

La polizia nelle strade
e nelle acque navigabili:
dalla sicurezza alla regolazione
del traffico

[Convegno internazionale di studi,
Abbiategrasso, 27-29 novembre 2014]

a cura di
Livio Antonielli

RUBETTINO

Paolo Calcagno

Il sistema doganale marittimo nella Liguria di antico regime, fra repressione degli illeciti e regolazione dei flussi commerciali

Per perlustrare le acque del porto e delle due Riviere, sulle quali esercita (o pretende di esercitare) la propria giurisdizione¹, la Repubblica di Genova ricorre principalmente a due mezzi, che rispondono a distinte esigenze operative e ricadono sotto il controllo di istituzioni con caratteristiche e attribuzioni differenti. Al fine di garantire la sicurezza della navigazione mercantile, di «nettare» le acque dalle imbarcazioni corsare (sia quelle barbaresche sia quelle delle altre potenze europee di volta in volta in attrito con i genovesi)², il governo della Repubblica ricorre alla propria squadra di galee, che – a partire dall’istituzione, nel 1559, di un apposito magistrato che ne regola il funzionamento – oscilla tra le sei e le otto unità³. A vigilare sul possesso

¹ La pretesa «giurisdizionalità territoriale del mare» (cfr. R. Savelli, *Un seguace italiano di Selden. Pietro Battista Borghi*, in «Materiali per una storia della cultura giuridica», III, 1, 1973, p. 34) si basa su un diploma del 1162 dell’imperatore Federico, che aveva assegnato al Comune genovese l’alta giurisdizione sulle coste comprese fra Capo Corvo a est e Monaco a ovest. Il fondamento giuridico di questa concessione viene messo in discussione seriamente per la prima volta nel XVII secolo, in coincidenza col riaprirsi del dibattito su questi temi (si pensi al botta e risposta su *mare liberum/mare clausum* fra Grozio e Selden stesso), da parte della Spagna, che nel 1602 ha messo piede nel marchesato del Finale. Su quest’ultimo aspetto rinvio al mio saggio *Una schermaglia di antico regime: la “partita” del Finale fra Genova, Milano e Madrid*, in M. Herrero Sánchez, Y. Rocío Ben Jessef Garfia, C. Bitossi, D. Puncuh (a cura di), *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, Società ligure di storia patria, Genova 2011, pp. 459-494.

² Nel secolo delle guerre tra la Francia borbonica e la Spagna asburgica, il mar Ligure diventa teatro di un’incessante guerra corsara, di cui fanno le spese talvolta anche i legni genovesi. Per approfondire queste vicende, che ruotano attorno all’importante tema della neutralità di Genova e della sua collocazione sullo scenario internazionale, rimando al mio lavoro *Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo*, in «Studi storici», 4, 2014, pp. 937-964 (e la bibliografia citata). Per un inquadramento generale, C. Bitossi, *L’antico regime genovese, 1576-1797*, in D. Puncuh (a cura di), *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Società ligure di storia patria, Genova 2003, pp. 391-506.

³ G. Caneva, *La flotta permanente della Repubblica di Genova (1559-1797)*, in «Genova», 6, 1964, pp. 15-25; V. Borghesi, *Il Magistrato delle galee (1559-1607)*, in *Guerra e commercio nell’evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Istituto di storia moderna e contem-

degli «spacci» doganali e sull'ottemperanza agli obblighi fiscali⁴ pensa invece la Casa di San Giorgio, l'organo che a Genova gestisce il debito pubblico e contestualmente riscuote le gabelle sul territorio⁵, il quale organizza un servizio di controllo attraverso presidi doganali a terra e una piccola flottiglia di feluche – solitamente due o tre, nel corso del Sei-Settecento⁶. Ma mentre nel primo caso le funzioni di pattugliamento sono demandate esclusivamente alla flotta militare (lo «stuolo pubblico»), nella lotta agli illeciti doganali si realizza sovente una sinergia tra il governo della Repubblica e San Giorgio, attraverso l'organizzazione di missioni congiunte galee-feluche.

1. *L'organizzazione a terra e in mare*

Sui moli della darsena, presso le varie porte cittadine, nelle comunità costiere, la Casa invia degli esecutori di giustizia⁷ (solitamente chiamati nelle fonti «guardiani»), che operano sotto la supervisione di un commissario patrizio incaricato di registrare mensilmente su appositi «quinternetti» tutte le merci in entrata e in uscita⁸. Il personale per far fronte alle dilaganti frodi dei patroni marittimi e dei loro equipaggi è alquanto risicato, ma la consistenza dei presidi è destinata ad aumentare: alla fine del XVII secolo («rollo» del 15 gennaio 1693) i guardiani attivi sul territorio sono in tutto 66: un terzo

poranea dell'Università di Genova, Genova 1970-73, tomo II, pp. 187-223; L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene, Milano 2003, pp. 206-252.

⁴ Sul sistema delle imposte indirette sui traffici commerciali (la più importante delle quali è quella dei *carati maris*) vedi quanto dice G. Felloni, *La fiscalità nel Dominio genovese tra Quattro e Cinquecento*, in Id., *Scritti di storia economica*, «Atti della Società ligure di storia patria», XXXVIII, 1, 1999, pp. 235-237.

⁵ Su questo organismo complesso, che funziona anche da banco di deposito e di credito, e che nei secoli iniziali della sua storia ha amministrato alcuni territori del Comune (poi Repubblica) di Genova, vedi *La Casa di San Giorgio: il potere del credito*, a cura di G. Felloni, in «Atti della Società ligure di storia patria», XLVI, 2, 2006.

⁶ Per maggiori dettagli rimando al mio lavoro *La lotta al contrabbando nel mare "Ligustico" in età moderna: problemi e strategie dello Stato*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», 20, 2010, specie alle pp. 486-497.

⁷ Si è concentrata l'attenzione su queste figure nel corso del convegno, organizzato a Messina nel dicembre 2013, *Dagli esecutori alla polizia giudiziaria: un lungo percorso*, i cui atti sono in corso di pubblicazione a cura di Livio Antonielli. Sulle famiglie di giustizia nell'ambito dello Stato genovese rinvio ad A. Zanini, *Soldati corsi e famegli: la forza pubblica della Repubblica di Genova nel XVIII secolo*, in L. Antonielli, C. Donati (a cura di), *Corpi armati e ordine pubblico in Italia (XVI-XIX sec.)*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2003.

⁸ L'obbligo riguarda i commissari operanti nei centri delle Riviere, mentre non si sono conservati «quinternetti» delle merci in arrivo in porto (probabilmente perché in questo caso esse dovevano essere trasportate in dogana, al pian terreno del palazzo delle Compere: è qui che si riscuote la gabella dei carati e si emettono le bollette di introduzione, estrazione o transito delle merci che provengono da altri Stati o dalle comunità del Dominio).

in città (fra il molo, la darsena, il portofranco, l'arsenale, la Lanterna, la Carbonara, il Lazzeretto e gli altri accessi), mentre gli altri sono distribuiti più o meno equamente fra le varie comunità del Dominio genovese⁹; un censimento del 25 maggio 1741 relativo ai soli uomini operanti a Genova ne conta invece 35¹⁰.

È un'organizzazione che deve ricalcare quelle in funzione presso gli altri Stati affacciati sul mare, e che d'altra parte agli uomini in forza nei porti e lungo i litorali affianca l'azione di unità navali nelle acque territoriali. Nella documentazione settecentesca del governatore di Civitavecchia si parla spesso delle «feluche battispiagge»¹¹. I *Revisori e Regolatori dei dazi*, magistratura veneziana sorta nel 1617 a supporto del cinquecentesco *Provveditore sopra dazi*, hanno al proprio servizio un'imbarcazione per effettuare operazioni di pattugliamento costiero nell'Alto Adriatico, mentre la squadra deputata al pattugliamento di più ampio raggio in tutto il «golfo veneziano» è quella delle galeotte al comando del provveditore generale della Dalmazia¹². Nell'estate 1696, la Camera della Sommaria napoletana rifiuta una proposta di armamento privato avanzata da un tal Giovanni Battista D'Ambrosio – «per evitare le frodi che si comettono in danno del Real Patrimonio» – in quanto «si è considerato che in ciascheduna provincia marittima di questo regno vi è felluca no' solo a costo della Regia Corte co' tal incumbenza, come in questa di Terra di Lavoro, ma dall'altre in alcune di esse per conto d'arrendamenti»¹³. Le coste sarde, specie quelle settentrionali dove opera l'infida marineria bonifacina, sono perlustrate a partire dall'insediamento sabauda dalle «regie

⁹ Archivio di Stato di Genova (d'ora in avanti ASG), *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 2885.

¹⁰ ASG, *Antica finanza*, 1024. I «rolli» dei commissari e dei guardiani di stanza in porto vengono rinnovati di mese in mese, perciò gli uomini dovrebbero «ruotare» e operare sempre in luoghi diversi: in realtà questo meccanismo non è sempre rispettato (si ritrovano sovente nelle fonti istanze di soggetti che richiedono la proroga del servizio in un certo presidio portuale). Anche nel Dominio i guardiani sono soggetti alla regola della rotazione, mentre i commissari hanno mandato quinquennale (ma con «approvazioni di sei in sei mesi»), oltretutto rinnovabile (e paga di 300 lire l'anno, cui si aggiunge una percentuale sulle confische effettuate). A proposito della sinergia Repubblica-San Giorgio nel perseguimento degli illeciti doganali, talvolta la Casa investe della funzione di commissario doganale i giurisdicenti inviati dal governo nelle circoscrizioni periferiche (su queste ultime figure rinvio a G. Assereto, *L'amministrazione del governo di Terraferma*, in Id., *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Elio Ferraris, Savona 1999, pp. 9-76), e ottiene dalla Repubblica l'ausilio delle forze armate al servizio dei giurisdicenti per le operazioni di polizia contro le frodi.

¹¹ Vedi, ad esempio, Archivio di Stato di Roma, *Tribunale del Governatore*, 793 e 796.

¹² Cfr. G. Candiani, *Un corpo di polizia marittima: le galeotte veneziane della Dalmazia (1670-1684)*, in L. Antonielli (a cura di), *Extra moenia. Il controllo del territorio nelle campagne e nei piccoli centri*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2013, pp. 39-63.

¹³ Archivio di Stato di Napoli, *Giunte, Giunta dei contrabbandi*, 1.

gondole», a cui nell'ultimo quarto del XVIII secolo si alternano in maniera irregolare una mezza galera, il cosiddetto «filucone San Gavino» e delle fregate armate a Villafranca con compiti misti di pattugliamento anticorsario e di lotta al contrabbando¹⁴. E, a proposito di Villafranca, esiste un apposito «bastimento» (nelle fonti denominato solitamente «petacchio» o «brigan-tino») per assicurarsi il pagamento di un balzello pari al 2 per cento del carico che si riscuote per conto del Savoia fin dal 1427¹⁵; stessa cosa fa il vicino principe di Monaco, che mantiene un «invigilatore» con le medesime funzioni (controlli fiscali, senza disdegnare qualche preda corsara), ma con il diritto di tassare soltanto la navigazione «du Ponent au Levant»¹⁶.

La prima traccia di un pattugliamento delle coste liguri per la repressione del contrabbando risale alla fine del XV secolo, quando si ha notizia di due non meglio precisate «navi» che operano per conto degli appaltatori della sopracitata gabella dei *carati maris*¹⁷. Due sono pure le imbarcazioni segnalate al largo di Finale (l'*enclave* nella Riviera di ponente tanto bramata e ottenuta soltanto nel 1713 grazie all'esborso di una cospicua somma a favore di Carlo VI)¹⁸ in un memoriale presentato all'imperatore Rodolfo II dall'oratore del marchesato Vincenzo Bosio nel 1586: nella fattispecie di tratterebbe di «due fregate armate con commissario sopra e barigelli alla guardia», che «non las-sano entrar né scaricar in Finale nessuna sorte de mercantia né vetuaglie»¹⁹. Da quel momento in poi – e fino alla fine dell'antico regime – la squadra dei legni di San Giorgio deputati al controllo del mare «Ligustico» oscilla fra le due e le tre unità: una in porto e una o due lungo le Riviere. Nel 1637, ad

¹⁴ Del felucone San Gavino aveva già parlato L. Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Philobiblon, Ventimiglia 2004, pp. 115-151.

¹⁵ Il «dritto» verrà prima sospeso e poi ridimensionato a partire dal 1755, quando per volontà del governo torinese inizierà a essere applicato solo alle navi in transito inferiori alle duecento tonnellate (escluse quelle che utilizzano il porto franco e quelle che trasportano merci degli Stati sabaudi). Il «bastimento del dritto» veniva utilizzato anche come guardia-coste contro i corsari barbareschi e per il trasporto del sale proveniente dalla Sardegna (per approfondimenti rinvio a M. Bottin, *Le droit de Villefranche*, 2 voll., Thèse pour le doctorat en Droit, Université de Nice, 1974; citato in L. Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Philobiblon, Ventimiglia 2002, pp. 65-78).

¹⁶ Sul dritto monegasco documentazione di eccezionale ricchezza – che chi scrive ha intenzione di utilizzare per uno studio specifico – nell'Archivio del Palazzo del Principe di Monaco, buste A.39, A.41, A.42.

¹⁷ J. Heers, *Genova nel Quattrocento*, Jaca Book, Milano 1984, p. 99.

¹⁸ Sulla vendita del marchesato di Finale alla Repubblica di Genova al termine della guerra di successione spagnola esiste un vecchio lavoro di A. Tallone, *La Repubblica di Genova e la vendita del Marchesato del Finale*, in «Bollettino storico-bibliografico subalpino», II, 1897, pp. 157-164; ora si può consultare anche P. Calcagno, «*La puerta a la mar*». *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*, Viella, Roma 2011, pp. 451-462.

¹⁹ ASG, *Archivio segreto*, 2777.

esempio, compare nella documentazione un «liuto destinato per la Riviera di ponente per li caratti e gabelle» – che farebbe presupporre l'esistenza di un corrispettivo nella Riviera di levante²⁰; il 13 novembre 1651 i Protettori stabiliscono che «la feluca de caratti in porto» e «la feluca de caratti per le Riviere» debbano alternarsi nelle rispettive cure, «usare le diligenze opportune perché non seguano frodi, e ogni mattina dar relazione et nota al sindaco di dugana di ciò che haveranno operato»²¹; il 5 ottobre 1654 i deputati Giovanni Tomaso Serra e Giacomo Saluzzo vengono incaricati di studiare un piano di rinnovamento della flottiglia antifrode, e propongono «che si deliberasse di tener tre feluche, due de quali servissero con sei marinari oltre il patrone e commissario per le Riviere, [e] la terza per il porto con quattro marinari, un patrone et il commissario»²². E la situazione non cesserà di modificarsi nei decenni successivi, senza però produrre veri e propri stravolgimenti²³.

Oltre alle feluche, San Giorgio – con la consueta collaborazione della Repubblica – alla metà del secolo prova a chiudere la partita a Levante con l'invio di brigantini armati che, con base a Portovenere, scorrono le coste. «Havendo riconosciuto ciò che in materia simile si fece l'anno 1647», il 26 giugno 1653 i «commissionati» Stefano De Mari e Marco Antonio Sauli consigliano di «armare un bregantino grosso da pigliarsi a pigione o veramente comprarsi, [...] il quale avesse a prora un pezzo di bronzo e quattro pezzotti o sia pedreri, et alle bande una donzina di spingardi, et a poppa due altri pedreri», e di destinarlo «nella Riviera di Levante per obbligare et astringere li vascelli a render la dovuta ubidienza, prender gli spacchi e pagar le gabelle»²⁴. L'armamento del brigantino «et altri attrezzi che bisognassero» vengono pagati dalla Camera di governo, mentre la «compra e mantenimento» restano a carico dei Protettori delle Compere, che fra il 16 settembre e il 31 dicembre spendono una somma totale di 2.968:8:5 lire. Dall'inizio del

²⁰ Il 22 settembre i marinai del liuto Francesco Carrega, Cipriano Brandi e Pietro Grosso dichiarano di aver confiscato il carico di patron Giuseppe Granara, ritrovato senza spaccio «sopra Varaze» il giorno prima «a le hore 23 in circa» con del vino e dei fichi caricati a Oneglia (ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 455). La presenza di termini diversi per indicare le imbarcazioni al servizio della Casa (feluche, liuti, leudi ecc.) si deve al fatto che in età preindustriale la produzione non è standardizzata e ogni barca è un pezzo unico, che può presentare caratteristiche proprie.

²¹ ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 2853.

²² Soggette a rotazione mensile, le feluche avrebbero dovuto «havere le loro armi, cioè moschetto, spada e spontone»; e oltre all'equipaggio avrebbero dovuto imbarcare «quattro soldati, a quali per ciò se li darà la solita paghetta con dovere in oltre partecipare nel terzo delle frodi come ognuno de marinari» (ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 481. I «Capitoli» del progetto sono approvati dai Protettori due giorni dopo, il 7 ottobre).

²³ Ad esempio, sappiamo che in seguito al biennio di peste 1656-1657 la Casa faticherà a mettere in mare due nuove imbarcazioni, riducendo come al solito il servizio lungo le Riviere.

²⁴ ASG, *Archivio segreto*, 1666. Il brigantino sarebbe stato guidato da un «comandante, persona pratica e di abilità», con uno stipendio mensile di 92 lire.

1654 – «poiché il detto brigantino d'inverno non poteva servire»²⁵ – si punta invece su una «barca grossa», che rimane in servizio fino al giugno 1656 (cioè fino allo scoppio della peste), per un esborso totale di 40.651:4:7 lire²⁶.

Il nuovo 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 pistolle» 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 verità non eccezionali)²⁷, l'attività del vascello riveste una certa importanza per le discussioni che scaturiscono in merito al suo utilizzo. Per ben due volte (estate 1654 e autunno 1655) i Protettori della Casa 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 (che in questa seconda occasione hanno partecipato in misura minore alle spese di equipaggiamento) 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, pur sempre un consorzio di investitori), e chi ambirebbe a pianificare un intervento duraturo in difesa delle prerogative dello Stato (i Collegi), antepoendo le ragioni della sovranità a quelle del denaro. Una situazione del tutto peculiare, quella genovese, dove la fiscalità sugli scambi e la dogana è nelle mani di un gruppo di privati; oltremodo complicata dal fatto che quei privati sono a rotazione le stesse persone che compongono i quadri dei Collegi, dei Consigli e delle altre magistrature della Repubblica²⁸, e che si devono produrre di volta in volta in una sorta di gioco delle parti.

²⁵ E anche perché non è in grado di affrontare le poderose imbarcazioni armate dei frodatori finalesi: alla fine del 1653 il capitano del brigantino racconta di essersi imbattuto in due barche del marchesato provenienti da Livorno con dieci «pedreri» a bordo – «fra quali qualche d'uno di bronzo» – «et d'huomini 13 per ciascheduna», e per questo di essersi defilato (ASG, *Banco di San Giorgio, Cancelleria*, sala 34, 142).

²⁶ ASG, *Archivio segreto*, 1667. «Nota» presentata ai Collegi il 9 febbraio 1657.

²⁷ Fin dall'estate 1654 i Protettori di San Giorgio 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».

²⁸ Su questo carattere distintivo dell'organizzazione politico-istituzionale genovese, cfr. C. Bitossi, *Il governo dei Magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Ecig, Genova 1990, specie pp. 21-22.

2. *La regolazione dei controlli attraverso la segmentazione degli spazi*

I commissari con i loro guardiani e gli equipaggi dei vari natanti in perlustrazione nel mar Ligure devono attenersi a un regolamento molto rigido, che prevede il concentramento dei flussi di commercio (e dei relativi pagamenti) a Genova. Ai commissari nelle Riviere, secondo le norme dei *carati maris*, viene prescritto: «Capitando di fuori del distretto della nostra Serenissima Repubblica barche o altri vascelli di che sorte si voglia costì con merze obbligate a nostri caratti non permetterete che discarichino, ma li intimerete che venghino a spedirsi a Genova». Le stesse disposizioni valgono per le imbarcazioni in partenza: chi vuole recarsi fuori dai confini del dominio della Repubblica deve prima recarsi nel porto della Dominante e munirsi dell'apposita documentazione doganale. Anche per quanto riguarda il traffico nelle acque territoriali tutto deve far capo alla capitale: i carichi circolanti nel mare Ligustico sopra imbarcazioni «nazionali» senza le dovute spedizioni sono da considerare di contrabbando: «Capitando parimente [...] vascelli che venissero da dentro il detto distretto e che havessero sopra essi qualche merze di qualsivoglia qualità senza spacchio di detti nostri agenti di Genova [...] gliele farete prendere in fraude»²⁹. Questa «fiscalità centripeta», elaborata per consuetudine già nel periodo basso-medievale e poi sancita per legge nel 1440, continuerà a ispirare la politica genovese nel corso dell'età moderna³⁰. In seguito, però, un emendamento – formalizzato nel 1519, ribadito nel 1526 e reiterato regolarmente durante tutto l'antico regime genovese – stabilisce che le imbarcazioni di portata inferiore alle 400 mine o ai 600 cantari³¹ possono recarsi, per fare le denunce e pagare i dazi e le gabelle, anche a Savona se dirette a ponente (o provenienti da ponente) e a Portovenere se dirette a levante (o provenienti da levante). Da quel momento un legno di Lerici che voglia andare a Civitavecchia (oppure semplicemente a Chiavari) non deve più passare prima per Genova; e la stessa cosa vale per un'imbarcazione di Celle che voglia andare ad Alicante (oppure semplicemente ad Alassio).

Una spiegazione c'è – o almeno a chi scrive pare che si possa ravvisare. Se nel basso Medioevo Genova è stata capace di costruire «il maggior impero economico che il mondo avesse mai conosciuto» e di unire le colonie nel

²⁹ ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 2797. Istruzione al commissario di Albisola del 2 maggio 1602. La registrazione sul «quinternetto» degli «spachi di tutte le mercanzie che spedirà costì per Genova» – redatto da ogni commissario «periferico» – sarebbe poi servita a effettuare dei controlli a campione per individuare gli eventuali inadempienti al fisco.

³⁰ Su questo piano Genova ricalca Venezia: i capisaldi del sistema sono il vincolismo economico e il monopolio della Dominante sulla terraferma, cfr. P. Preto, *Il contrabbando e la frontiera: un progetto di ricerca*, in C. Ossola, C. Raffestin, M. Ricciardi (a cura di), *La frontiera da Stato a nazione. Il caso Piemonte*, Bulzoni, Roma 1987, p. 314.

³¹ Generalmente, la mina è usata per il grano, il cantaro per altri tipi di merci.

Levante mediterraneo e nel Mar Nero con gli scali anglo-flamminghi bisognosi di coloranti e mordenti per la lavorazione tessile³², con l'inizio dell'età moderna gli orizzonti si restringono e il raggio commerciale della città e delle marinerie rivierasche si limita perlopiù al Mediterraneo occidentale.

Per la verità, è una conversione al cabotaggio che riguarda un po' tutto il *Mare Nostrum*, addebitabile all'infittirsi delle operazioni corsare, all'aumento dei costi delle costruzioni navali (in particolare del prezzo del legname³³) e alla cosiddetta *northern invasion*³⁴: cioè a quello straripante fluire di vascelli francesi, inglesi e olandesi oltre le colonne d'Ercole – che peraltro ha contribuito ad attribuire un ruolo tutt'altro che secondario al Mediterraneo stesso³⁵. Natanti atlantici a parte, la fine del «gigantismo del '400» lascia spazio a una navigazione brulicante entro confini ristretti, propria di imbarcazioni di stazza inferiore³⁶. Dopo che il centro urbano genovese era stato rifornito di legname, grano, vino, olio dalle marinerie della penisola iberica (baschi, galiziani, portoghesi), e contestualmente alla penetrazione di nordici e ragusei³⁷, nel secondo Cinquecento il naviglio ligure diventa una vera e propria flottiglia ausiliaria della città capitale, in grado di effettuare una fitta navigazione costiera verso la Provenza, la

³² La bibliografia su questi temi è sconfinata; sicuramente lo storico di maggior talento a essersene occupato fu Roberto Sabatino Lopez, autore di un libro illuminante come *La rivoluzione commerciale del Medioevo*, Einaudi, Torino 1975. Più di recente, si può consultare E. Basso, *Insedimenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale: i mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, M. Valerio, Torino 2008.

³³ M. Calegari, *Navi e barche a Genova tra il XV e il XVI secolo*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese*, cit., tomo I, pp. 13-55; Id., *Legname e costruzioni navali nel Cinquecento*, *ivi*, tomo II, pp. 79-14.

³⁴ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino 2002, vol. I, pp. 653-692. La discussione sulla «invasione nordica» e sulle sue implicazioni è tutt'altro che sopita: si vedano a questo proposito M. Greene, *Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century*, in «Past and Present», 174, 2002, pp. 42-71; M. Fusaro, *After Braudel. A Reassessment of Mediterranean History between the Northern Invasion and the Caravane Maritime*, in M. Fusaro, C. Heywood, M.S. Omri (dir.), *Trade and Cultural Exchange in the Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy*, I.B. Tauris Publishers, London 2010, pp. 1-22.

³⁵ Linda Colley ha evidenziato che «nel 1700 l'Europa Meridionale e il Mediterraneo avevano per il commercio britannico un valore uguale a quello dell'India e del Nordamerica insieme», e ha invitato a superare la vulgata del «brusco declino» di quel mare dopo il 1650 (*Prigionieri. L'Inghilterra, l'Impero e il mondo. 1600-1850*, Einaudi, Torino 2002, p. 38).

³⁶ Sulla diminuzione del tonnellaggio della flotta veneziana nel corso del Cinquecento si era espresso anche F. Braudel, *L'Italia fuori d'Italia. Due secoli e tre Italie*, in *Storia d'Italia. Dalla caduta dell'Impero romano al secolo XVIII*, vol. 2, t. II, Einaudi, Torino 1974, p. 2239.

³⁷ Cfr. E. Grendi, *Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento*, in «Rivista storica italiana», LXXX, 3, 1968, pp. 593-629.

Maremma e il resto dell'Italia tirrenica con «funzioni di allacciamento» nei confronti di Genova stessa³⁸.

Così a dover effettuare operazioni doganali e pagare dazi marittimi non sono più poche grandi navi, come ai tempi della «rivoluzione commerciale», bensì una fitta schiera di imbarcazioni minori; perciò questa nuova situazione richiede un adeguamento della regolamentazione, che si riflette nei citati emendamenti del 1519 e del 1526. Un'attenta verifica sulle fonti del Banco di San Giorgio conferma l'importanza assunta dai due nuovi terminali di controllo. Da un «giro» (ispezione) dei «guardiani di Riviera» effettuato il 29 luglio 1741 da un funzionario di San Giorgio emerge con evidenza l'eccellenza di Savona: tutte le comunità costiere sono presidiate da uno o due guardiani, mentre lo scalo savonese – che nonostante i duri interventi degli anni 1525 e 1528 è dotato di una comoda darsena – ha ben 5 guardiani³⁹. Secondo un documento del 26 agosto 1746, tutti i guardiani ricevono un salario di lire 11:12:9, mentre a quelli di Portovenere viene data anche una paghetta mensile di lire 8:3:5⁴⁰. Non appare neppure un caso che i commissari patrizi di Savona e Portovenere siano quelli che devono presentare una «sicurtà» più alta per la copertura del loro ufficio: se a quasi tutti i commissari nel Dominio viene richiesta una fideiussione di 100 scudi d'oro, quello di Portovenere ne presta una di 20.000 scudi (20 sicurtà «personali» per il valore di 20.000 scudi), quello di Savona un'altra per un valore di 10.000 fiorini e altre 7 sicurtà per il valore di 7.000 lire.

La nuova responsabilità di effettuare le operazioni doganali per il naviglio minuto richiede anche un rafforzamento dei controlli in mare. Savona e Portovenere sono gli unici scali che vengono regolarmente dotati di appositi legni (perlopiù definiti «gozzi») per la perlustrazione delle acque antistanti, chiamati in pratica a compiere nel ristretto spazio acqueo della loro giurisdizione il compito svolto dalla modesta flottiglia delle feluche lungo l'intera costa da Monaco a Capo Corvo. La prima notizia che abbiamo ritrovato in relazione a Savona è del 1602: il cancelliere del commissario doganale, Gero-

³⁸ E. Grendi, *I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666*, in «Rivista storica italiana», LXXXIII, 1, 1971, p. 54.

³⁹ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancelleria*, sala 34, 516. In città le postazioni con un maggior numero di guardiani sono San Tomaso (5), Santo Stefano e la darsena (4 rispettivamente) («giro de' guardiani alle porte della presente città», 8 agosto 1733, in ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 1035). Sulla scarsità di approdi portuali nelle Riviere liguri, vedi G. Assereto, *I porti delle Riviere*, in *Le metamorfosi della Repubblica*, cit., pp. 97-131. Su Savona mi permetto di rinviare alla mia monografia: P. Calcagno, *Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal Quattrocento alla Grande Guerra*, Città del silenzio, Novi Ligure 2013.

⁴⁰ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 1038. A ricevere un salario più alto (15:10:4 lire) sono i guardiani di alcune postazioni dell'entroterra genovese (Rivarolo, Giovi di Busalla, Pietralavezzara).

lamo Belloro, scrive che il «leudo del commercio», con tre marinai a bordo, ha «visitato» la barca di Antonio Pasquale «di Frontignano», sulla quale è stata ritrovata merce non denunciata per un valore di 862 lire⁴¹. Un altro sequestro viene effettuato il 30 settembre 1637: il guardiano Giovanni Battista Richetti racconta che «a hore tre in circa andamo con nostra fregatina» a verificare il carico di una tartana francese carica di grano e mandorle, nelle cui stive erano state nascoste «sporte undeci di fichi grandi» non denunciate⁴². La barca in servizio a Savona viene usata anche per effettuare controlli nel tratto di costa immediatamente a ponente del centro urbano: così il 3 marzo 1667 il commissario di San Giorgio Ottavio Reggio rivela di «mandar ben spesso la feluca» a Spotorno, dove «atteso il traffico di molti vascelli che vi sono si possono commettere molte frodi in pregiudicio delle [...] gabelle»⁴³. E il suo successore del 1677 Giovanni Battista Di Negro, avendo saputo dell'arrivo a Noli di due imbarcazioni cariche di grano, decide di «mandarvi i ministri»; perciò – aggiunge – «ricorsi per maggior braccio da questo Illustrissimo Signor Governatore, il quale mi concesse prontamente sei soldati corsi, quali sopra un gozzo assieme con due di questi guardiani inviai in detto luogo, ordinandole che con destrezza vedessero di arrestarne qualche d'una»⁴⁴. Un patrone e tre marinai ha pure la «cimba Sancti Georgii in [...] loco Portus Veneris»⁴⁵, che sorveglia le imbarcazioni che fanno la spola da e per Livorno. Anche nel golfo della Spezia le confische sono numerose, e il piccolo legno della Casa riesce a smaltire un po' di lavoro delle feluche che operano su scala regionale. Il 26 settembre 1637 il patrone Giovanni Antonio Pinceti rivela al commissario di «essere andato con la solita barchetta in compagnia de suoi marinari in questo golfo per fare le sue solite diligenze», e di aver bloccato nel tentativo di tirare dritto senza prendere lo spaccio il patrone Lorenzo Orlando di Lavagna «carrico di marmi per Livorno»⁴⁶. Il 14 ottobre 1653 il patrone Gaspare Questa di Sestri Levante si ferma invece a denunciare la merce della sua barca, ma, una volta preso il largo, Francesco Cappuccio, Andrea Ottone e Lorenzo Dromano, «custodes pro cabellis» a bordo del gozzo, gli ritrovano – oltre alle 45 balle di cotone dichiarate – «sacchi dieciotto di grano, cinque di fave, alquanto formaggio, otto sacchi di chivasone [chiodi], alquanta vena» – cioè minerale di ferro – «e tre corbelletti, due di miele e uno di vianda; quali cose per non esser state denonciate in tempo [...] le

⁴¹ ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 2797. Il patrone del leudo è Stefano Pitluga; la testimonianza del Belloro è del 21 aprile.

⁴² ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 455.

⁴³ ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 2868.

⁴⁴ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 596. Lettera del 22 luglio.

⁴⁵ In data 15 giugno 1652 l'equipaggio risulta composto dal patrone Orazio Pendola e dai marinai Bartolomeo Carrega, Giovanni Battista Pinceti e Giovanni Battista Sanguineti (ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 2853).

⁴⁶ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 455.

abbiamo prese pretendendo siano incorse nella frode». L'anno dopo è la volta di Geronimo Santo, «corso», che all'atto della perquisizione sostiene di provenire da Varazze e di non trasportare «cos'alcuna» soggetta a gabella, ma che dopo un'attenta verifica del patrone del gozzo Agostino Serrone – il quale precisa di aver avuto ordine dal commissario «d'invigilare che le cose vadino con quella rettitudine che si conviene, massime in scorrere le cale del presente golfo» – viene trovato con alcuni barili di pesce salato (18 «grossi» e 8 «mezzi barrili»), «filo libre venti e una rete nuova in peso libre quarantacinque»⁴⁷. Ancora nella seconda metà del XVIII secolo (documento del 5 aprile 1762) si insiste sull'importanza della «barchetta per servizio del posto di Portovenere», il cui utilizzo «è troppo necessario [...] non solo per l'incidente di guardare quel lazzeretto e le sue venute di mare, [...] ma molto di più perché sono in gran numero tutti i scali che somministrano adito alle frodi in quel golfo» della Spezia⁴⁸.

Con l'intensificarsi della navigazione di cabotaggio all'inizio dell'età moderna, Genova ha dunque in parte decentrato le procedure doganali, provvedendo attraverso una serie di misure (aumento del personale di controllo, incentivazione dello stesso attraverso gratifiche salariali, invio di commissari patrizi, dotazione di piccole unità navali per il pattugliamento locale) a potenziare l'operatività dei due nuovi snodi a ponente e a levante della città, evitando di congestionare il proprio porto con gli intensi flussi delle modeste marinerie rivierasche.

Al tempo stesso – per venire al tema del nostro convegno – il nuovo sistema studiato dai governanti della Casa rappresenta un modo per regolare i traffici all'interno del mar Ligure, e riflette una segmentazione degli spazi che le rotte del cabotaggio regionale stanno tracciando e che nel Settecento si vanno ulteriormente definendo. È difficile capire se siano gli emendamenti alle regole della gabella dei carati del primo Cinquecento a produrre una nuova configurazione della navigazione ligure, o se invece essi ne costituiscano un necessario adeguamento. Di sicuro, nel corso dell'età moderna nasce e si sviluppa un nuovo sistema economico all'interno del quale il porto della Dominante funge sia da perno sia da spartiacque: in linea di massima, per i loro traffici i centri costieri guardano o a Genova o nella direzione opposta a essa. In particolare, le comunità a ovest della capitale stringono forti legami commerciali con la Provenza, tanto che il tratto costiero tra Genova e Marsiglia si può a ragione definire – mutuando il concetto dai geografi – uno «spazio sistemico», un'area «territorializzata» che si delinea e si costruisce non solo a partire dalle sue forme fisiche, ma

⁴⁷ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 481.

⁴⁸ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 1038. Sul lazzeretto del Varignano, citato nel documento, si veda G. Assereto, «Per la comune salvezza dal morbo contagioso». *I controlli di sanità nella Repubblica di Genova*, Città del silenzio, Novi Ligure 2011, pp. 92-102.

come la risultante di processi generati dalla società e per effetto delle attività economiche svolte dall'uomo⁴⁹. Quanto alle abitudini commerciali dei «levantini», le nostre conoscenze non sono ancora così approfondite, ma alcuni sondaggi sulle fonti inducono a ipotizzare una forte frequentazione delle coste tosco-laziali.

Prima di passare ad altro, rimane da rispondere a una domanda: perché a est Portovenere, praticamente ai confini della Repubblica, mentre a ovest Savona, a una ventina di miglia dalla capitale? La ragione sta tutta nelle differenti modalità con le quali Genova ha sottomesso il suo Dominio – con maggiori difficoltà nel Ponente piuttosto che nel Levante⁵⁰ – e alla presenza significativa di comunità «convenzionate» (oltre che di *enclave* sottoposte a giurisdizione straniera: Finale fino al 1713, Loano, Oneglia) lungo la costa occidentale. Oltretutto, verso la metà del XVII secolo San Giorgio stringe con i centri «ponentini» «da Noli a Ventimiglia inclusivamente» una serie di accordi miranti a liberarli dai precedenti obblighi doganali in cambio del pagamento di un *forfait* annuale⁵¹. Una misura volta a rilanciare l'economia marittima della Riviera, insidiata da quelle fastidiose *enclave* appena citate, e che risolve (o, per meglio dire, aggira) il problema delle frodi doganali: i canoni forfetari annuali assicurano introiti certi, mentre i controlli per fare rispettare le procedure stabilite costano, e non è detto che i cespiti siano sempre regolari⁵². Verosimilmente, la scelta ricade su Savona all'inizio perché possiede delle infrastrutture portuali ed è dotata di spazi per l'espletamento delle pratiche doganali, e in un secondo momento perché a Ponente le regole dei carati valgono fino alla metà della Riviera – mentre oltre vige un regime particolare.

⁴⁹ Cfr. G. Rocca, *Introduzione alla geografia umana. Itinerari di pensiero e di metodo, fonti, strumenti di indagine*, Ecig, Genova 2008, pp. 67-68. Per i rapporti commerciali tra Riviera di ponente e costa provenzale nel XVII-XVIII secolo rinvio a un altro mio lavoro: *Uno dei "Tirreni" di Braudel: scambi commerciali nell'area marittima ligure-provenzale tra XVII e XVIII secolo*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», 33, 2015, pp. 79-106.

⁵⁰ Vedi, a questo proposito, V. Piergiovanni, *I rapporti giuridici tra Genova e il Dominio*, in «Atti della Società ligure di storia patria», nuova serie, XXIV, 2, 1984, pp. 427-449.

⁵¹ È la cosiddetta politica di «incavezzamento» con le comunità (E. Grendi, *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento: libera pratica e annone*, in «Miscellanea storica ligure», XVIII, 2, 1986, p. 1027; e ora anche P. Calcagno, *La lotta al contrabbando nel mare «Ligustico»*, cit., specie pp. 501-503).

⁵² Anche dopo aver stretto gli accordi con le comunità, la Casa di San Giorgio continua a inviare commissari patrizi e guardiani nelle comunità a ponente di Noli (ma non a Noli, che vanta antichi privilegi: cfr. R. Musso, «Noli, piccola repubblica». *Realtà e fantasia di un mito storiografico locale*, in «Ligures. Rivista di Archeologia, Storia, Arte e Cultura Ligure», 4, 2007, pp. 71-86), ma solo per accertarsi che l'ammontare dei *forfait* sia proporzionale al volume del commercio marittimo locale, e per disporre di elementi certi per poterlo eventualmente rinegoziare.

3. *Le coordinate diacroniche del problema*

Il problema dell'illecito assilla l'oligarchia genovese per tutto il corso dell'età moderna. Quantificare i traffici clandestini è, per ovvie ragioni, operazione ardua⁵³; ma a partire dalle carte d'archivio possiamo farci un'idea dell'entità del fenomeno. Fra Cinque e Seicento dal traffico commerciale in entrata e in uscita Genova ricava proventi annui valutabili intorno alle 600-800.000 lire⁵⁴. In una relazione dell'estate 1684 – scritta dall'ambasciatore francese a Genova Saint-Olon e intercettata dagli spagnoli – si legge che «la República de Génova goza un millón y ducientos mil escudos de renta que procede de las gavelas y imposiciones que se cobran de la ciudad y Dominio»⁵⁵. Solo dai carati – sempre secondo il Saint-Olon – San Giorgio ricava in quegli stessi anni circa 300.000 lire. A fronte di questi importi, le relazioni di Protettori e personale periferico della Casa sono allarmanti: il 27 maggio 1669 i primi comunicano alla Camera di governo della Repubblica che nel 1668 la gabella dei carati ha subito un «danno di lire 80.000» (pari, pertanto, a più del 25 per cento dell'introito), e individuano «l'origine del danno» nelle frodi commesse dalle imbarcazioni francesi, che «portano nella città varie sorti di mercantie», trovando spesso «forma d'introdurle senza pagar» alcunché⁵⁶; mentre il 9 febbraio 1638 il governatore di Savona Federico Federici scrive che ha «usato diligenza per chiarire se queste cabelle sono veramente frodate», deducendone «da per tutto» che «delle merci che vengono in questa terra appena la terza parte soggiace alle cabelle»⁵⁷. In un ricco *dossier* processuale del 1647 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», i libri contabili del fratello Giovanni Stefano, che era insediato a Livorno e fungeva da agente di Giovanni Battista, rivelano che fra il 9 aprile 1619 e il 21 aprile 1629 egli «ha negoziato» merce per 152.172:3:2 scudi; e che «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». Risulterebbe che Giovanni Battista «non ha pagata la metà della dogana»: quindi un mancato introito nelle casse di

⁵³ «Surjan problemas para recoger en términos fiables y estadísticos los tráficis ilícitos de mercancías» (M. Morineau, *Le contrebande, la fraude et l'élaboration des statistiques*, in G. López Nadal [ed.], *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*, Govern Balear, Palma de Mallorca 1990, pp. 13-26).

⁵⁴ G. Doria, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, in «Atti delle Società liguri di storia patria», XXVIII, 1, 1988, p. 143.

⁵⁵ Archivo general de Simancas (d'ora in avanti AGS), *Estado, Génova*, 3621. Il documento è spedito a corte dall'ambasciatore spagnolo in allegato a una lettera del 28 settembre.

⁵⁶ ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 2868.

⁵⁷ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 489.

circa 380 scudi (i carati si pagano al 5 per cento *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 per cento dello «scosso» totale⁵⁸.

Lasciando da parte queste notazioni sul carattere endemico della frode, e analizzando più a fondo il problema, è possibile individuare un *turning point* nella storia delle attività illecite nel mar Ligure e delle azioni di contrasto a esse – pur nella consapevolezza che le fonti rivelano il funzionamento della giustizia e degli apparati di polizia più che l'andamento e le caratteristiche del crimine⁵⁹ – tra i secoli XVI-XVII e il XVIII. Nella prima età moderna l'incubo ricorrente è quello del Finale – «l'antica piaga della Liguria», nella prosa delle *Historiae* di Oberto Foglietta, scritte nel 1585 su incarico del governo della Repubblica; dopo il 1713 – sanato il problema finalese a suon di denari – l'attenzione torna a concentrarsi sul porto di Genova e sulle frodi che nella Riviera di levante compiono quelle marinerie in crescita, protagoniste di un traffico di cabotaggio tirrenico che le porta a frequentare assiduamente gli scali di Livorno, Civitavecchia, Napoli, e quelli delle isole di Corsica, Sardegna, Sicilia. Ricordiamo poi che dalla metà del XVII secolo tutto il Ponente smette di costituire un problema: anzi, la politica dell'«incavezzamento» scaturisce proprio dalla volontà di intralciare i traffici illeciti finalesi, e il compromesso dei *forfait* annuali viene mantenuto anche quando Finale entra a far parte dello Stato genovese.

La «piaga del Finale» ha cominciato a tormentare Genova da quando i marchesi Del Carretto ne hanno conseguito l'investitura nel XII secolo; ma di sicuro la questione si è fatta più seria con l'ingresso nel marchesato delle truppe spagnole al tempo di Filippo II e l'inizio della lunga dominazione asburgica, che promuove una politica economica molto favorevole all'*élite* mercantile locale («barattata» con la possibilità di disporre del territorio per impiantare un presidio militare e per agevolare le operazioni logistiche delle truppe in transito)⁶⁰, la quale consente una forte crescita commerciale e manifatturiera.

La presenza ingombrante della Spagna conferisce al problema una coloritura politico-diplomatica del tutto specifica, e contribuisce a dare alla lotta tra le forze di polizia genovesi e i naviganti finalesi dei tratti polemici particolarmente aspri, che hanno ricadute sui rapporti Genova-Madrid. Intercettato nell'estate 1609 a bordo del suo leudo da una feluca di San Giorgio, Stefano Bastardo si oppone a tutta prima all'alt dicendo che «era di Finale, et

⁵⁸ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 518.

⁵⁹ M. Sbriccoli, *Fonti giudiziarie e fonti giuridiche. Riflessioni sulla fase attuale degli studi di storia del crimine e della giustizia criminale*, in «Studi storici», 2, 1988, p. 494.

⁶⁰ P. Calcagno, *Los dos semblantes del Gobierno español en Finale: política económica, acuar-telamiento militar, impuestos*, in «Cuadernos de Historia Moderna», 39, 2014, pp. 212-231.

perciò non era obbligato al commercio di Genova»⁶¹; il 13 marzo 1678 patron Federico Rossano risponde al commissario doganale di stanza a Portovenere che «quelli del Finale non pagano gabelle»⁶²; e ancora più altero è il patron della gondola sorpresa a sbarcare tabacco a Sestri Ponente il 3 febbraio 1690 – tal Andrea Arnaldo – che alla richiesta del patron della feluca della Casa di mostrare «il recapito e le spedizioni» della merce, «rispose ch'erano spagnuoli, che non conoscevano che sola la bandiera di Spagna, né erano soggetti a San Giorgio»⁶³.

Il contrabbando finalese (tale agli occhi di Genova, non certo della Spagna)⁶⁴ è davvero di dimensioni notevoli. Notizie di ammende e di sequestri si hanno già alla fine del XVI secolo, ma è con la metà del secolo successivo che il danno si fa intollerabile, al punto di richiedere contromisure speciali. La decisione, presa alla fine del 1653, di allestire un vascello al posto del brigantino nella Riviera di levante si deve proprio alla volontà di intercettare – senza il timore di soccombere – il ben armato naviglio finalese che ha l'abitudine di commerciare a Livorno⁶⁵. E approfittando delle difficoltà del porto genovese in seguito alla pestilenza del 1656-1657 i finalesi avrebbero ulteriormente ampliato il loro giro d'affari: in una comunicazione della giunta di Marina ai Collegi di governo del febbraio 1665 sulla «prattica de traffichi del Finale» si spiega come in quei difficili anni «tutti i Principi proibirono il commercio a questa Città e Dominio», il che «diede a finarini [in]giustificato pretesto d'intraprender di nuovo li traffichi tralasciati»; e anche una volta «cessa[to] il contagio e [...] restituito il commercio, ad ogni modo allettati essi finarini dall'utile andarono continuando»⁶⁶. La conferma viene anche da una lettera a corte del governatore di Milano conte di Fuensaldaña, il quale il 13 marzo 1657 rivela «que el contagio de Genova a ocasionado que mucho de aquel trafico se haya pasado al Final»⁶⁷. In effetti il 5 settembre 1663

⁶¹ Archivio di Stato di Milano, *Feudi imperiali*, 274.

⁶² ASG, *Archivio segreto*, 259.

⁶³ ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 2919.

⁶⁴ Come ha fatto opportunamente notare Rodolfo Savelli, in base alle rivendicazioni della Repubblica anche la Spagna avrebbe avuto diritto al suo spicchio di mar Ligure (R. Savelli, *Un seguace italiano di Selden*, cit., p. 64). Parimente, nel corso di un Consiglio di stato madrilenno del 1638 si osserva – con ovvio riferimento al Finale – che se «qualquiera príncipe es Señor del mar cercano a su dominio, [...] el Rey de España no tiene menor derecho en sus payses» (AGS, *Estado, Génova*, 3594).

⁶⁵ Sulla frequentazione del porto labronico da parte della marineria finalese, e sui traffici del marchesato nel suo complesso, rinvio a P. Calcagno, *Lo sviluppo del commercio finalese sotto la Spagna: danno e minaccia per la Casa di San Giorgio*, in A. Peano Cavasola (a cura di), *Finale porto di Fiandra, briglia di Genova*, Centro storico del Finale, Finale 2007, pp. 207-234.

⁶⁶ ASG, *Marchesato del Finale*, 12.

⁶⁷ AGS, *Estado, Génova*, 3609. Naturalmente l'epidemia incentiva anche un notevole flusso migratorio dalla città, che favorisce l'economia del marchesato (G. Giaccherò, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Sagep, Genova 1979, p. 439).

i Protettori sono costretti a osservare che i «finarini hanno havuto ardire di venir à trafficare grani e merci sopra il Stato della Serenissima Repubblica da un luogo all'altro con frode delle gabelle», mentre i commissari di stanza nelle Riviere non possono che lasciarli «liberamente andare con una semplice intimidazione, che ricevono in deriso»⁶⁸.

Per ovviare alle frodi dei natanti del Finale la Casa fa di tutto. Si potrebbe ben dire che il sistema di pattugliamento marittimo per mezzo di feluche venga organizzato inizialmente proprio in funzione antifinalese. Abbiamo detto delle due «fregate armate» di cui si lamenta l'oratore del marchesato nel 1586; ma con l'inizio del Seicento il primo castellano spagnolo don Pedro de Toledo y Añaya comunica al governatore milanese che «la Signoria di Genova ha alle volte procurato impedir il commercio [...] al Finale, impedendo con una fregata armata che nessuna barca andasse a scaricare al detto Finale, anzi impedendo quelle del proprio paese»; e in una nuova relazione del 1614 torna sul problema denunciando che «los ginoveses trahían una fregata armada, que llaman del commercio, para impedir que no viniessen mercancías a esta Marina»⁶⁹. Quando il problema sale di tono la Repubblica arriva a dar manforte, e si organizzano crociere *ad hoc* delle unità della flotta militare: nel maggio 1642 Genova decide di far uscire «quattro delle nostre galere», che stabiliscono come base Vado, con lo scopo di intercettare un'annunciata imbarcazione «carrica di sale per sbarcarlo a Finale»⁷⁰; nel 1653 i Collegi di governo deliberano che «una delle galere della Repubblica debba continuare [...] a stare nella Riviera di ponente per assicurare il traffico et il commercio a quella parte e ancora l'essigenza de dovuti dritti», soprattutto per fare in modo che «quelli del Finale non po[ssano] per l'avvenire muoversi dalle loro spiagge né ricevere vascelli da parte alcuna»⁷¹; e nel maggio del 1659 Domenico Scarpa e Michele Moro, patroni finalesi, depongono che nonostante si siano «allargati più di 20 miglia nel mare [...] verso Sardegna per caricar frumento» sono stati assaliti da «gondole e filuche» a colpi di archibugio, e infine catturati dalla «galera armata della Repubblica» all'altezza di Portofino⁷².

Sarà tuttavia una «battaglia persa» fino alla sorprendente mossa diplomatica del 20 agosto 1713, quando, seduti attorno a un tavolo, gli ambasciatori genovesi Giovanni Antonio Giustiniani e Clemente Doria firmeranno con

⁶⁸ ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 2921.

⁶⁹ AGS, *Estado, Milán y Saboya*, 1904.

⁷⁰ ASG, *Marchesato del Finale*, 7.

⁷¹ Archivio storico del Comune di Genova, *Manoscritti Brignole Sale*, vol. 106, a. 2.

⁷² *Ibidem*. La galera artefice dell'arresto è la «Santa Maria». A proposito di coloriture politico-diplomatiche, queste azioni violente suscitano la reazione della corte spagnola, che periodicamente mette in atto dei sequestri dei beni dei genovesi presenti nei territori della corona (noti come «rappresaglie») (vedi su questo il citato P. Calcagno, *Una schermaglia di antico regime*, cit.).

il plenipotenziario dell'imperatore Francisco Pacheco, duca di Uzeda, l'atto di acquisto del marchesato. Ancora in una «nota» del sindaco della Casa redatta alla fine del 1675 si legge che

sono molti anni che li guardiani della filuca et i commissari de luoghi a quali si accostavano detti vascelli [del Finale] dopo di haverle fatta detta intimazione [di denunciare la merce e pagare la gabella] ne mandavano copia al Magistrato Illustrissimo, il quale processava e condannava detti patroni nella pena ingiuntale, ma da qualche tempo in qua anche questo si trascura⁷³.

E la situazione pare precipitare negli anni successivi: un documento del 25 agosto 1676 accenna alle «continue contraventioni de finarini nel genere del traffico», che negli ultimi tempi sarebbero persino aumentate, «a segno che per le notizie ultimamente havute si ricoverano questi co' loro vascelli carrichi di merci senza alcun riguardo anche in piena calma ne porti della Repubblica, con pretensioni ingiustissime di non pagar li datii» e «di non riconoscere la Casa di San Giorgio»⁷⁴; e il 9 settembre 1677 il governatore di Savona, Giovanni Maria Spinola, dopo aver segnalato che «hier l'altro diedero fondo nelle marine fra questa città et Albisola due barche del Finale cariche di grano», osserva con preoccupazione che «Finale [...] aporta grandissimo pregiudicio a publici introiti, et è maggiore di quello vien giudicato»⁷⁵.

Non che nelle comunità della Riviera di levante non si fossero registrati problemi nel corso del XVII secolo. I commissari patrizi inviati nelle varie circoscrizioni, i guardiani al loro seguito, le feluche e il gozzo di Portovenere avevano portato avanti uno strenuo lavoro di contrasto all'illegalità, continuando a inviare messaggi allarmanti⁷⁶. Anche qui si erano assunte, o si era meditato di assumere, misure ferme in funzione antifrode: il 24 luglio 1647 era stato nominato anche un «commissario generale» per la Riviera di levante, al quale si era comunicato «che in detto luogo di Portovenere come anco ne i luoghi della Spezza e Chiavari si [sono] fatti e va[nno] continuando maneggi [...] in grave pregiudicio delle nostre gabelle» – come risulta dal

⁷³ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 596.

⁷⁴ ASG, *Marchesato del Finale*, 12.

⁷⁵ ASG, *Archivio segreto*, 1672.

⁷⁶ Il 7 gennaio 1658 il capitano di Rapallo ritenne di dover avvisare i Protettori che «da luoghi di S. Margherita, Rapallo e Portofino si partono grandissime quantità di pissetti e filo bianco dalli mersari et altre persone costì senza pagar le dovute gabelle» (ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 486); e nell'estremo Levante ligure, nel golfo della Spezia, si erano segnalati per l'entità dei loro traffici illeciti i «marolini», cioè gli abitanti del piccolo borgo di Marola: il 7 ottobre 1665 il capitano Carlo De Franchi scrisse a Genova che «con le loro tartane e lattine fanno lo trafico nelle Maremme e Livorno, e da miserabili che erano [...] si sono fatti ricchi e insolenti, [...] intendendo che nelli tre anni decorsi haveranno introdotto più di 10.000 mine di grani in questa giurisdizione di quello che habbino pagato la gabella» (ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 2868).

«tenue introito che da tempo in qua si ha da detti luoghi rispettivamente»⁷⁷; e il 15 marzo 1677 il priore dei Protettori della Casa, Giovanni Battista Grimaldi, aveva riferito ai colleghi di «havere notizia da buona parte che in Chiavari e vicinanze si commettano frodi di considerazione in pregiudicio della Casa di San Giorgio», e aveva proposto di «spedire il commissario della filuca in dette parti»⁷⁸.

Ma è nel Settecento – quando la piaga del Finale è sanata e il Ponente è lasciato in uno stato di semi-indipendenza commerciale – che l'occhio di Genova si posa sempre di più sui traffici illegali che interessano la Riviera di levante, i quali vengono organizzati malgrado i controlli lungo le coste e specialmente nella postazione di Portovenere. Una popolazione in crescita – nella città dominante, ma anche nei piccoli centri rivieraschi⁷⁹ – incrementa la domanda di grano e di altri beni alimentari che si vanno a caricare lungo le coste tirreniche e che vengono trasportati entro i confini dello Stato in maniera non sempre legale. Il 15 ottobre 1726 il collettore della gabella del grano della Riviera di levante⁸⁰ scrive a Genova per mettere al corrente i vertici di San Giorgio «che in molte case poste nel luogo di Rapallo come in altre in vicinanza di detto luogo vi [sono] quantità di grano introdotto in frode senza il pagamento della dovuta gabella», e «datone parte all' Illustrissimo Carlo Doria, uno de' Diputati ad indagar le frodi⁸¹, mi ha comandato che mi porti di compagnia de' miei marinari in detto luogo di Rapallo ad effetto di arrestare il detto grano». Nel Seicento scorrazzavano feluche e fregate con il compito preciso di impedire i movimenti commerciali dei finalesi, le galee partivano appositamente per «castigare» le imbarcazioni dei sudditi del marchesato che si rifiutavano di sottostare alle regole della Superba, si erano armati brigantini e vascelli per intralciare la navigazione finalese verso e da Livorno. Ora la priorità è quella di salvaguardare gli interessi delle gabelle lungo la costa a est della città, visto che nel Ponente si effettuano scambi di merci (specie a Marsiglia e sulle coste provenzali) senza dover pagare alcunché.

Non potrebbe essere più chiaro Lorenzo Queirolo, patrone di una delle feluche della Casa, che – dall'alto della sua «gran pratica et esperienza che

⁷⁷ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 489.

⁷⁸ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 596.

⁷⁹ A partire dalla grande peste del 1656-1657, quando la popolazione urbana tocca il suo minimo storico di 40.000 unità circa, comincia un processo di crescita continua che porta la città di Genova a contare quasi 80.000 abitanti all'inizio del XIX secolo (E. Grendi, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Bozzi, Genova 1976, pp. 41-67, specie pp. 56-59).

⁸⁰ San Giorgio appalta le gabelle di cui è titolare, e gli affittuari si organizzano autonomamente per la riscossione sul territorio delle stesse.

⁸¹ La «deputazione ad indagar le frodi» è un organismo interno alla Casa di San Giorgio, formato da alcuni dei Protettori in carica.

ha tanto [dei] luoghi delle Riviere che de' fraudatori» – all'inizio del febbraio 1736 redige un dossier di «notizie» a uso dei protettori «per il riparo delle frodi, che in grandissima quantità si vanno commettendo [...] con non poco pregiudicio de' pubblici introiti».

In primo luogo [i problemi si verificano] nella Riviera di levante, [dove] molti bastimenti che sono noleggiati da patroni e mercanti nazionali con bandiera però forestiera e particolarmente nelli luoghi di Chiavari e Sestri di Levante imbarcano grandissime quantità di telarie, paste et altri generi di mercanzia senza il prendere il più delle volte li dovuti spacci da rispettivi commissari e pagare le dovute gabelle, o se pure li prendono ingannano li detti commissari con mandare una terza persona a prendere li spacci diretti per luoghi di Riviera, perciò non sono tenuti a pagar cos'alcuna, con far notare altresì li spacci suddetti in testa di persone incognite, da che ne risulta indi un altro notabile pregiudicio alla Casa Illustrissima⁸².

Un altro modo per frodare il fisco – spiega Queirolo – è quello di passare da Portovenere (come si dovrebbe) e «prendere lo spaccio» solo per una piccola parte del carico:

tal volta vengono li patroni sudetti con qualche spaccio di Portovenere della Casa illustrissima in dove se averanno per essemplio venti cantara di robbe prendono colà il spaccio di sole cantara quattro col dovuto pagamento, dando conto solamente di detto poco peso contenuto nel spaccio, et il resto lo sbarcano in frode, non permettendo che quel guardiano di Portovenere si porti sopra detti suoi bastimenti a visitare le dette mercanzie⁸³.

Gente come Nicolò Devoto di Rapallo, «venuto di Livorno co' liuto», che «denuncia cantara venti merluzzo»; come Nicolò Granceri di Framura, «venuto da Palermo con barca», che «denuncia salme 420 grano»; come Lorenzo Martini di Manarola, «venuto da Livorno con liuto», che «denuncia barili settanta tre arenghi»; come Battista Podestà di Sestri Levante, «venuto da Livorno con liuto» sul quale ha trasportato «cantara quatordecì di stochefis»: nomi di persone che nel 1713 hanno fatto la loro denuncia regolare a Portovenere ma delle cui attestazioni è forse lecito dubitare.

Chi ha architettato un piano ingegnoso per rivendere grano clandestinamente – un po' come fanno quei mercanti di Rapallo segnalati dal collettore della gabella – sono i fratelli Doderò della comunità di Boccadasse, all'immediata periferia di Genova. Un informatore anonimo fa sapere ai «deputati ad indagar le frodi» che

⁸² Corsivo dell'autore.

⁸³ ASG, *Antica finanza*, 1024.

nel luogo di Boccadasino si commettono frodi grandiose in pregiudicio di detta gabella da Giuliano e Matteo fratelli Doderi e con essi anche patron Nicolò Doderò, i quali si sono divisi fra di loro lire 3.000 procedenti dalle frodi de grani comessi in quella parte e che nella notte de 2 corrente [ottobre 1739] sia seguito un sbarco di mine cento circa, potendo temersi che vi sia anco intelligenza de guardiani.

Come da prassi, scatta subito la fase istruttoria del processo: i testi esaminati spiegano che il grano è scaricato «nottetempo» a Boccadasse da imbarcazioni con bandiera papale, che i Doderò «hanno fatto fare vari nascondigli ove ripongono detto grano» (uno dei quali «fatto a modo di un camino»), che il grano viene rivenduto ai «fidelari» della zona, cioè ai produttori di paste alimentari. Impressiona la dimensione che può assumere la frode, anche in un piccolo borgo marinaro e a opera di una famiglia di modesti commercianti. Pasquale Pareto, compaesano dei Doderò, chiamato a deporre racconta come per mesi ha spiato le pratiche di questi contrabbandieri:

Io non saprei dire precisamente la quantità del grano che vanno comprando da detti bastimenti, posso ben dire che vedendolo passare sotto i miei occhi in tanta quantità per mia sola curiosità non sapendo io scrivere cominciai nel mese di marzo prossimo passato a formarne due taglie, nelle quali andavo segnando le mine che passavano a dieci e a 25 per volte.

In base alle registrazioni,

nel mese di marzo detti Doderi ne introitarono mine 502, nel mese di aprile mine 410, nel mese di maggio mine 165, nel mese di giugno mine 570, [...] non avendo in appresso nel mese successivo di luglio tenuto più conto alcuno di detti sbarchi perché in detto mese la gabella del grano vi mandò due guardiani, li quali in tutto il luogo non potevano trovare casa dove poter alloggiare se non ero io che loro concedessi un mio magazzino ove continuarono tutto il mese di luglio, in qual tempo detti Doderi non si arrischiarono di farne sbarcare.

Poi, come sappiamo, i Doderò avrebbero ripreso i loro traffici illeciti, visto che a ottobre sarebbe pervenuta la denuncia anonima alla deputazione di San Giorgio⁸⁴. Facendo un rapido calcolo, i Doderò (ma vogliamo credere che a Boccadasse fossero gli unici a frodare?) fra marzo e giugno avrebbero evaso la gabella per 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 tra i 22 e i 24 soldi alla mina), laddove l'introito totale

⁸⁴ Lo stesso Pareto, nel prosieguito della sua deposizione, afferma: «è per vero che partiti detti guardiani hanno di bel nuovo cominciato al loro traghetto e quasi ogni notte ne hanno imbarcato qualche quantità».

della gabella (in città e in tutto il Dominio) all'inizio degli anni Settanta non supera di molto le 100.000 lire⁸⁵.

Anche la lotta al contrabbando del grano nel Levante ligure – come quella contro la mariniera finalese nel XVII secolo – risulta una «battaglia persa». È naturale, alla luce dei documenti relativi agli anni Venti e Trenta del secolo che abbiamo citato, che l'11 giugno 1739 i Protettori di San Giorgio ricevano una dura lamentela da parte dell'affittuario della gabella del grano della Riviera di levante, Antonio Maria Gherardi, il quale sostiene che «nella sua impresa» ha subito «un danno gravissimo di cento e più mila lire, [...] caosato in tutto e con grande sopravanzo dalle frodi di quei popoli di Portovenere e sue adiacenze»⁸⁶. Notizie allarmanti continuano ad arrivare a Genova anche nel decennio successivo: il 28 aprile 1741 viene sorpreso a Moneglia con un carico di grano non denunciato il pinco di patron Domenico Gotuzzo; alla fine del febbraio del 1743 da Portofino viene scritto che «gli bastimenti nazionali che procedono di Levante col carico di grano che approdano in questo porto diretti per Genova [...] non denunciano più come prima al commissario della Casa Illustrissima di San Giorgio» (in particolare «quelli di Lavagna, che approdano in questo porto di Portofino co' tempo buono, [...] si fermano quello che vogliono et al guardiano dicono che non hanno cosa alcuna sogetta a caratti»); e, preoccupato, il commissario di stanza a Chiavari riferisce il 13 dicembre 1747 che «s'è avansata a segno la sfrenatezza de frodatori della gabella del grano nella Riviera di levante che non solo pretend[ono] apertamente et impunemente commettere frodi, ma di più s'inoltra[no] a difenderle con mano armata»⁸⁷. Le cose non sono cambiate alla fine del secolo: un «incerto» (una lettera anonima) letto dai protettori di San Giorgio il 23 giugno 1795 indugia ancora una volta sui «continui e gravi contrabandi che in pregiudizio di questa Illustrissima Casa e della coletoria del grano [della Riviera di levante] si fanno con tanta frequenza ed a mano

⁸⁵ ASG, *Antica finanza*, 1024; *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 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).

⁸⁶ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 847. I soli guardiani al servizio alla Spezia fra il febbraio e il luglio 1732 «prendono in commesso» (cioè sequestrano come merce di contrabbando) ben 5 carichi di grano (ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, 1076).

⁸⁷ Nella fattispecie, due giorni prima, alle ore «16 in 17», erano arrivati sulla spiaggia di Rapallo «due gozzi da corallo» – uno del patron Giacinto Solaro di S. Michele di Pagana e l'altro di proprietà di Francesco Cagnone – e avevano denunciato un certo numero di sacchi di grano e «granone» (mais), ma non appena il collettore della gabella della Riviera di levante aveva accertato che a bordo ce n'erano di più e aveva provato a procedere all'arresto, «[era] salta[to] fuori il Cagnone armato di schiopetta minacciando» e un altro marinaio soprannominato «Bosello» «col coltello alla mano accompagnato dal figlio di patron Sebastiano Resagni marinaio del detto Cagnone pure armato di coltello», «onde io [il guardiano] per esser solo, visto che non potevo competere con loro che m'impedivano fare il mio ufficio fui necessitato ad andarmene» (ASG, *Antica finanza*, 1025).

salva», accusando delle frodi un certo Cesare Costa⁸⁸, «che ne fa l'agiusto e a trattativa colli rispettivi guardiani, e qualonque vigilanza e accuratezza si possa usare dalli rispettivi commisari de luoghi di Rapallo e Santa Margherita tutte si rendono inutili»⁸⁹.

Senza contare che le marinerie «levantine» alimentano il contrabbando di guerra ai tempi delle rivolte di Corsica. È il commissario doganale di Portofino, Giovanni Stefano Foglietta, a denunciare il 25 maggio 1736 che i navigli del luogo fanno negozio di polvere da sparo «per la Riviera di levante, non senza timore che possano con tal carico e con bandiera romana portarsi in Corsica»; in particolare, nei giorni precedenti un patrone del luogo, Saverio Forte, sarebbe approdato con un carico di 12 «fusti» di polvere «senza che i famigli abbino potuto visitarlo per aver bandiera mascherata», e più in generale pare che «i patroni e marinari de bastimenti di Portofino arrivando di notte tempo, e sebbene proced[ano] da levante, scendono a terra e se ne vanno nelle loro case» con la merce in frode senza alcuna preoccupazione di essere perseguiti, «per essere tutti cognati, fratelli e parenti»⁹⁰.

Certo, qualche volta le forze di polizia hanno la meglio, nonostante l'uso delle «bandiere ombra», altro grande problema che esplose nel XVIII secolo⁹¹. Stando al racconto del patrone del gozzo della gabella del grano attivo nel porto genovese, la sera del 4 luglio 1726

viddimo un gozzo del ponte della mercanzia uscire dalla bocca del porto che prendeva il camino verso Levante et avendo visto noi [...] che detto gozzo era carico partissimo subito dalla punta del molo vecchio dove eravamo e lo incontrammo a pena che avea uscita la bocca del porto e viddimo che dentro il detto gozzo v'erano quattro huomini parte de quali parlando francese ci dissero in

⁸⁸ Il Costa esercita la funzione di «nuncio» a Santa Margherita.

⁸⁹ ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, 1135.

⁹⁰ Così si chiude la lettera del Foglietta: «le guardie dormono ed il cancelliere è partecipe sopra i bastimenti e niun ardisce parlare per soggezione de Signori Vassallo Forte, principali del luogo» (ASG, *Antica finanza*, 1024). Cenni sulla polvere da sparo che dal Parmense via Pontremoli viene imbarcata alla Bocca di Magra per essere trasportata in Corsica, in E. Beri, *Contrabbandieri, faccendieri e mediatori fra Toscana e Corsica nel medio Settecento (1729-1768)*, in «Étude corses», 78, 2014, pp. 43-61.

⁹¹ Sull'utilizzo delle bandiere «ombra» si sta accumulando una discreta bibliografia. In questa sede segnaliamo: M.S. Rollandi, *Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio inglese*, in «Società e Storia», 130, 2010, pp. 721-742; A. Carrino, *Fra nazioni e piccole patrie. "Padroni" e mercanti liguri sulle rotte tirreniche del secondo Settecento*, in «Società e Storia», 131, 2011, pp. 36-67; C. Denis-Delacour, *Flying the Pope's flag. The commercial exploitation of the Roman flag in Mediterranean mercantile policies (18th century)*, in «Quaderni storici», 2, 2013, pp. 395-418. Per il caso genovese si può risalire fino a G. Giacchero, *Storia economica del Settecento genovese*, Apuania, Genova 1951.

lingua francese «largo che siam francesi»; [...] ciò non ostante volsimo visitare dentro del gozzo⁹².

Gli uomini di San Giorgio vi trovano del grano senza le dovute spedizioni doganali e sebbene «che sotto la poppa v'era il paviglione [verosimilmente la bandiera francese] e face[ssero] atto di prenderlo e mostrar[celo] le risposi star a suo luogo e che già conoscevo essere la frode commessa e che pur troppo [per loro!] li riconoscevo per genovesi»⁹³. «Avendo avuto notizia che doveva passare patron Filippo Castruzzo di Vernazza procedente da Livorno co' suo liudo co' merluzzo destinato per Vernazza», «d'ordine dell' Illustrissimo Signore commissario» di Portovenere il patrone Lorenzo Queirolo – che nel frattempo è passato a comandare il gozzo della gabella del grano della Riviera di levante – il 25 agosto 1741 si porta sull'imbarcazione sospetta per «diligentare» e sequestra 29 cantari di merluzzo⁹⁴.

Ma è possibile, con i mezzi a disposizione degli Stati di antico regime, combattere la frode doganale e il contrabbando? Non sarebbe risultato forse antieconomico dotarsi degli strumenti per condurre una seria lotta all'illecito e per ridimensionare seriamente il fenomeno, tanto più che i traffici illegali spesso rappresentano l'unica possibile risposta ai bisogni di una popolazione eterogenea, dai redditi infimi, e costantemente esposta a una pericolosa incertezza alimentare⁹⁵? La frode non ha in effetti permesso a certi operatori commerciali di ascendere economicamente e socialmente e a certi centri urbani (portuali e non) di prosperare⁹⁶? L'impressione è che siano tutte domande retoriche, ma che la ricerca sulle fonti di prima mano debba ancora proseguire a lungo prima che le risposte si facciano circostanziate in relazione alle varie aree geografiche e tenendo conto delle diverse cronologie.

⁹² Come dice il patrone del gozzo, «ci diede maggior spinta di visitarlo l'averlo riconosciuto nostrale con parte delli detti huomini genovesi».

⁹³ ASG, *Antica finanza*, 1125.

⁹⁴ ASG, *Antica finanza*, 1024. L'operazione è svolta con l'aiuto di «quattro soldati di questo castello» in piena notte. Tornato a riva, il patrone Queirolo effettua anche una perquisizione a casa del «sensale» Giovanni Andrea Erminio – che nei giorni precedenti aveva già fatto introdurre del pesce – e sequestra altri 6 cantari di merluzzo.

⁹⁵ A. Montenach, *La fraude, une composante intrinsèque de l'échange*, in G. Béaur, H. Bonin, C. Lemercier (a cura di), *Fraude, contrefaçon et contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Librairie Droz, Genève 2006, pp. 533-535.

⁹⁶ Lo stesso Michel Foucault ha sostenuto che la borghesia ottocentesca ha costruito parte del suo successo socio-economico sulla frode (*Surveiller et punir*, Gallimard, Paris 1975, p. 86).

Indice

Livio Antonielli <i>Introduzione</i>	5
Paolo Grillo <i>I comuni cittadini e il problema del controllo delle vie di comunicazione nell'Italia nord-occidentale a cavallo fra Due e Trecento</i>	9
Paolo Pirillo <i>«Che la strada si guardi e vada sicura». Città comunali e controllo delle strade nell'area tosco-emiliana</i>	23
Beatrice Del Bo <i>Le risposte di corporazioni e mercanti al «bisogno di sicurezza» sulle strade (Italia centro-settentrionale, secoli XIII-XV)</i>	37
Andrea Zagli <i>Note sul controllo della viabilità e della mobilità nella Toscana meridionale in età moderna (secc. XVI-XVIII)</i>	55
Matteo Giuli <i>La polizia di acque e strade. Controllo dello spazio e costruzione del territorio in un ambiente umido costiero: la nascita di Viareggio (1617-1701)</i>	113
Matteo Barbano <i>Chasing the Sally rovers: la Royal Navy e il controllo delle coste marocchine durante il periodo di occupazione inglese di Tangeri (1662-1684)</i>	147

Emiliano Beri <i>«Per la difesa delli bastimenti nazionali». Genova e la protezione degli spazi marittimi in età moderna (XVI-XVIII sec.)</i>	161
Paolo Calcagno <i>Il sistema doganale marittimo nella Liguria di antico regime, fra repressione degli illeciti e regolazione dei flussi commerciali</i>	179
Danilo Pedemonte <i>Un sistema di controllo dei traffici «integrato»: la risposta della Repubblica di Genova alla minaccia corsara nel XVIII secolo</i>	203
Marina Cavallera <i>Il capitano del lago nella Lombardia spagnola. Evoluzione e persistenza sul Verbano</i>	219
Emanuele Pagano <i>Il controllo della navigazione mantovana (XVIII secolo)</i>	253
Fabrizio Costantini <i>Tra confini di Stato e vie privilegiate del commercio: i fiumi lombardi nel XVIII secolo</i>	283
Francesco Ruvolo <i>Ladroni e stradarj. La polizia nelle strade e nelle marine della Sicilia moderna, tra Settecento e Ottocento</i>	305
Luigi Vergallo <i>La polizia francese e gli assalti ai portavalori nella prima metà del Novecento: il caso di Marsiglia</i>	339
Flavio Carbone <i>Controllo del traffico o delle persone? Le forze dell'ordine italiane e le vie di comunicazione tra Otto e Novecento</i>	347
<i>Discussione</i>	377
<i>Indice degli interventi alla Discussione</i>	401