

R I C E R C H E

S T O R I A

SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI
DELL'ECONOMIA

Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana

Atti del Convegno di studi
Roma, 24 novembre 2000

a cura di
SERGIO ZANINELLI e MARIO TACCOLINI

V&P
U N I V E R S I T À

LUISA PICCINNO

Una «impresa portuale»: organizzazione interna e servizi offerti dalla manodopera operante nello scalo genovese in Età Moderna

Ciascuna realtà portuale presenta problematiche diverse, determinate dalla struttura del bacino, dalla pluralità di vettori e di tipologie merceologiche che vi fanno capo, dagli indirizzi di politica economica perseguiti dai rispettivi stati di appartenenza, o da altri fattori strutturali che generalmente tendono a variare con il passare del tempo.

L'obiettivo che ci si è posti è quello di analizzare il funzionamento e l'evoluzione operativa di una «impresa portuale», ovvero di una complessa struttura organizzativa destinata ad offrire, attraverso la manodopera in essa impiegata, una serie di servizi funzionali al commercio. Si tratta quindi di una realtà necessariamente costretta a rapportarsi con un mercato dinamico e sovente instabile, all'interno della quale il fattore lavoro e le sue peculiarità organizzative giocano un ruolo fondamentale.

Il caso preso in esame è quello del porto di Genova e il periodo di riferimento si estende dall'inizio del XVI ai primi decenni del XIX secolo. Come è noto, l'economia della Liguria è sempre stata tradizionalmente e quasi naturalmente rapportata al mare: il territorio non offriva infatti le risorse necessarie al sostentamento della popolazione e i Genovesi erano spinti a navigare e mercanteggiare in cerca di approvvigionamenti¹; inoltre, lo scalo ligure rappresentava l'imprescindibile sbocco verso il mare per i grandi centri padani, attirando traffici di importazione di materie prime e di esportazione di manufatti. Per poter assolvere all'importante ruolo di grande emporio del Mediterraneo il porto di Genova necessitava di una struttura organizzativa complessa, all'interno della quale operavano sinergicamente organi di governo, operatori commerciali e manodopera.

L'approccio di studio utilizzato si basa sull'analisi delle conseguenze socio - economiche derivanti dall'impiego di una percentuale relativamente consistente della forza lavoro cittadina all'interno della «impresa portuale»: si parte quindi dall'esaminare sia le soluzioni organizzative adotta-

¹ Si veda F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo*, vol. III, *I tempi del mondo*, Einaudi, Torino 1982, pp. 140-142; G. PETTI BALBI, *Una città e il suo mare. Genova nel Medioevo*, Clueb, Bologna 1991, pp. 15-150.

te dalle maestranze, che l'efficacia dei controlli sulle stesse da parte delle Magistrature preposte all'amministrazione dello scalo, per arrivare poi ad una valutazione complessiva dell'efficienza dei servizi prestati.

a) *La manodopera portuale tra XVI e XVIII secolo: alcuni dati quantitativi*

Secondo la descrizione di Agostino Giustiniani² il territorio ligure contava, intorno al 1535, duecentomila mila abitanti circa; negli stessi anni la popolazione di Genova ammontava a 51 mila persone. Un censimento effettuato nel 1608 registra per l'intera Repubblica 360 mila abitanti circa: un aumento dunque di più del 40%³. Non si tratta però di un incremento lineare: bisogna infatti considerare almeno un grosso momento di crisi, ovvero la peste del 1579-80 a causa della quale in città muoiono da 20 a 28 mila persone ed una cifra più che doppia nel resto del Dominio⁴. Come è noto, però, nelle città di antico regime dopo le grandi epidemie la popolazione si ricostituiva rapidamente e, nel 1608, era già ritornata ai livelli precedenti il contagio. Nel 1638 la città conta 75 mila abitanti, ma viene nuovamente dimezzata da una pestilenza fra il 1656-57: si rilevano infatti solo 40 mila abitanti nel 1658, ma già 62 mila nel 1676 e 78 mila nel 1718, a cui si deve comunque aggiungere circa un 30% di popolazione fluttuante (marinai, mercanti di passaggio, ecc.). All'inizio dell'Ottocento la popolazione era in pratica ai livelli del secolo precedente⁵.

² A. GIUSTINIANI, *Castigatissimi annali con la loro copiosa tavola della Eccelsa et Illustrissima Repubblica di Genova*, Genova, 1537, c. XI e sgg.; M.P. ROTA GUERRIERI, *A. Giustiniani geografo della Liguria e della Corsica*, in *Agostino Giustiniani annalista genovese ed i suoi tempi*, Atti del Convegno di studi - Genova 28 - 31 maggio 1982, Compagnia dei librai, Genova 1982, pp. 201-211.

³ Tenendo conto della disomogeneità e delle lacune delle fonti, si può calcolare un incremento effettivo alquanto più basso, valutabile intorno al 30%. Nell'Europa del Cinquecento, probabilmente, solo cinque città avevano una popolazione superiore ai 100.000 abitanti: Parigi, Napoli, Venezia, Milano e Costantinopoli. Nel 1600 Parigi e Napoli erano passate nel novero delle città con oltre 200.000 abitanti, mentre altre erano entrate nel gruppo con oltre 100.000 abitanti: Londra, Lisbona, Roma, Amsterdam, Palermo, Siviglia e Anversa. Da notarsi che quasi tutte erano porti e in particolare cinque erano situate sulle coste dell'oceano Atlantico: F.C. SPOONER, *L'economia dell'Europa dal 1559 al 1609*, in *Storia del mondo moderno*, III, Garzanti, Milano 1968, p. 36.

⁴ Si veda A. CORRADI, *Annali delle epidemie occorse in Italia dalle prime memorie fino al 1850*, I, Forni, Bologna 1972.

⁵ A tale proposito si veda G. FELLONI, *Per la storia della popolazione di Genova nei secoli XVI e XVII*, «Archivio Storico Italiano», 110 (1952), pp. 236-240, ora anche in ID., *Scritti di Storia Economica*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 38 (1998), pp. 1177-1198 e ancora ID., *Popolazione e case a Genova nel 1531-35*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 4 (1964), pp. 303-323, ora anche in *Scritti di Storia Economica*, pp.

La manodopera complessivamente operante all'interno dello scalo genovese tra Cinque e Seicento può essere stimata intorno alle 1000 - 1300 unità, ovvero circa il 2% della popolazione urbana (ipotizzando una media di circa 55.000 abitanti), mentre alla fine del XVIII secolo tale cifra risulta praticamente raddoppiata, arrivando a comprendere oltre il 10% della forza lavoro maschile impiegata nella città e circa il 3-3,5% dell'intera popolazione⁶. Solo una percentuale insignificante di tale manodopera, costituita essenzialmente da circa dieci unità tra personale tecnico - amministrativo e operatori subacquei addetti al recupero di relitti, risulta operare alle dirette dipendenze dei Padri del Comune (incaricati della gestione dello scalo), e quindi al di fuori di qualsiasi vincolo corporativo⁷. Tutte le altre attività lavorative erano appannaggio di una ventina di organizzazioni di mestiere, strutturate sotto forma di Arti, dotate ciascuna di una propria autonomia e caratterizzate da differenti livelli di specializzazione, di professionalità e di status sociale dei propri iscritti.

Quando il lanternaro annunciava l'avvicinarsi di un bastimento in porto, appendendo in cima alla torre l'apposito segnale (denominato *coffino*), i primi ad essere allertati, nell'eventualità di una richiesta di intervento da parte del comandante della nave in arrivo, erano i piloti, ovvero un gruppo di esperti marinai in grado di effettuare con abilità le difficili manovre di ingresso nel bacino portuale⁸. Dal momento in cui le imbarca-

1199-1216; cfr. inoltre P. FORTUNATI, *Demografia storica*, in *Trattato elementare di Statistica*, Giuffrè, Milano 1934, pp. 5, 15-16; E. GRENDI, *Introduzione alla Storia moderna della Repubblica di Genova*, Bozzi, Genova 1973, pp. 40-60; K.J. BELOCH, *La popolazione d'Italia nei secoli XVI, XVII e XVIII*, tipografia eredi Batta, Roma, 1888, pp. 36-37.

⁶ G. DORIA, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, a cura di G. DORIA - P. MASSA, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 28 (1988), n. 1, pp. 141-142; L. PICCINNO, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII - XIX*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s. 40 (2000), pp. 122 e sgg.

⁷ Su questo argomento si veda in particolare P. MASSA, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed Età Moderna (1340 - 1548)*, in *Il sistema portuale*, pp. 71-72.

⁸ L'utilizzo di tale servizio era comunque facoltativo e veniva generalmente domandato dai capitani che, giungendo nel porto ligure per la prima volta, preferivano affidare la loro imbarcazione per le difficili manovre di ingresso a mani esperte. L'ingresso nel porto di Genova non presentava infatti particolari problemi, almeno per i capitani più esperti (PICCINNO, *Economia marittima*, pp. 123-124). La situazione era alquanto differente a Venezia dove, a causa delle difficoltà di ingresso nella laguna, in seguito all'interramento dei fondali, le autorità portuali avevano predisposto un servizio grazie al quale le navi venivano prese in consegna dai piloti già dall'Istria. Si veda F.C. LANE, *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino 1978, pp. 21-23. Da un rapporto della Camera di Commercio, risalente alla metà del XIX secolo, si apprende che Venezia non era la sola a prevedere l'obbligo di servirsi dei piloti per le manovre in porto: «[...] Voi ben conoscete quali importanti attribuzioni si

zioni entravano in rada, le maestranze portuali si prodigavano mettendo a disposizione delle stesse, degli equipaggi imbarcati e degli operatori economici, numerosi servizi, funzionali sia alla navigazione che alla movimentazione dei carichi: l'Arte dei linguisti (o interpreti) interveniva così in aiuto dei marittimi forestieri per espletare le procedure di ancoraggio, di controllo sanitario, di pagamento dei dazi dovuti; i *fruttaroli* (o *cadrai*) e i *minolli* rifornivano i bastimenti rispettivamente di viveri e di zavorra; i barcaioli, tramite l'utilizzo di gozzi e altre piccole imbarcazioni, trasbordavano i carichi da un bastimento ad un altro, effettuavano il trasporto a terra del carico per le navi costrette a rimanere in rada, trasportavano passeggeri all'interno del bacino portuale, prestavano soccorso alle navi in difficoltà; i facchini (suddivisi in gruppi di mestiere differenti specializzati sia per categorie merceologiche che per ponti di approdo) oltre ad effettuare le operazioni di imbarco e sbarco, si occupavano del trasporto a braccia della merce dalle banchine di attracco alle varie destinazioni in città e viceversa.

Particolarmente importante era inoltre l'attività svolta dai calafati, dai maestri d'ascia e dagli stoppieri da pece nel settore delle costruzioni e delle riparazioni navali, anche se bisogna sottolineare che a Genova il settore della cantieristica presenta una certa atipicità organizzativa rispetto ad altre realtà portuali (Venezia su tutte): era infatti un affare essenzialmente privato, caratterizzato da un elevato grado di dispersione sul territorio e dalla quasi totale mancanza di impiego di strutture fisse. Nella maggior parte dei casi, i cantieri erano semplicemente degli spazi liberi vicino al mare nei pressi dei quali venivano costruite delle baracche in legno ove riporre temporaneamente i materiali e gli strumenti utilizzati per la costruzione degli scafi⁹. Da non dimenticare, infine, i servizi prestati dai misuratori (da grano, da olio e, a partire dai primi decenni dell'Ottocento, anche da carbone) e dagli imballatori (o *ligaballe*) nelle operazioni di manipolazione di merci sia in colli che alla rinfusa, e dai barilai e bottai per la fornitura di contenitori a tenuta stagna per il trasporto di vino e olio.

abbiano i Piloti, voi sapete che presso le nazioni più commercianti essi formano delle corporazioni con privilegi più o meno ampi, e che in Inghilterra per esempio è obbligatoria l'opera del Piloto» ("Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del Porto", Archivio di Stato di Genova [d'ora in avanti ASG], *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10, doc. senza data ma probabilmente risalente al 1851).

⁹ A questo proposito, appare particolarmente calzante la definizione fornita da Gerolamo Boccardo quando paragona il settore della cantieristica ad una «tenda dell'arabo» per la sua carenza di strutture fisse: G. BOCCARDO, *Deposizione orale del 6 febbraio 1872 a Genova, Atti del Comitato per l'inchiesta industriale* citato in U. SPADONI, *Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare della Marina Mercantile Italiana [1881-1882]*, «Nuova Rivista Storica», 52 (1973), p. 357.

La presenza numericamente più rilevante all'interno dello scalo era sicuramente quella dei facchini (dei quali si dirà più approfonditamente in seguito), che rappresentano circa l'80% dell'intera forza lavoro impiegata, ma particolare peso aveva inoltre l'Arte dei barcaioli, sia per la consistenza numerica del gruppo (che nel corso del XVIII secolo conta mediamente 210 immatricolati) che per la pluralità delle attività svolte: i cosiddetti *barbi* erano infatti gli unici autorizzati a muoversi liberamente con le loro imbarcazioni nello specchio acqueo portuale e godevano del diritto esclusivo di effettuare «tutte le operazioni che puonno comunque essere comode o utili alle persone o alle sostanze altrui»¹⁰. Comunque, è necessario sottolineare che ciascun gruppo, pur se dalle dimensioni numeriche limitate (le corporazioni dei cadrai, degli stoppieri, dei misuratori e dei bottai non superavano mediamente i 20 iscritti), aveva un suo preciso ruolo coordinato all'interno dell'organizzazione portuale nel suo complesso e svolgeva un'attività specifica, in regime di monopolio, indispensabile per lo svolgimento dei traffici.

Analizzare l'evoluzione della consistenza numerica delle corporazioni operanti all'interno dello scalo tra il XVI e i primi decenni del XIX secolo, al fine di verificare l'esistenza o meno di un trend comune ai diversi gruppi, risulta particolarmente arduo a causa sia della carenza di dati disponibili, sia della disomogeneità temporale degli stessi. Per ovviare a questo inconveniente si è quindi ritenuto opportuno accorpare le informazioni reperite (derivanti da matricole, statuti, regolamenti), mantenendo una suddivisione per secoli e classificando gli stessi gruppi in base al settore operativo occupato all'interno dell'organizzazione portuale. È necessario inoltre tenere presente che, soprattutto in taluni settori quali il facchinaggio e il trasporto per mezzo di imbarcazioni (ma il fenomeno riguarda marginalmente anche altre attività), il numero di coloro che esercitavano il mestiere privi di una regolare iscrizione all'Arte era particolarmente elevato, e in alcuni casi addirittura pari allo stesso numero degli immatricolati.

Da un primo esame dei dati qui di seguito riportati, si può notare la presenza sia di Arti caratterizzate da un numero di iscritti relativamente circoscritto (tra le 10 e le 50 unità) e pressoché costante nel corso del tempo (si veda il caso degli stoppieri, dei misuratori, dei barilai e dei bottai), sia di corporazioni che, nel corso del periodo considerato (e in particolar modo tra la fine del XVIII e i primi decenni del XIX secolo), subiscono un

¹⁰ "Esposizione a' cittadini senatori componenti il Magistrato delle Finanze relativa ai diritti ed all'esistenza dell'arte de Barcaruoli", Archivio Storico del Comune di Genova (d'ora in avanti ASCG), *Fondo amministrazione decurionale*, Governo piemontese, reg. n. 495, doc. 158 del 1802. Sull'attività di questa corporazione si veda D. DONDERO, *L'Arte dei barcaioli a Genova (dal sec. XV al sec. XIX)*, Graphos, Genova 1996, pp. 36-152; PICCINNO, *Economia marittima*, pp. 134-164.

eccezionale incremento degli immatricolati, in alcuni casi valutabile intorno al 6-700%.

<i>Corporazione e settore di appartenenza</i>	<i>N° medio iscritti</i>			
	<i>XVI secolo</i>	<i>XVII secolo</i>	<i>XVIII secolo</i>	<i>XIX secolo</i>
<i>Cantieristica</i>				
Calafati	55	?	108	?
Maestri d'ascia	21	?	55	36 ¹¹
Stoppieri	12	12	15	?
<i>Servizi a mare</i>				
Barcaioli	65	65	210	500
Cadrai (*)	-	-	8	?
Rumentari (*)i	-	-	?	?
Linguisti (*)	-	-	40	?
Piloti (*)	-	-	20	24
Minolli	?	24	35	45 ¹²
Compagnia soccorsi marittimi	-	-	-	100
<i>Servizi a terra</i>				
<i>Facchini</i>				
Caravana				
Portofranco	40	55	110	220
Grassini	12	12	40	40
Olio	13	13	18	19
Vino	171	171	180	360
Grano	-	-	500	780
Carbone				
(Ponte Spinola)	-	-	130	350
Ponte Mercanzia	-	-	48	180
Compagnie minori	-	-	210	250
<i>Misuratori</i>				
Grano	18	18	30	30
Olio	8	?	?	?
Carbone	-	-	-	34
Ligaballe	15	40	124	?
Barilai	?	23	35	?
Bottai	15	14	14	?

(*) Queste corporazioni risultano essere parte integrante dell'Arte dei barcaioli fino alla metà del XVIII secolo.

¹¹ È necessario evidenziare però che intorno al 1818 si rileva la presenza di 37 figli di maestri in attesa di immatricolazione e di 54 maestri che esercitano il mestiere senza essere regolarmente iscritti (ASG, *Fondo Conservatori del Mare*, reg. n. 464, doc. 23 agosto 1818).

¹² A tale cifra vanno aggiunti circa 180 marinai e 45 garzoni ("Rapporto sull'abolizione delle Corporazioni del porto", ASG, *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10).

Il fenomeno è particolarmente rilevante nei settori caratterizzati da una minore specializzazione della forza lavoro, quali il trasporto a braccia e l'imballaggio, e trova diverse giustificazioni: nel primo caso, può essere infatti spiegato con le ammissioni di massa volute dalle Autorità pubbliche per fare fronte alla necessità di trovare uno sbocco occupazionale ai numerosi reduci di guerra; nel secondo, è invece probabilmente dovuto alle mutate esigenze dello scalo che, in conseguenza di un forte incremento dei traffici di merci in colli¹³, richiede un incremento della manodopera addetta alla manipolazione di questo tipo di carichi.

b) Le conseguenze economiche dell'affermazione del sistema corporativo in ambito portuale

La presenza di gruppi di mestiere specializzati strutturati sotto forma di corporazioni, che, grazie alle loro secolari tradizioni e ad un rigido sistema normativo interno, si impongono sulla scena portuale per circa quattro secoli, a discapito di qualsiasi altra forma organizzativa, comporta alcune conseguenze di ordine economico meritevoli di un'analisi approfondita.

Se da un lato l'assetto corporativo garantiva un elevato grado di professionalità degli iscritti ed assicurava un sistema di controllo interno sull'attività svolta dai maestri piuttosto efficace, dall'altro la naturale chiusura delle Arti nei confronti dell'esterno era causa di una certa rigidità dell'offerta di lavoro. Ciò entrava spesso in contrasto con l'elasticità della domanda di alcuni servizi portuali (dal pilotaggio, al trasporto su chiatte o a braccia dei carichi in arrivo o in partenza) dipendente da variabili esterne non facilmente controllabili (si pensi all'andamento dei traffici, collegato a sua volta a fenomeni naturali quali peste e carestie o ad eventi politici quali guerre, ecc.).

A questo proposito, particolarmente significativo è il caso dell'Arte dei barcaioli, disposta per lungo tempo ad accettare il fatto che lavoratori non iscritti esercitassero impunemente il mestiere (per far fronte alle esigenze dello scalo in periodi di forte incremento dei traffici) pur di non vedere incrementato il numero degli immatricolati¹⁴. Una spiegazione a questo singolare fenomeno può forse ricercarsi nei numerosi privilegi dei quali godevano gli appartenenti all'Arte (sussidi dotati alle figlie dei maestri, forme di previdenza per i soci bisognosi o ammalati, aiuti finanziari alle

¹³ Tale categoria comprendeva: materie prime tessili, tessuti, metalli, spezie, maufatti, pelli, soda, pece, salnitro, allume, alcuni generi alimentari (zucchero, pesce conservato, frutta secca), ecc. (DORIA, *La gestione del porto di Genova*, pp. 140-141).

¹⁴ ASCG, *Fondo Padri del Comune*, fl. n. 627, doc. 21 ottobre 1730.

vedove e agli orfani), che erano disposti ad accettare una palese limitazione della propria condizione di monopolio pur di non far fronte alle mutate esigenze del mercato con nuove ammissioni.

Un altro elemento da considerare è dato dalle notevoli differenze esistenti tra le diverse corporazioni attive nello scalo, sia per quanto riguarda le origini più o meno remote di ciascun gruppo, sia in relazione al numero degli immatricolati e al livello di specializzazione degli stessi: ne consegue un sistema complessivamente difficile da gestire per le autorità cittadine, soprattutto in coincidenza con particolari periodi di crisi occupazionale dovuti ad una diminuzione dei traffici.

Complessivamente si può affermare che i gruppi dalle origini più antiche sono caratterizzati da livelli di specializzazione degli iscritti piuttosto elevati, da guadagni che consentono un tenore di vita piuttosto agiato, da un controllo da parte delle autorità relativamente limitato e mirato quasi esclusivamente alla tutela degli interessi fiscali del governo della Repubblica. Proprio in relazione a quest'ultimo aspetto, la ricerca ha evidenziato un'interessante e quanto mai funzionale ripartizione dei compiti tra due differenti magistrature che operano a stretto contatto: da un lato, vi sono infatti i già citati Padri del Comune¹⁵ con competenze specifiche riguardanti la supervisione sulle Arti che esercitano il loro mestiere a terra (barilari, bottai, imballatori, facchini, ecc.); dall'altro, i Conservatori del Mare¹⁶, un organo collegiale deputato al controllo sulle corporazioni che svolgono attività di trasporto all'interno delle acque portuali tramite l'utilizzo di piccole imbarcazioni (barcaioli e *minolli*). Parallelamente a queste due istituzioni operavano inoltre il Magistrato della Consegna¹⁷, con competenza esclusiva sui facchini da grano cosiddetti «di terra»¹⁸, e la Casa di

¹⁵ Sull'attività di questa magistratura, istituita intorno alla seconda metà del XIII secolo, si veda V. POLONIO, *L'amministrazione della "Res pubblica" genovese fra Tre e Quattrocento. L'archivio "Antico Comune"*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 17 (1977), pp. 40-43; V. PIERGIOVANNI, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese*, in *Il Sistema portuale*, pp. 17-36; P. MASSA, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova, tra Medioevo ed età Moderna (1340-1548)*, in *Il Sistema portuale*, pp. 39-133.

¹⁶ Sull'argomento si veda M. CALEGARI, *Patroni di nave e Magistrature marittime: i Conservatores Navium*, «Miscellanea storica ligure», n.s., 2 (1970), pp. 59-66.

¹⁷ Composta da sei ufficiali, aveva competenze generiche in materia di facchinaggio (oltre alla supervisione sui facchini da grano di terra, interveniva sporadicamente per emanare tariffe o per ripartire il lavoro tra le diverse compagnie): G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori, Consigli e Magistrati della Repubblica di Genova*, «A Compagna», Genova 1968, p. 92.

¹⁸ I membri di questa corporazione, pur se iscritti ad un unico Ruolo, erano divisi in due sezioni distinte, ciascuna con compiti diversi, e sottoposte a due differenti autorità: i facchini di terra di Piazza Banchi dipendevano infatti dal Magistrato della Consegna, mentre i facchini di mare (o di «piatta») erano sotto il controllo dei Conservatori del Mare (ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 493, anno 1773).

San Giorgio, addetta all'amministrazione del Portofranco e al controllo della manodopera in esso impiegata¹⁹.

c) Il facchinaggio: tra lotte interne e problemi sociali

All'interno del panorama sopra descritto, un discorso più approfondito merita il sistema del facchinaggio, per l'atipicità delle situazioni che lo contraddistinguono e per la complessità delle problematiche che presenta. Si tratta infatti di un ambito lavorativo caratterizzato da numerosi elementi di contraddizione e di contrasto, che variano con il passare del tempo.

Nello scalo genovese, fin dal xv secolo, l'attività dei facchini non si limitava alla semplice movimentazione dei carichi dalle navi ai magazzini del porto e viceversa, ma si estendeva ad un ambito territoriale decisamente più ampio: per i problemi di viabilità che non consentivano ai carri di entrare in città, le merci andavano spesso trasportate fino ai depositi dei rivenditori, ai fondachi e alle botteghe dei mercanti, alle *stationes* da cui partivano gli animali da soma diretti oltre i valichi Appenninici²⁰.

L'importanza della funzione svolta da questo gruppo di lavoratori cresce progressivamente con il passare dei secoli parallelamente all'incremento dei traffici e, ancora nei primi decenni dell'Ottocento, si può affermare che l'operatività dello scalo sia interamente nelle loro mani, al punto che, nel 1824, l'Ufficio dei Provveditori, nel frattempo divenuto l'istituzione pubblica competente in tema di manodopera portuale, esprime parole di sostegno nei loro confronti in questi termini: «[...] tanti individui pronti a qualunque più laborioso mestiere, compreso quello di fare le veci dei muli e dei somari»²¹.

Il sistema dei trasporti via terra era dominato dalla presenza di una molteplicità di Compagnie, e questo eccessivo frazionamento dell'attività era causa di una inevitabile sovrapposizione degli ambiti di competenza dei singoli gruppi di mestiere, spesso in lite per accaparrarsi il diritto di camalaggio sui carichi in arrivo al porto; d'altro canto, a questo frazionamento non corrispondeva un pari livello di specializzazione (e professionalità) dei facchini, che spesso passavano da una «piazza» (ovvero da una compagnia o corporazione) all'altra in cerca di nuove e più remunerative

¹⁹ Sull'argomento si veda G. GIACCHERO, *Origini e sviluppi del Portofranco genovese. 11 agosto 1590 - 9 ottobre 1778*, Sagep, Genova, 1972.

²⁰ L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo - Genova nei secoli X - XVI*, Sagep, Genova, 1979, pp. 97-100.

²¹ ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, fl. n. 1146, doc. 28 febbraio 1824.

opportunità di lavoro. I motivi di contrasto tra i diversi gruppi traevano origine principalmente dall'inevitabile dualismo fra le tre corporazioni interamente composte da stranieri (Caravana bergamaschi, facchini svizzeri addetti al trasporto dell'olio e *grassini* provenienti da Domodossola) e quelle (cioè la maggior parte) dei facchini «nazionali» (da vino, da grano, da carbone, dei ponti Mercanzia, Legna, Reale, ecc.). L'attrito tra i *camal-li* genovesi e i lavoratori stranieri nasceva essenzialmente dai privilegi dei quali godevano questi ultimi, che si tramutavano in un miglior trattamento economico, in forme previdenziali più evolute, in un maggior grado di chiusura delle corporazioni delle quali facevano parte (in questi gruppi, infatti, l'eccezionale incremento nel numero degli iscritti che si manifesta nelle compagnie nazionali a partire dalla fine del Settecento assume una portata più limitata). A questo proposito, se si analizza la consistenza numerica degli immatricolati nelle compagnie di facchinaggio a partire dalla caduta della Repubblica fino ai primi anni di annessione al Regno Sabauda, è possibile notare che le variazioni più rilevanti si registrano tra il 1814 ed il 1815, quando, con la fine della dominazione francese e (dopo un breve periodo di indipendenza) la sottomissione al Governo Piemontese, vengono ammessi circa 1500 nuovi lavoratori e l'entità numerica complessiva dei facchini operanti nello scalo viene più che raddoppiata. I gruppi maggiormente colpiti dal fenomeno delle ammissioni di massa sono quelli nazionali (gli addetti al Ponte Legna risultano addirittura quintuplicati e sono triplicati quelli dei ponti Mercanzia e Spinola), mentre per le tre corporazioni composte da stranieri il numero degli iscritti rimane pressoché costante. Le compagnie di minore consistenza numerica appaiono comunque come quelle maggiormente tutelate dalle autorità, riuscendo a mantenere invariato o quasi il numero degli immatricolati.

Ulteriori elementi di scontro e di conflitto sociale vanno ricercati inoltre nella contrapposizione esistente tra i gruppi dalle origini più antiche (le tre corporazioni forestiere e quella dei facchini da vino nascono tutte tra il XIV e il XVI secolo) e quelli sorti nel corso del XVIII secolo (facchini da grano, dei ponti Mercanzia, Spinola, Reale, ecc.): i primi, forti delle loro tradizioni, potevano infatti contare su ambiti operativi e posizioni di monopolio ben consolidate, mentre i secondi dovevano quotidianamente combattere con diritti di camallaggio scarsamente definiti e settori di competenza alquanto limitati²².

²² È questo il caso soprattutto delle Compagnie minori, quali quelle dei ponti Reale, Mercanzia, Legna, Marinetta, Passo Nuovo della Lanterna, San Lazzaro (PICCINNO, *Economia marittima*, pp. 311-317).

Numero dei facchini di ciascuna compagnia in anni diversi

<i>Compagnia</i>	<i>1797</i>	<i>1808</i>	<i>1814</i>	<i>1815</i>	<i>1816</i>
Caravana	220	220	190	220	220
Olio	18	18	18	19	19
Grassini	12	12	12	12	12
Darsena	225	310	310	440	452
Ponte Reale	115	24	40	74	90
Mercanzia	80	110	110	210	240
Ponte Spinola	130	104	160	370	402
Ponte Legna	20	30	33	38	104
Grano	550	450	450	681	831
Marinetta	24	28	36	73	82
S.Lazzaro	22	24	22	26	28
Lanterna	21	21	21	19	19
S. Lazzaro					
Dogana	16	16	16	16	16
Totale	1453	1367	1418	2918	2515

Fonte: ASCG, *Fondo Amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 488, fasc. 12, *Leggi e regolamenti relativi al facchinaggio*.

Un primo tentativo di regolamentazione organica del settore si ha solo nel 1817, con l'emanazione del *Progetto per la generale organizzazione de' facchini e loro tariffe*²³. Questa nuova normativa, la cui validità riguardava tutti i *camalli* operanti nella città ligure, era basata sulla fissazione del numero massimo di facchini iscrivibili per ciascun gruppo, sia nazionale che straniero, con l'obiettivo di porre un freno alle ammissioni indiscriminate che avevano caratterizzato gli anni precedenti per adeguare nuovamente il numero dei lavoratori impiegati alle reali esigenze dello scalo. Al suo interno, venivano inoltre stabiliti dettagliatamente per ciascuna corporazione i rispettivi settori di competenza e le categorie merceologiche oggetto del diritto esclusivo di trasporto²⁴, oltre ad una serie di casi particolari in cui tale diritto non veniva assegnato ma era considerato «lavoro comune» di tutte le compagnie²⁵; infine, alcune categorie di merci (tra le

²³ ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 496, doc. 23 maggio 1817.

²⁴ Sono infatti elencati tutti i generi il cui trasporto o travaso spettava ai facchini del Ponte Mercanzia (art. 9), del Ponte Reale (art. 10), del Ponte Spinola (art. 11), del Ponte Legna (art. 12), del Vino (art. 13), dei facchini da portantina (art. 14), dello Scalo di S.Lazzaro (art. 15), del Passo Nuovo della Lanterna (art. 16), dei facchini denominati «Corbette di Porta Nuova» (art. 17), dei Caravana (art. 18), dei Grassini (art. 19), dei facchini da olio (art. 20), ibidem.

²⁵ Si tratta di tutti i generi introdotti in città da qualunque scalo (escluso il ponte Mercanzia)

quali spiccano i prodotti e semilavorati dell'industria tessile) venivano totalmente sottratte al diritto di camallaggio, sia delle compagnie di facchini nazionali che di quelle forestiere, nel chiaro tentativo di ridurre i costi gravanti su questi beni e rendere così più competitivi sul mercato internazionale i prodotti finiti delle manifatture genovesi²⁶.

Le corporazioni di facchini nazionali erano caratterizzate inoltre dal contrasto esistente tra i lavoratori cittadini, che non avevano altro reddito al di fuori di quello derivante dall'attività di camallaggio, e le maestranze provenienti dall'entroterra, che sovente svolgevano tale mestiere solo in determinati periodi dell'anno e in maniera sussidiaria rispetto all'attività agricola. Benché un provvedimento legislativo risalente alla fine del Settecento avesse stabilito che i tre quarti delle nuove ammissioni dovevano essere riservate alle maestranze genovesi (o residenti in città da almeno dieci anni), occorre rilevare che ancora nel 1823 la presenza nei Ruoli di facchini genovesi non superava mediamente il 46% degli iscritti per ciascun gruppo (e rappresentava solo il 58% del totale dei facchini nazionali presenti in città)²⁷, anche se tra le diverse compagnie vi erano evidenti differenze e casi di una certa rilevanza, come quello della corporazione dei facchini da vino (che all'epoca contava 300 uomini), dove la presenza locale raggiungeva il 75%. Il numero dei camalli provenienti dall'entroterra ligure, pur registrando anch'esso notevoli difformità a seconda delle compagnie prese in considerazione (si passava da una percentuale nulla per il Passo Nuovo della Lanterna al 90% per i *cassagnini*), aveva un'incidenza media del 29% circa sul totale degli iscritti ai Ruoli. Salvo il caso dei facchini del Passo Nuovo della Lanterna, per il 95% originari di

con beneficio di Porto franco fino all'ingresso in Dogana; tutti i trasporti di merci da un qualsiasi luogo della città alle botteghe o magazzini di destinazione; i salumi trasportati dalla città verso qualsiasi destinazione (escluso S. Lazzaro); le carni salate che dall'Imposta Municipale vengono introdotte in città o spedite per le Riviere: "Lavori comuni tanto a' facchini dei scali, che di qualsiasi stazione", ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 496, doc. 23 maggio 1817.

²⁶ Le categorie sottratte al diritto di camallaggio sono: lino, canapa, cotone e qualunque altro genere destinato alla filatura; fili, sete, tele e altri panni che vengono portati ad imbiancare o follare; velluti e drappi portati in città dai tessitori o per loro conto; contanti, effetti preziosi, piccoli involti, valigie; granaglie e legumi destinate ai molinari per la lavorazione; frutta, verdura e altri generi commestibili che giungono in città via terra per la giornaliera provvista di quest'ultima; frutta che giunge via mare dalle località rivierasche di Recco, Camogli e Rapallo: frutta che arriva via mare da Savona ma non eccedente il peso di un cantaro (Kg. 47,65) per ogni corba; ardesia, lavagna e legname destinati sia alle fabbriche che all'agricoltura, purché vengano trasportati direttamente dal luogo di sbarco a quello di definitivo utilizzo; campane e marmi non lavorati: ibi, art. 7.

²⁷ Per l'anno 1823 i facchini nazionali (esclusi quindi i Caravana del Porto franco, i facchini della grassia e quelli da olio) possono essere stimati in 1764 unità: "Ruoli dei facchini", ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese*, reg. n. 638.

Sampierdarena, appare infine trascurabile l'entità numerica dei lavoratori provenienti dalle Riviere.

1823 - Distribuzione percentuale per luogo di nascita all'interno delle corporazioni di facchini nazionali

<i>Facchini</i>	<i>Genova</i>	<i>Riviera e Sobborghi di Levante</i>	<i>Riviera e sobborghi di Ponente</i>	<i>Entroterra</i>	<i>Estero</i>	<i>Totale</i>
Marinetta Ponte	56	8	5	28	3	100
Mercanzia	30	6	5	58	1	100
Cassagnini	5	—	—	90	5	100
Ponte Reale	20	20	5	55	—	100
Ponte Spinola	67	6	2	25	—	100
Ponte Legna	70	9	3	18	—	100
Vino	75	4	4	16	1	100
San Lazzaro	75	3	—	22	—	100
Passo Nuovo della Lanterna	5	—	95	—	—	100
Grano	58	9	5	28	—	100

Fonte: ASCG, Fondo amministrazione decurionale, Governo Piemontese, reg. n. 638.

d) Il lavoro portuale e l'efficienza dei servizi offerti dallo scalo

Quanto all'efficienza dei servizi complessivamente offerti dalla manodopera dello scalo genovese (dal pilotaggio, al rifornimento di zavorra, alla movimentazione dei carichi sia attraverso l'utilizzo di chiatte che a braccia), è da rilevarsi che la generalizzata affermazione del sistema corporativo nell'ambito dell'organizzazione del lavoro portuale, pur se garantiva un elevato standard qualitativo, era sovente causa di un artificioso innalzamento dei prezzi ai quali gli stessi servizi venivano offerti, che non si formavano quindi attraverso un sistema di libera contrattazione ma venivano prefissati dalle stesse corporazioni, forti di una consolidata posizione di monopolio. Il problema diventa più evidente con l'avvento del XIX secolo, quando la seppur lenta evoluzione del sistema economico entra in contrasto con il tradizionale mondo del lavoro portuale costretto entro i rigidi vincoli corporativi e legato alle antiche consuetudini. Soprattutto il mondo

del facchinaggio risulta essere fonte di preoccupazione per il Governo sabaudo, consapevole del fatto che le tariffe di trasporto troppo elevate chieste da questi lavoratori avrebbero potuto scoraggiare gli operatori commerciali:

«Ces associations de portefaix étaient devenues extrêmement à charge pour le commerce, par les hauts prix qu'elles exigeaient, par leur arrogance, et dangereuses pour le Gouvernement, offrant une force considérable dont le mauvais parti aurait pu profiter, ces hommes vénaux étant presque toujours pour ceux qui les payent tout à fait inquiétantes dans les temps d'épidémie ou de stagnation dans le commerce»²⁸.

La conseguenza più evidente di una simile situazione è nel tempo una relativa perdita di competitività dello scalo ligure a favore di altri porti del Mediterraneo, dove i costi accessori al trasporto delle merci via mare risultano, in determinati periodi, inferiori. Certamente i problemi del porto di Genova non possono essere attribuiti solo all'eccessiva onerosità dei costi della manodopera, ma vanno ricercati anche nella scarsa profondità dei fondali che rendeva indispensabili l'utilizzo di chiatte per la movimentazione dei carichi, nella «giungla» di tributi gravanti sui vettori, nell'insufficienza delle aree di approdo e degli spazi a terra per lo stoccaggio delle merci.

Solo intorno alla metà del XIX secolo, sotto la forte spinta liberista del Governo piemontese, la Camera di Commercio genovese (divenuta l'organo deputato all'amministrazione del Portofranco e competente in numerose altre questioni portuali) si interroga sull'opportunità di liberalizzare definitivamente il lavoro nel porto spazzando via l'ormai logoro sistema corporativo: l'eccezionale incremento dei traffici (dovuto all'acquisizione di quell'hinterland di cui la Liguria era sempre stata priva), lo sviluppo della rete ferroviaria, la nascita, seppure embrionale, dell'industria pesante, ne avevano messo in chiara difficoltà l'organizzazione e le infrastrutture, richiedendo nuovi investimenti e, soprattutto, nuove specializzazioni operative. Una relazione del 1851 sullo stato della manodopera portuale evidenzia infatti una situazione cristallizzata: nulla era ancora stato fatto per adeguare il sistema alle mutate esigenze dello scalo, e le corporazioni dei barcaioli, dei calafati, dei maestri d'ascia, dei minolli, potevano ancora imporre le loro regole, con tutti i problemi che ne conseguivano²⁹:

²⁸ Dal diario di Carlo Alberto, 12 agosto 1837, pubblicato da F. SALATA, *Carlo Alberto inedito*, Mondadori, Milano 1931, p. 335.

²⁹ "Note", ASG, *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10. Intorno alla metà del XIX secolo Cavour aveva infatti richiesto una relazione sullo stato delle Arti ancora attive nello scalo ligure e tale incarico era stato affidato all'Intendente Generale Domenico Buffa, nella cui relazione del 1855 è possibile rinvenire alcuni passi del tutto analoghi a quelli citati nella nota della Camera di Commercio con la quale il funzionario intratteneva stretti rapporti di

«Le persone contemplate nella circolare del 12 gennaio corrente, partendo dai luoghi in cui esercitano le loro arti o mestieri, si dividono in tre categorie, poiché di esse altre lavorano nel porto, altre nel portofranco et altre finalmente sugli scali, o ponti della città.[...] Le corporazioni che vantano ancora antichi diritti sono, per il porto, le seguenti, cioè:

- Barcajuoli
- Calafati e Maestri d'ascia
- Minolli
- Cadrai
- Linguisti
- Compagnia del Salvataggio
- Piloti Pratici

Per il Portofranco

- Caravana
- Facchini di Dogana
- I cosiddetti Camaletti nostrali
- Cassari e Barilari

Nella città lavorano:

Le diverse categorie di facchini addetti ai ponti, fra le quali devono comprendere i piloti ed i Misuratori da grano e da carbone».

Nell'ambito della stessa indagine, la Camera di Commercio focalizza inoltre l'attenzione su di un settore in particolare, il pilotaggio, e fornisce un interessante confronto con il sistema organizzativo adottato in Inghilterra (e nel porto di Londra in particolare), considerato evidentemente un modello da imitare. In tale realtà, i piloti operanti in diversi punti del territorio erano riuniti in altrettante corporazioni rette da statuti molto severi e particolareggiati. Questi prescrivevano infatti l'obbligo, per essere nominato pilota, di avere tre anni di esperienza come marinaio e un anno come comandante su un bastimento di almeno 80 tonnellate³⁰; prevedevano la forma e le caratteristiche che dovevano avere le imbarcazioni usate per tale servizio; obbligavano al versamento di una cauzione di 100 sterline per lo svolgimento di tale attività; fissavano regole ben definite per l'applicazione delle tariffe:

«In Inghilterra i Piloti in tutti i punti in cui sono stabiliti formano altrettante corporazioni, rette da Statuti minutissimi e assai severi, dei quali parmi doversi citare i seguenti articoli:

corrispondenza. A questo proposito si veda E. COSTA, *Cavour e la riforma delle corporazioni privilegiate del porto di Genova (La Relazione di Domenico Buffa del 1855)*, in *Miscellanea di Storia del Risorgimento in onore di Arturo Codignola*, Ed. realizzazioni grafiche artigiana, Genova 1967, pp. 107-164.

³⁰ Il tonnellaggio minimo del bastimento saliva a 150 se il pilota avesse dovuto operare in «luoghi più difficili» («Note», ASG, *Fondo Camera di Commercio*, fl. n. 10).

1° La loro nomina spetta, a seconda dei luoghi, a diversi corpi politici e corporazioni, o a speciali persone, le quali però devono immediatamente darne avviso a Londra alla Trinity House, con tutte le più dettagliate indicazioni.

2° Il servizio dei Piloti così nominati è ristretto dentro certi confini, e diverse sono le qualità che si richiedono nel Piloto a seconda del luogo in cui esercita. A Londra per esempio niuno può essere Piloto se non ha servito per tre anni e non ha comandato per un anno un bastimento di una portata superiore ad 80 tonn., ed anche 150, se deve servire nei luoghi più difficili.

3° I diritti di pilotaggio sono in molti luoghi determinati dall'uso, in altri da tariffe, generalmente più alte a misura che il bastimento pesca di più. A Londra la corporazione della Trinity House è autorizzata a stabilire e variare a seconda delle circostanze i diritti dei Piloti: però una copia delle tariffe dev'essere sempre appesa nelle dogane che si trovano nella sua giurisdizione.

4° I batelli dei Piloti devono essere delle forme prescritte, e sempre in stato di stare in mare. I Piloti possono organizzarsi in Compagnie per la costruzione e il mantenimento dei batelli medesimi.

5° Ogni persona prima di essere nominata Piloto deve dare una cauzione di 100 Sterlini»³¹.

Pur riconoscendo tuttavia la necessità di mettere in atto una serie di trasformazioni radicali al fine di ridare competitività allo scalo, che non potevano prescindere dalla completa liberalizzazione del lavoro portuale, le Autorità si rendono presto conto delle difficoltà insite nell'operazione: era necessario infatti riorganizzare un sistema che, pur se tra innumerevoli difficoltà, aveva consentito al porto genovese di funzionare per quasi cinque secoli e di diventare un punto di riferimento fondamentale per i traffici del Mediterraneo.

³¹ Questa lunga disquisizione sulle caratteristiche del servizio di pilotaggio inglese si conclude poi con la seguente affermazione: «Queste ed altre numerose disposizioni formano un corpo assai più compatto e ristretto che non è quello esistente nel nostro porto, per il servizio del quale parmi che possa servire di una buona norma il regolamento del 3 settembre 1818» (*Ibidem*).