermiers des droits marittimes dans la tourmente...», art. cit.

⁷⁸ Corvetto aggiunge che «si presero essi guardiani la libertà d'ingiuriarli con parole improprie» e «passarono a batterli con manichi di coltello et altri legni a segno che ne portano la vita nera e pesta» (ASG, *Antica finanza*, f. 1024).

⁷⁹ Quanto agli equipaggi delle feluche, particolarmente grave è il caso emerso nel 1676, allorché vengono riferite «diverse notizie per il più extragiudiziali» relative al patrono di una delle unità della Casa - Ambrogio Colombo - il quale avrebbe «commesso molti mancamenti nella sua cura, con havere particolarmente presa composizione con diversi patroni di vascelli piccoli della Riviera di levante, et in specie Portofino e Santa Margherita, Cinque Terre, Monterosso et aggiacenze, praticando una continuata dissimulazione alle dette loro navigazioni per facilitare a medesimi li frodi della sudetta et altre gabelle, con gravissimo pregiudicio degl'introit pubblici» (ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, f. 596).

uomini impiegati sul territorio e in mare⁸⁰ è generale e non risparmia alcuno Stato, di ieri come di oggi, più interessante è indagare gli intrecci istituzionali che la composita realtà genovese genera in fatto di lotta alle infrazioni doganali. Paradigmatica è la vicenda del vascello anti-frode messo in mare da San Giorgio a metà Seicento con la collaborazione dei Collegi di governo.

Per quanto si sia deciso di soffermarsi principalmente sul XVIII secolo, anche il Seicento rappresenta una fase difficile, sotto questi aspetti, per Genova, a causa del riaprirsi del dibattito sul possesso dei mari (che tra l'altro impegna alcune delle massime personalità giuridiche del tempo⁸¹): nel caso ligure, la disputa è legata all'esistenza dell'**enclave** spagnola del Finale, i cui mercanti e naviganti - seppur «distrettuali», come li definiscono i genovesi, e «inviscerati» **[nel senso di inseriti]** nel territorio della Repubblica – non intendono sottostare a ordini e tributi genovesi⁸². Per certi versi, si potrebbe dire che mentre nel Settecento la preoccupazione maggiore è quella delle frodi in porto e nelle Riviere, nel senso di merce che all'interno dei confini amministrativi non paga gabella, nel secolo precedente le discussioni in seno agli organi di governo e la politica di controlli che ne scaturisce è profondamente influenzata dal problema (di natura politica più generale) del Finale, dove per certi versi si pratica un vero e proprio contrabbando, in quanto agli occhi dei genovesi (che effettivamente definiscono la navigazione e il commercio «finalino» in questi termini) nessun carico transitante nel mar Ligure dovrebbe indirizzarsi a questo scalo temporaneamente occupato dal re di Spagna.

La faccenda non ha risvolti esclusivamente giurisdizionali, e incide in maniera rilevante anche sulle casse di San Giorgio, dal momento che la vantaggiosa politica doganale dei re Cattolici (i quali non riscuotono imposte sui traffici marittimi e mantengono la tassazione sui generi di consumo a livelli piuttosto modesti) ha fatto del Finale uno scalo particolarmente attivo, artefice di un «traffico vivo di più sorte di vascelli»⁸³.

La decisione di stringere i controlli per arginare la «piaga del Finale» viene presa alla fine del 1653, quando il capitano di un brigantino appositamente armato in estate in funzione anti contrabbando nella Riviera di levante racconta di essersi imbattuto in due barche finaliensi provenienti da Livorno con dieci «pedreri» a bordo - «fra quali qualche d'uno di bronzo» - «et d'huomini 13 per ciascheduna». Di fronte alla preoccupante crescita delle attività illegali, perché non accada più che un'imbarcazione di San Giorgio debba rinunciare ad affrontare quelle dei frodatori, i Protettori decidono di procurarsi «una barca grossa da servirsi per tutto il mese d'aprile prossimo (1654)», da affidare all'equipaggio del brigantino ormai non più all'altezza del compito⁸⁴.

Il vascello viene acquistato il 21 gennaio 1654, e dopo essere stato armato e attrezzato a spese della Casa, a fine marzo è pronto per iniziare a perlustrare i mari della Repubblica. Con una dozzina di «pedreri di bronzo», una «ventina fra spingardi e moschetti» e «due dozene di pistole» a bordo, l'equipaggio «non [deve] quasi di nessun'altro temere», tanto più che ufficiali e marinai (in tutto 35) sono affiancati da 25 soldati forniti e pagati dal governo. Più che per i risultati conseguiti (per la

⁸⁰ In una denuncia anonima del luglio 1740 si enfatizza questo aspetto affermando che il guardiano Gaetano Caorsi, all'opera nel piccolo borgo di Nervi, «ha gustato il dolce, e con regali e raccomandazioni [...] è diventato amico de paisani fraudatori» (ASG, *Antica finanza*, f. 1024).

⁸¹ Vedi Rodolfo Savelli, «Un seguace italiano di Selden...», art. cit.

⁸² Sulla questione del Finale, feudo imperiale occupato una prima volta da Filippo II, e poi più stabilmente da Filippo III, e rimasto sotto il controllo di Madrid fino alla guerra di successione spagnola, vedi Paolo Calcagno, «Una schermaglia di antico regime: la “partita” del Finale fra Genova, Milano e Madrid», in Manuel Herrero Sánchez, Yasmina Rocío Ben Yessef Garfia, Id., Dino Puncuh [a cura di], *Génova y la Monarquía hispánica...*cit., pp. 459-494; più in generale sulla questione del Finale rinvio a Id., «La puerta a la mar”. *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*, Roma, Viella, 2011.

⁸³ Detto con le parole degli stessi finaliensi, «è notorio che prima che questo Stato venisse alle mani di Sua Maestà Cattolica era la Marina abitata da poveri pescatori e barcheroli», mentre «ora [è] acresciuta da habitatori che sono per la gran parte forastieri» (ASG, *Marchesato del Finale*, f. 6; Archivio storico del Comune di Finale Ligure, *Marchesato*, b. 4).

⁸⁴ La documentazione relativa a questa «barca grossa» si può ritrovare in ASG, *Banco di San Giorgio, Cancelleria*, sala 34, f. 142. Un cenno all'attività del brigantino operante nel 1653 anche in Paolo Calcagno, «La lotta al contrabbando nel mare «Ligustico»...», art. cit., pp. 491-492.

verità non eccezionali)⁸⁵, l'attività del vascello riveste una certa importanza per le discussioni che scaturiscono in relazione al suo utilizzo. Per ben due volte (estate 1654 e autunno 1655) i Protettori si lamentano per lo sfavorevole rapporto costi-benefici dell'operazione (mantenere la «barca nuova» costa 24.000 l'anno, spesa giudicata «gagliarda»), mentre i Collegi di governo vorrebbero che il vascello proseguisse la sua crociera nel mar Ligure. Insomma, questo esperimento di metà Seicento è la manifestazione esplicita dei problemi che l'azione congiunta Stato-San Giorgio può produrre: non possono che esserci visioni diverse, fra chi deve badare prima di tutto al bilancio e a realizzare introiti certi per garantire stabilità al debito pubblico (San Giorgio), e chi ambirebbe a pianificare un intervento duraturo in difesa delle prerogative dello Stato (i Collegi), antepo- nendo le ragioni della sovranità a quelle del denaro.

L'oneroso mantenimento del vascello, in fin dei conti, si può anche evitare (per San Giorgio): le merci in entrata e in uscita dai «luoghi franchi» della Riviera di ponente non possono in ogni caso essere sistematicamente soggette ai pagamenti doganali genovesi (nel caso di Finale, la Spagna non lo tollerebbe), e per il resto l'azione deterrente delle feluche è sempre bastata a tenere entro limiti ragionevoli l'endemico fenomeno delle frodi in porto e nelle comunità rivierasche⁸⁶. Il quadro è ulteriormente complicato dal fatto che la Casa di San Giorgio è appunto un consorzio di privati cittadini che esercita delle funzioni fiscali e giurisdizionali; e che a comporre i quadri di Collegi e Protettori sono a rotazione le stesse persone⁸⁷, le quali paiono prodursi di volta in volta in una sorta di gioco delle parti.

In conclusione, oltre a evidenziare in maniera originale i meccanismi degli scambi commerciali in area ligure, offrendo un bello spaccato di storia sociale ed economica, per via dei peculiari assetti istituzionali genovesi le fonti sugli illeciti commerciali conservate nell'archivio di San Giorgio permettono di analizzare una politica di controllo fiscale per certi versi *sui generis*, e di adottare perciò un approccio di indagine centrato sui caratteri della statualità e sulla polarità pubblico/privato in età moderna.

⁸⁵ Fin dall'estate 1654 i Protettori fanno notare ai Collegi di governo che «la barca ultimamente armata produce poco frutto» e che ai fini del controllo sui mari «sono molto più a proposito le galere che in ordine del loro Pregiatissimo Magistrato si tengono [nelle Riviere]»; aggiungendo che «per i vascelli piccoli la detta barca non serve, anzi che vi sono necessarie le feluche, massime intendendosi che al Finale, Oneglia e Loano [tutte *enclaves* del Ponente ligure] si fanno continui traffichi di merci, drogherie e panni con barchette e leudetti».

⁸⁶ Cfr. per questi aspetti anche Paolo Calcagno, «La lotta al contrabbando nel mare «Ligustico»...», art. cit., specie pp. 530-531.

⁸⁷ Su questo carattere distintivo dell'organizzazione politico-istituzionale genovese cfr. Carlo Bitossi, *Il governo dei Magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova, Ecig, 1990, specie pp. 21-22.