

SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI DELL'ECONOMIA
IN COLLABORAZIONE CON
ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA "F. DATINI" – PRATO

TRA VECCHI E NUOVI EQUILIBRI
DOMANDA E OFFERTA DI SERVIZI IN ITALIA
IN ETÀ MODERNA E CONTEMPORANEA

A CURA DI IGINIA LOPANE
CON LA COLLABORAZIONE DI E. RITROVATO

*Atti provvisori del quinto Convegno Nazionale S I S E
Torino 12-13 novembre 2004*

Avvertenza

Il contenuto è tratto dal cd-rom avente questo frontespizio e, salvo la diversa paginazione, è identico al seguente volume a stampa:

Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Tra vecchi e nuovi equilibri domanda e offerta di servizi in Italia in età moderna e contemporanea. Atti del quinto Convegno nazionale, Torino, 12-13 novembre 2004*, a cura di Iginia Lopane - Ezio Ritrovato, Bari, Cacucci Editore, 2007

ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA "F. DATINI"
PRATO –2006

Maria Luisa Piccinno

IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO A GENOVA TRA SETTE E OTTOCENTO:

I FACCHINI DA PORTANTINA

1. LO SVILUPPO URBANO IN ETÀ MODERNA E I PROBLEMI DI VIABILITÀ

Il settore dei trasporti urbani è stato sovente oggetto di studio solo per quanto concerne l'età contemporanea, quando si assiste alla diffusione dei mezzi a vapore, seguiti da quelli a trazione elettrica o con motore a scoppio, mentre risulta parzialmente tralasciata l'analisi di questo comparto in età moderna, quando la movimentazione di merci e persone via terra era affidata esclusivamente alla trazione umana e a quella animale.

In tale ottica, il caso che si intende analizzare riguarda lo sviluppo di un articolato servizio di trasporto individuale in età preindustriale all'interno della città di Genova, che, pur non essendo una metropoli, per la sua conformazione presentava una serie di problematiche di natura viaria piuttosto complesse. Infatti, mentre in alcune grandi città europee si era già affermato un regolare sistema di trasporto urbano attraverso l'utilizzo di omnibus, carri e diligence¹, a Genova tale pratica era ostacolata da una struttura urbana caratterizzata da strade strette che rendevano difficoltoso l'impiego di questi mezzi di locomozione, costretti sovente ad interrompere la loro corsa alla periferia della città: l'unica alternativa possibile per proseguire il tragitto ed attraversare il centro urbano era quindi l'utilizzo dell'energia umana, ovvero dei facchini. Come si vedrà in seguito, tale situazione permarrà fino alla metà del XIX secolo, tanto che ancora nel 1838 Louis Simond così descrive le vie del centro:

¹ In particolare, l'utilizzo delle diligence come mezzo di trasporto specificamente rivolto ai passeggeri (separato quindi dal più antico servizio di trasporto postale), che con servizi di linea regolari univa le principali città europee, si diffonde a partire dalla fine del Settecento. Da sottolineare inoltre che nel corso dello stesso secolo si assiste all'affermarsi del *Gran Tour*, il viaggio all'estero delle classi più colte ed abbienti. Tali fenomeni, uniti ad un generale risveglio economico e sociale che caratterizza l'epoca illuminista, fanno sì che aumenti in maniera significativa il numero di persone e dei mezzi in circolazione all'interno delle città, naturali punti nevralgici delle vie di comunicazione terrestri. Sullo sviluppo dei trasporti in età preindustriale, con particolare riferimento alla movimentazione delle persone, si veda M. DI GIANFRANCESCO, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale. L'unificazione del mercato e la crisi del Mezzogiorno*, L'Aquila, Japadre, 1979, p. 53 e segg.; L. PERINI, *Il sistema dei trasporti nella storia dell'Italia moderna*, in PIANO GENERALE DEI TRASPORTI. SEGRETERIA TECNICA, *Popolazione, tecnologia, commercio, politica e sistema dei trasporti nell'Italia contemporanea: progetto politica dei trasporti. Contributo alla memoria storica* Roma, Italtemi, 1987, pp. 349-354; C. PAVESE, *I trasporti e le comunicazioni*, in P.A. TONINELLI (a cura di), *Lo sviluppo economico moderno dalla rivoluzione industriale alla crisi energetica (1750-1973)*, Venezia, Marsilio, 1997, pp. 301-309.

“les moins étroites ont dans le milieu une sorte de sentier, pavé de briques et large de deux à trois pieds seulement, pour la commodité du transport qui se fait à dos de mulets et plus souvent à dos d’homme”².

Al fine di poter analizzare le motivazioni che nel corso del XVIII secolo portano le autorità cittadine genovesi ad istituire e a regolamentare un servizio di trasporto pubblico a braccia all’interno delle mura, è necessario quindi esaminare le principali tappe che caratterizzano lo sviluppo urbano della città in età moderna.

Già in epoca tardo medievale Genova presentava alcune specificità che la differenziavano rispetto alla maggior parte delle città del Mediterraneo: l’area portuale era rigidamente separata dal centro urbano grazie alla presenza di una grande “palazzata” (detta Ripa), che, con la propria forma arcuata, seguiva l’andamento della costa fungendo da vera e propria “cerniera” tra due mondi distinti; lo stesso centro urbano si caratterizzava per la carenza di una grande piazza pubblica con portici, oltre che per un generale sviluppo verticale dei complessi abitativi per far fronte alla cronica carenza di spazi.

Tali caratteristiche permangono anche nei secoli successivi e costituiscono la principale causa di una viabilità particolarmente difficoltosa, specialmente all’interno della cinta muraria. Infatti, gli unici interventi urbanistici degni di nota realizzati tra Cinque e Seicento, come ad esempio la costruzione di Strada Nuova (attuale via Garibaldi) tra il 1550 e il 1575, l’ampliamento di Piazza Banchi nel 1588, l’apertura di Strada Nuova del Guastato (ora via Balbi) e di Strada Giulia (via XX Settembre), rispettivamente nel 1613 e nel 1645, non modificano sostanzialmente la struttura della città e risultano spesso dettati da finalità (quali, ad esempio, la creazione di nuove residenze nobiliari) che prescindono dalla effettiva risoluzione dei gravi problemi viari che da tempo condizionavano la movimentazione delle merci e delle persone nel centro cittadino³.

Spesso la gente si radunava sul sagrato delle chiese, davanti ai palazzi dei nobili, o nelle loro logge, che svolgevano una vera e propria funzione di quartiere; al di fuori degli stretti corridoi lasciati al libero passaggio, ogni spazio veniva utilizzato e occupato da banchi o da merci che

² L. SIMOND, *Voyage en Italie et Sicile*, Paris, A. Sautet & Compagnie, 1828, p. 353.

³ In pratica, i più importanti tracciati cittadini (Strada Nuova, Strada Nuova del Guastato e Strada Giulia) costituivano tre grandi tronconi isolati tra loro, con andamento parallelo e periferico rispetto alla linea di costa, evidenziando la mancanza di un percorso in grado di unirle per consentire l’attraversamento della città. Sull’evoluzione della città dal punto di vista urbanistico nel corso dell’età moderna si veda L. GROSSI BIANCHI, E. POLEGGI, *La Strada del Guastato: capitale e urbanistica genovese agli inizi del Seicento*, in A. CARACCIOLLO (a cura di) *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, Bologna, Il Mulino, 1975, pp. 81-93; ID., *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova, Sagep, 1979, pp. 288-322; E. POLEGGI, P. CEVINI, *Le città nella storia d’Italia. Genova*, Roma-Bari, Laterza, 1981, pp. 88-129; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Genova: tra spazi*

traboccano dalle botteghe e pressoché nulla era l'efficacia delle numerose ordinanze emanate a tutela dell'agibilità delle strade. Ad esempio, nel 1597 i Padri del Comune (ovvero la Magistratura deputata alla gestione del territorio urbano, oltre che del porto)⁴ sono costretti ad emanare un provvedimento, più volte ribadito nei secoli successivi, con il quale si vietava l'ingresso e la circolazione in città delle carrozze, calessi, "sedie rollanti" e carri, sotto pena del pagamento di una multa di mille scudi e il sequestro del mezzo incriminato⁵. Il transito (oltre che la sosta) di questi veicoli era infatti ritenuto causa sia di ingombro della sede stradale, sia di numerosi incidenti che vedevano coinvolti i pedoni a seguito delle difficoltà di circolazione in strade decisamente troppo strette⁶.

In realtà, bisogna sottolineare che esistevano numerose eccezioni a tale regola: intorno al 1680 si calcola che fossero in circolazione circa 180 carrozze, oltre ad un numero imprecisato di carri a due ruote, che, grazie alla concessione di apposite licenze e previo il pagamento di una tassa annua destinata alla manutenzione delle strade, potevano transitare lungo alcune direttrici principali del centro cittadino⁷. Tali agevolazioni contribuivano però a complicare ulteriormente una situazione viaria già piuttosto difficile: le strade erano strette e in molti casi consentivano solo un traffico senza veicoli; il commercio e le produzioni manifatturiere erano diffusi in ogni

commerciali e concentrazione edilizia, in EAD, *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Genova, ECIG, 1995, pp. 19-37.

⁴ Sull'attività di tale magistratura e sui compiti ad essa demandati sia in ambito portuale, che extraportuale, si veda P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra medioevo ed età moderna*, in G. DORIA, P. MASSA PIERGIOVANNI (a cura di), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", n.s., XXVIII/1, 1988, pp. 39-133.

⁵ Tale divieto viene rinnovato più volte nel corso del tempo (Archivio Storico del Comune di Genova [=ASCG], *Fondo Padri del Comune*, fl. 229, doc. 70 del 20 settembre 1680).

⁶ E' necessario però sottolineare che tra Cinque e Seicento anche altre città europee erano state costrette ad emanare provvedimenti di carattere restrittivo al fine di limitare (ma non comunque di vietare, come nel caso genovese) il traffico a ruote nei centri urbani: ad esempio, nella Londra elisabettiana solo 420 carri erano stati ammessi in città; a Parigi, invece, nel 1624 fu deciso di regolamentare la dimensione dei veicoli in circolazione. Con riferimento alle problematiche relative ai trasporti nelle principali metropoli europee si veda R.J. FORBES, *Roads to c. 1900*, in C. SINGER, E. HOLMYARD, A.R. HALL (a cura di), *A History of Technology*, vol. IV, Oxford, Clarendon Press, 1958.

⁷ La decisione di imporre una tassa sui veicoli in circolazione viene presa nell'agosto del 1680 in seguito alla constatazione da parte dei Padri del Comune del costante incremento delle spese di manutenzione delle strade in seguito all'aumento del traffico: "... la spesa di lastricare le strade della città per la frequenza delle carrozze, calessi, sedie, lettighe e leze [mezzi trainati da buoi] s'è così accresciuta che con tutto il maggior risparmio possibile da cinque anni in qua s'avvicina ad annue lire quasi otto milla, non ostante che si sia provveduto con distribuire la città in quartieri, e si stia attento a riparare ad ogni minima rotura prima che si facci maggiore pure scarsamente si provvede al bisogno ...". (ASCG, *Fondo Padri del Comune*, fl. 227, doc. 220 del 2 agosto 1667). Viene decretato così di ripartire la spesa prevista di 8000 lire annue in due parti: la prima, pari a 2000 lire, direttamente a carico della magistratura; la parte restante, da coprirsi invece tramite l'imposizione di una tassa di quattro scudi d'argento all'anno su ogni carrozza, calesse o carro in circolazione, ridotta a due scudi per le "sedie rollanti" (viene però precisato che "chi avesse carrozza, calesse e rolante, ò rollante e calesse, sia solamente tenuto al maggior pagamento delli scudi 4 e non di più"). *Ibidem*, fl. 229, doc. 70 del 20 settembre 1680.

spazio pubblicamente accessibile; i luoghi di produzione artigianale coincidevano spesso con le botteghe di vendita; lo smaltimento dei carichi sbarcati in porto e diretti verso l'oltregiogo, così come quello delle merci che giungevano alle porte della città per mezzo di carri o a dorso di bestie, era lento e difficoltoso in quanto doveva necessariamente essere effettuato a braccia dai facchini⁸.

La situazione si aggrava ulteriormente a partire dalla seconda metà del XVII secolo in seguito ad una lenta ma inarrestabile crescita della popolazione urbana: da circa 62.000 abitanti nel 1676, si passa a 72.000 nel 1703, per arrivare a circa 90.000 alla fine del secolo⁹. Come sottolinea Ennio Poleggi, "in tutte le zone popolari l'equilibrio originario tra spazi costruiti o no viene sempre più alterato, con una accentuazione di verticalismo ed una compressione degli spazi esterni"¹⁰. Parallelamente, gli unici interventi sulla viabilità degni di rilievo realizzati nel periodo consistono nell'allargamento di Piazza Acquaverde presso la porta di San Tommaso (che consentiva l'ingresso in città da occidente) nel 1754, di Strada Giulia un anno più tardi e, infine, nell'unione delle Strade Nuova e Balbi, realizzata tra il 1778 e il 1786 con l'apertura di Strada Nuovissima (oggi Via Cairoli)¹¹.

La frammentarietà di tali opere e la mancanza di un disegno complessivo fanno sì che in questo periodo Genova non subisca ancora quel deciso intervento nel sistema viario che ad esempio viene realizzato a Marsiglia tra la fine del XVII e l'inizio del XVIII secolo al fine di decongestionare la città vecchia¹²; come si vedrà inseguito, un radicale cambiamento nel tessuto urbano cittadino si avrà infatti solo a partire dagli anni Trenta dell'Ottocento¹³.

⁸ P. MASSA PIERGIOVANNI, *Genova: tra spazi commerciali e concentrazione edilizio*, cit., p. 26.

⁹ E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova, Fratelli Bozzi, 1973, pp. 55-56 e 70-76.

¹⁰ E. POLEGGI, P. CEVINI, *op. cit.*, p. 142.

¹¹ Con l'apertura di Strada Nuovissima si intendeva avvio al progetto di creazione di un percorso che consentisse l'attraversamento della città da levante a ponente, completato però solo dopo il 1825 con l'apertura di via Carlo Felice (attuale via XXV Aprile) tra Strada Nuova e Strada Giulia. Per un'analisi degli interventi realizzati sulla viabilità cittadina tra Sette e Ottocento vedi *Ibidem*, pp. 145-173.

¹² E. GRENDI, *Un mestiere di città alle soglie dell'età industriale. Il facchinaggio genovese fra il 1815 e il 1850*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", n.s., IV, 1964, p. 333. Sullo sviluppo della città di Marsiglia vedi G. RAMBERT, *Marseille. La formation d'une grande cité moderne: etude de géographie urbaine*, Marseille, Societe anonyme du semaphore de Marseille, 1934.

¹³ In realtà, i problemi della viabilità cittadina e dell'attraversamento carrabile del centro vengono affrontati per la prima volta in maniera organica già in epoca napoleonica, pur senza risultati tangibili. Il primo "Piano d'ingrandimento della città" verrà però presentato dall'architetto civico Carlo Barabino solo nel 1825 (E. POLEGGI, P. CEVINI, *op. cit.*, pp. 163-165).

2. LOGISTICA E FUNZIONALITÀ DEL SERVIZIO DI FACCHINAGGIO ALL'INTERNO DELLE MURA

La soluzione organizzativa messa in atto dalle autorità cittadine al fine di fare fronte ad un problema di viabilità sempre più evidente prende forma intorno alla metà del Settecento (per poi perfezionarsi in età napoleonica e durante la dominazione piemontese) e consiste nell'istituzione di una serie di compagnie di facchinaggio attive nei principali crocevia della città, specificamente destinate al trasporto di merci e persone (tramite l'utilizzo di portantine) all'interno delle mura¹⁴. Viene in pratica costituito un complesso servizio di trasporto pubblico, che, basandosi sull'utilizzo dell'energia umana, si rivolgeva ad una pluralità di utenti particolarmente ampia (dai viaggiatori, ai mercanti, ai liberi professionisti, ai ceti meno abbienti) ed era in grado di sopperire almeno parzialmente alle difficoltà di mobilità urbana dovute alla pressoché totale impossibilità di impiegare veicoli a trazione animale, ricordando per alcuni tratti i moderni servizi svolti dai pony express, dai taxi e da altri protagonisti della vita contemporanea.

Per quanto riguarda gli aspetti prettamente logistici, ciascuna Compagnia prendeva il nome dalla strada o dalla piazza che costituiva il punto di ritrovo e di stazionamento per i propri iscritti in attesa di ottenere un incarico di lavoro dai clienti di passaggio, oltre che il fulcro della rispettiva area di competenza (i cui confini erano però scarsamente delineati), all'interno della quale agiva in regime di monopolio. Le aree di sosta erano essenzialmente concentrate dentro il perimetro delle mura, generalmente in spiazzi antistanti alle chiese e comunque in prossimità delle porte di ingresso nella città o delle poche vie nelle quali era consentito il transito di mezzi a due o quattro ruote: ad esempio, partendo da ponente si incontravano le postazioni dei facchini di San Tommaso, presso l'omonima porta all'estrema periferia occidentale della città, seguite da quelli della Nunziata e di Santa Fede, per arrivare a coloro che operavano in posizione più centrale (San Luca, San Lorenzo; Sant'Ambrogio, San Bernardo, Campetto, Soziglia), fino a quelli che esercitavano il mestiere in prossimità della parte più orientale delle mura (Santo Stefano e Sant'Andrea). Nel corso del tempo, però, in seguito al progressivo allargamento del nucleo urbano, vengono istituite una serie di nuove "piazze", ovvero vengono create ulteriori aree di sosta in posizione decentrata (ad esempio a San Bartolomeo degli Armeni e a Granarolo), assegnate a

¹⁴ E' lecito però ipotizzare che anche nei decenni precedenti esistessero in città "camalli" cosiddetti "di Piazza" o "da portantina", ma, secondo quanto risulta dalla documentazione esaminata, si può presumere che tali lavoratori operassero in forma occasionale e al di fuori dei vincoli posti dalle autorità cittadine. Più precisamente, Edoardo Grendi segnala l'esistenza di 371 facchini "di Piazza" nel 1745, senza specificare le rispettive compagnie di appartenenza (E. GRENDI, *Un mestiere di città*, cit., p. 344). La documentazione inedita fino ad ora rinvenuta segnala invece l'esistenza di tali gruppi a partire dagli anni Ottanta del XVIII secolo.

compagnie di nuova costituzione, per far fronte alle mutate esigenze di mobilità da parte di una popolazione cittadina in costante crescita¹⁵.

L'oggetto del trasporto di competenza dei facchini era alquanto composito e nella maggior parte dei casi non prevedeva alcun tipo di specializzazione merceologica. Riguardava infatti:

- le merci arrivate in città per via di terra sopra carri o bestie e dirette verso le botteghe o i magazzini privati;
- i bauli, i bagagli e gli altri effetti personali dei viaggiatori che giungevano in città per mezzo di carrozze, calessi e “sedie rollanti” (ovvero una sorta di carri a due ruote), diretti verso le locande;
- i mobili e qualsiasi altro oggetto ingombrante da trasferire da un'abitazione ad un'altra;
- i passeggeri tramite l'utilizzo di portantine (chiamate “bussole”)¹⁶;
- gli ammalati dagli ospedali cittadini verso le rispettive abitazioni e viceversa;
- i defunti dalle abitazioni (o dagli ospedali) verso i luoghi di sepoltura (ad eccezione dei membri delle confraternite)¹⁷.

L'unico comparto all'interno del quale operava una compagnia specializzata era quello del trasporto di documenti legali e materiale a stampa dagli studi degli avvocati al tribunale e ad altri uffici pubblici (o viceversa), tramite l'utilizzo di “corbe” (ovvero di ceste di vimini all'interno delle quali venivano riposti i fascicoli), monopolio di un gruppo di facchini chiamati “Corbette di Piazza Nuova”¹⁸. Negli altri casi, invece, nonostante una formale distinzione tra compagnie de-

¹⁵ ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo francese*, reg. 635, “Registre de tous les portefais par stations”, anno 1806; *Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese*, reg. 636, “Ruolo de' facchini”, anno 1819; si vedano inoltre i ruoli dei facchini fino al 1832 (regg. 637, 638, 639, 640, 641) nei quali non si registrano cambiamenti sostanziali nel numero e nella localizzazione delle compagnie attive.

¹⁶ Si trattava di una sorta di seggiole portatili chiuse ai lati che venivano trasportate a braccia per mezzo di due stanghe (G. CASACCIA, *Vocabolario Genovese-Italiano*, Genova, Tipografia dei Fratelli Pagano, 1851, p. 56).

¹⁷ Era infatti previsto che “il trasporto dei cadaveri eccedenti l'età d'anni cinque dalle case alle stanze mortuarie, alli cimiteri, o chiese nelle quali è permesso tumularsi, è di diritto dei facchini da portantina, meno il caso che venissero associati da qualsivisia confraternita” In quest'ultimo caso i familiari potevano quindi usufruire dell'aiuto dei membri della confraternita evitando di utilizzare il servizio di facchinaggio (ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese*, reg. 496, *Ufficio dei Provveditori. Scali e Piazze diverse*, doc. 2 nivoso anno 14 [23 dicembre 1805], *Modulo di progetto per le rispettive classi di facchini e tariffe*, art. 7. Tale regolamento riprende quanto già previsto dalla normativa emanata il 25 luglio del 1803). Da sottolineare che la questione del trasporto dei defunti e degli ammalati ricoverati negli ospedali viene più volte affrontata dalle autorità (specialmente nel periodo compreso tra il 1800 e l'inizio degli anni Trenta) in seguito alle dispute che insorgevano piuttosto frequentemente tra i facchini da portantina delle diverse piazze e i becchini. Questi ultimi, dipendenti dall'Ospedale di Pammatone, non facevano infatti parte della categoria dei facchini e, secondo quanto stabilito dal regolamento del 20 ottobre 1803, godevano esclusivamente del diritto di trasporto degli ammalati dall'ospedale alle rispettive abitazioni (o al cosiddetto “ospedaletto”).

¹⁸ Nel lessico popolare i facchini appartenenti a tale compagnia erano infatti chiamati “corbette”, indicando con tale termine “colui che serve agli avvocati col portare in Tribunale i libri degli stessi necessari alla difesa delle

nominate “di piazza” (e quindi, almeno in linea teorica, specificamente destinate alla movimentazione di merci, bagagli e altri oggetti ingombranti) e compagnie “da portantina” (la cui attività aveva come oggetto principale il trasporto di persone), si registra una notevole intercambiabilità dei compiti, probabilmente dovuta alla necessità sia di garantire un servizio capillare all’interno delle mura, sia di fornire agli iscritti ai Ruoli sufficienti occasioni di guadagno¹⁹.

Da sottolineare però che tali gruppi di lavoratori costituivano una realtà separata (anche se non mancano alcuni punti di contatto) rispetto alle più conosciute compagnie di facchinaggio portuale, pur imitandone gli aspetti organizzativi e pur presentando problematiche del tutto analoghe. Come noto, infatti, lo scalo genovese era caratterizzato da una cronica carenza di spazi a terra che rendeva indispensabile l’utilizzo dei “camalli” per il trasporto dei carichi dalle banchine ai magazzini e viceversa. Il facchinaggio portuale, organizzato in una pluralità di compagnie (costituite sotto forma di Arti) secondo una specializzazione sia merceologica, che per aree di approdo, costituiva un mondo particolarmente complesso e fortemente regolamentato dalle autorità cittadine, sia per l’entità numerica della forza lavoro coinvolta (circa 2000 unità alla fine del Settecento), sia per le implicazioni di natura economica e sociale derivanti dall’esercizio di questa professione²⁰. Proprio tale sistema organizzativo, le cui origini risalgono all’inizio dell’età moderna, sembra costituire un vero e proprio modello per le compagnie di facchini “di piazza” sorte nella seconda metà del XVIII secolo. Ad esempio, al pari di quanto praticato in ambito portuale, il lavoro veniva assegnato ai facchini immatricolati secondo un sistema di turni, ma in molti casi vi era la facoltà da parte del cliente (specialmente in relazione al trasporto di documenti legali) di valersi di facchini cosiddetti “di confidenza”; restava invece proibito qualsiasi comportamento da

liti, forse così detto dall’uso di portar questi dentr’una corba” (G. CASACCIA, *op. cit.*, p. 151). Secondo quanto stabilito dai regolamenti per i facchinaggio era infatti loro diritto esclusivo “il portare dallo studio dei legali ai tribunali li libri e scritture dei quali abbisognassero, e così il riporto dai tribunali alli studi. La distribuzione delle stampe legali è però in facoltà di quello per cui sarà stampata qualche scrittura di distribuirla esso stesso, non potendo però servirsi di alcun altro sotto qualsivoglia titolo meno che dei detti Corbette” (ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese*, reg. 496, *Ufficio dei Provveditori. Scali e Piazze diverse*, doc. senza data ma del 1803).

¹⁹ Tale fenomeno diventa maggiormente evidente a partire dagli anni Venti dell’Ottocento, quando iniziano a ridursi i proventi derivanti dal trasporto di portantine a seguito dell’incremento che si registra nell’uso delle carrozze, reso possibile dalla lenta evoluzione della viabilità cittadina. Emblematico a questo proposito il caso dei facchini di Santa Fede che per tale ragione chiedono il diritto di trasportare i bauli e gli oggetti personali dei viaggiatori che arrivano in darsena, nel frattempo diventata stabilimento militare (*Ibidem*, doc. 23 agosto 1831).

²⁰ Sul facchinaggio all’interno dello scalo genovese si veda L. PICCINNO, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*, “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, n.s. XL, 2000, pp. 215-342; EAD., *Una “impresa portuale”: organizzazione interna e servizi offerti dalla manodopera operante nello scalo genovese in*

parte degli iscritti volto a procurarsi autonomamente incarichi di lavoro (recandosi ad esempio presso le abitazioni dei committenti o fermando per strada le carrozze di passaggio)²¹.

Le tariffe di trasporto erano fissate dalle autorità cittadine e dipendevano sia dalla tipologia dell'incarico, sia dalla lunghezza del tragitto da percorrere, mentre non erano previsti sovrapprezzi in caso di svolgimento del servizio in condizioni meteorologiche avverse. I regolamenti decretavano inoltre il numero di facchini da impiegare per ogni genere di trasporto, al fine di ridurre la possibilità di soprusi da parte delle compagnie a danno dei committenti: ad esempio, per scaricare una carrozza a quattro ruote dovevano intervenire sei uomini (ridotti a quattro per le "sedie a due ruote"), i quali erano incaricati di trasportare i bagagli dei viaggiatori nelle locande e di riporre i veicoli nelle rimesse²². In alcuni casi, inoltre, come in occasione del trasloco di mobili o di altri oggetti dalle abitazioni private, i committenti, pur essendo obbligati a servirsi dell'opera dei facchini della piazza più prossima all'abitazione stessa, avevano la facoltà di valersi anche della collaborazione del proprio personale di servizio (pur se limitata in genere a uno o due domestici)²³.

Le autorità cittadine quindi, se da un lato intendevano gestire tale attività al meglio, prevedendo una normativa rigida per l'assegnazione degli incarichi al fine di tutelare gli utenti e limitare i disordini, dall'altro avevano la necessità di garantire alle compagnie una quantità di lavoro minima per assicurare la sopravvivenza delle stesse. E' in tale ottica che è da leggersi l'obbligo per la popolazione di valersi del servizio di facchinaggio per il trasporto di mobili e bagagli anche se ciò non era strettamente necessario: sotto questo aspetto, la facoltà di utilizzare facchini di fiducia o di affiancare loro qualche membro del personale di servizio può essere visto come un tentativo di mediazione tra le problematiche di natura sociale e gli aspetti di carattere economico e funzionale del servizio di trasporto a braccia.

Età moderna, in S. ZANINELLI, M. TACCOLINI (a cura di) *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Milano, Vita e Pensiero, 2002, pp. 507 – 522.

²¹ Per quanto riguarda il trasporto dei documenti i regolamenti stabiliscono infatti "che da qui inanzi resti proibito alli Corbetta di andare nelle case e rispettivi scagni d'avvocati, procuratori, o case di particolari, o altrove, per procurarsi la dispensazione delle stampe" (ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese*, reg. 495, *Ufficio dei Provveditori. Scali e Piazze diverse*, doc. 11 agosto 1797). Più in generale, "è proibito a qualunque facchino di qualsivoglia stazione di portarsi nelle case, botteghe, magazzini, ed a bordo di bastimenti per accaparazione di lavoro" (*Ibidem*, doc. 23 giugno 1801).

²² ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese*, reg. 495, *Ufficio dei Provveditori. Scali e Piazze diverse*, doc. 5 novembre 1791.

²³ "Il camalaggio delle portantine appartiene esclusivamente alli facchini denominati da Bussola, egualmente che quello de mobili e mercanzie che occorrerà di far trasportare a proprietari e conduttori nel passare da una casa e da una bottega all'altra. In questi casi è permesso a chionque di servirsi unitamente a suddetti facchini di due domestici in servizio attuale, eccettuata qualunque altra persona, e segnatamente li lavoranti di bottega e le persone di

Le prime Compagnie di facchini “di piazza” e “da portantina” di cui si ha notizia intorno agli anni Ottanta del XVIII secolo sono quelle di San Filippo, di Piazza della Nunziata e i Corbette di Piazza Nuova (le prime due dedite al trasporto di portantine e al servizio di facchinaggio per le carrozze, la terza specializzata, come già accennato, nel trasporto di documenti), ma è lecito ipotizzare che all’epoca fossero già attivi anche altri gruppi²⁴. Secondo quanto riportato dal *Registre de tous les portefais par stations* compilato nel 1806, durante la dominazione francese, le Compagnie in attività risultano infatti essere dieci: affianco a quelle precedentemente menzionate, figurano i facchini di S. Stefano, S. Ambrogio, S. Lorenzo, Campetto, S. Tommaso, S. Bernardo, S. Andrea, per un totale di 159 iscritti²⁵.

Dal punto di vista organizzativo, le compagnie presentano caratteristiche assimilabili al modello corporativo, largamente diffuso nel panorama del facchinaggio portuale: ognuna di esse era infatti dotata di propri Ruoli e di un apparato normativo (che non sembra però costituire un vero e proprio Statuto) che stabiliva i criteri di ammissione e di comportamento degli iscritti; era inoltre prevista l’elezione di due consoli, i quali dovevano garantire il rispetto dei regolamenti e difendere gli interessi del sodalizio di appartenenza in occasione delle frequenti dispute che si verificavano tra “piazze” diverse per il diritto di camallaggio nelle varie zone della città.

Le compagnie erano poste sotto il controllo del Magistrato della Consegna (sostituito alla caduta della Repubblica dal Comitato dei Pubblici Stabilimenti prima, e dall’Ufficio dei Provveditori poi)²⁶, ed erano tenute a rispettare, oltre alle norme specificamente loro destinate, anche i regolamenti generali per il facchinaggio (riguardanti quindi anche le maestranze operanti in ambito portuale) emanati in più occasioni specialmente durante la dominazione francese e in epoca sabauda²⁷. Le autorità investite della supervisione e regolamentazione dell’attività di questi grup-

campagna” (*Ibidem*, reg. 496, *Ufficio dei Provveditori. Scali e Piazze diverse*, doc. 2 nivoso anno 14 [23 dicembre 1805], “Modulo di progetto per le rispettive classi di facchini e tariffe”, art. 5) .

²⁴ La documentazione rinvenuta riporta infatti numerosi riferimenti a regolamenti emanati al riguardo in epoca precedente pur senza fornire ulteriori dettagli (ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese*, reg. 495, *Ufficio dei Provveditori. Scali e Piazze diverse*, docc. 25 maggio 1789, 15 giugno 1790, 5 novembre 1791).

²⁵ ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo francese*, reg. 635, “Registre de tous les portefais par stations”, anno 1806.

²⁶ Da sottolineare che tali organi convogliarono al loro interno tutte le funzioni appartenenti alle diverse magistrature attive fino alla caduta della Repubblica ed avranno quindi funzione di controllo sull’intero sistema del facchinaggio, incluso quello portuale (ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese*, reg. 491, doc. 28 maggio 1827). Sull’argomento si veda E. GRENDI, *Un mestiere di città*, cit., pp. 345-347; L. SAGINATI, *L’Archivio Storico del Comune di Genova*, Genova, Comune di Genova, 1974, pp. 5-6.

²⁷ In epoca francese da segnalare soprattutto i regolamenti emanati rispettivamente il 25 luglio 1803 e il 23 dicembre 1805. Durante la dominazione sabauda di notevole importanza per la sua completezza il *Progetto per la generale organizzazione de facchini e loro tariffe* promulgato il 23 maggio 1817 (ASCG, *Fondo amministrazione decurionale*,

pi di mestiere avevano il compito di autorizzare la costituzione di nuove compagnie e di approvarne i Capitoli, di dirimere le controversie e, soprattutto, di fissare il numero massimo di immatricolati per ciascun gruppo. Quest'ultimo aspetto assume un'importanza primaria specialmente durante la Restaurazione e nei primi anni della dominazione piemontese, quando si verifica un cospicuo incremento degli iscritti dovuto alla necessità di accogliere nei Ruoli i numerosi reduci di guerra ed un parallelo incremento del numero delle compagnie in attività, che salgono a quindici: vengono infatti istituite le nuove "piazze" di Soziglia, Strada Nuova, S. Luca, S. Fede e S. Lazaro (quest'ultima dedita esclusivamente al trasporto di portantine).

A tale proposito, il *Progetto per la generale organizzazione dei facchini e loro tariffe* emanato dall'Ufficio dei Provveditori nel 1817 fissava per ciò che concerne le compagnie dei facchini di piazza i seguenti limiti numerici: S.Stefano, S.Ambrogio, S.Andrea, S.Lorenzo, S.Bernardo, Campetto, Soziglia, S.Luca, Strada Nuova, S.Filippo, S.Fede, S.Tommaso, S.Lazaro e Corbette di Piazza Nuova otto iscritti per ciascuna, aumentati a dodici per la compagnia della Nunziata, per un totale massimo previsto di 124 immatricolati²⁸. Le prescrizioni, però, non sembrano venire rispettate, in quanto la pressione sull'offerta di lavoro era evidentemente troppo alta per essere contenuta entro i limiti previsti: i Ruoli compilati nel 1819 riportano infatti i nomi di 223 facchini effettivamente in attività ripartiti nelle quindici Compagnie precedentemente menzionate²⁹. Come si evince dalla seguente tabella, solo i gruppi della Nunziata e di S. Lazaro risultano leggermente sottodimensionati, mentre gli altri, ad eccezione dei Corbette di Piazza Nuova, perfettamente nei limiti, registrano un numero di immatricolati doppio e in alcuni casi triplo rispetto ai limiti fissati dai regolamenti³⁰. Il trend rimane pressoché stazionario nei decenni successivi: infatti, i Ruoli compilati tra il 1820 e il 1821 segnalano la presenza di tredici compagnie (ma le due mancanti all'appello, ovvero quelle della Nunziata e di Piazza Nuova, erano certamente ancora in attività) per un totale di 211 iscritti e una media per ciascun gruppo (circa 14 unità) che rimane

governo piemontese, reg. 496, *Ufficio dei Provveditori. Scali e Piazze diverse*, doc. 23 maggio 1817). Per la trascrizione completa di quest'ultimo, composto da ben 21 articoli, si veda L. PICCINNO, *Economia marittima e operatività portuale*, cit., pp. 495-510.

²⁸ Oltre a fissare i suddetti limiti numerici, il regolamento prevedeva che "gli fachini attuali al servizio dei rispettivi scali, o piazze sono conservati nel numero in cui esistono, e l'Ufficio non ne potrà più ascrivere se non per il compimento del numero di sopra stabilito" (ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese*, reg. 496, *Ufficio dei Provveditori. Scali e Piazze diverse*, doc. 23 maggio 1817, art. 2).

²⁹ Quasi tutte le Compagnie presentano infatti alcuni posti vacanti (ad esempio a causa della morte o dell'abbandono dell'attività da parte di qualche iscritto) in attesa di essere assegnati. E' necessario quindi evidenziare che se ai fini dell'analisi si considera il numero degli immatricolati previsto dai Ruoli per ciascun gruppo, inclusi i posti momentaneamente non occupati, la cifra totale degli iscritti sale a 254 unità (*Ibidem*, reg. 636, "Ruolo de' facchini", anno 1819. Per la trascrizione completa di tale documento si veda l'Appendice al presente lavoro).

³⁰ La media degli immatricolati nelle restanti compagnie è di circa 14 unità, dalla quale si discosta in maniera rilevante la Compagnia di S. Filippo, che registra 27 iscritti effettivi.

sostanzialmente stabile; i dati relativi al 1825 segnalano invece la presenza di 17 sodalizi (essendo state costituite nel frattempo le nuove compagnie di Granarolo e di S. Bartolomeo degli Armeni) per un totale di 254 facchini in attività, scesi a 229 all’inizio degli anni Trenta³¹.

Tab. 1 Iscritti ai Ruoli in anni diversi

Nome della Compagnia (Piazza)	n° iscritti				
	1806	1819	1820-21	1825	1831-32
S. Stefano	13	14	12	12	14
S. Ambrogio	14	13	15	16	12
S. Lorenzo	16	13	13	15	16
Nunziata	15	11	?	15	15
Campetto	19	16	16	17	16
S. Tommaso	11	16	14	15	13
S. Filippo	27	27	31	29	26
S. Bernardo	19	14	14	15	15
Corbette di Piazza Nuova	9	8	?	6	6
S. Andrea	16	12	11	15	10
Soziglia	-	18	15	14	13
S. Luca	-	14	16	14	13
Strada Nuova	-	19	30	24	21
S. Fede	-	22	18	22	22
S. Lazaro da portantina	-	6	6	7	3
Granarolo	-	-	-	9	7
S. Bartolomeo degli Armeni	-	-	-	9	7
Totale	159	223	211	254	229

Fonte: ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo francese*, reg. 635, “Registre de tous portefais par stations” anno 1806; *ibidem, governo piemontese*, reg. 636, “Ruolo de’ facchini”, anno 1819; reg. 637, “Ruolo de’ facchini”, anni 1820-1821; reg. 639, “Ruolo de’ facchini”, anno 1825; reg. 641, “Ruolo de’ facchini”, anni 1831-1832.

Le motivazioni che spiegano una crescita così imponente di questo settore nell’arco di tempo considerato (ovvero dalla fine del Settecento agli anni Trenta del secolo successivo), valutabile intorno al 44% per quanto riguarda il numero degli immatricolati e pari al 70% in relazione al numero di Compagnie attive, sono molteplici e riguardano aspetti di carattere economico, urbanistico, ma anche sociale. Infatti, se da un lato l’incremento della popolazione urbana, il progressivo sviluppo del turismo d’élite e l’espansione dei confini del centro cittadino verso zone periferiche rendono indispensabile la creazione di nuove “piazze” per fornire un servizio di facchinaggio adeguato all’interno di un nucleo urbano in continua espansione, dall’altro non bisogna dimenticare che il facchinaggio (sia quello portuale che quello di “piazza”) era considerato

³¹ I dati riportati si riferiscono al numero effettivo di facchini iscritti ai ruoli di ciascuna Compagnia negli anni in cui sono stati effettuati i censimenti. I Ruoli compilati tra il 1806 e il 1821 riportano sovente l’indicazione di alcuni posti lasciati temporaneamente vacanti, che, ai fini di questa analisi, non sono stati conteggiati. Tale fenomeno non si registra più (se non in maniera assolutamente marginale) a partire dal 1825, in quanto a partire da tale data le Compagnie inizieranno ad operare a pieno organico, con una copertura pressoché completa dei posti disponibili.

un importante sbocco occupazionale per una popolazione cittadina in costante crescita, oltre che una sorta di “terapia sociale” e di “domicilio sorvegliato” per i delinquenti (emblematico il detto “ci si redimeva camallando”)³². Per tale ragione, i regolamenti per il facchinaggio emanati durante la dominazione sabauda prevedevano norme di ammissione ai Ruoli volte a privilegiare i cittadini genovesi a scapito di quelli dell’entroterra o delle Riviere: a partire dal 1817, infatti, le nuove immatricolazioni vengono riservate per tre quarti ai nativi della città (o ivi domiciliati da almeno dieci anni), mentre la restante parte è lasciata agli abitanti delle campagne; inoltre, l’età minima necessaria per poter esercitare il mestiere di facchino viene fissata in diciotto anni, da comprovarsi mediante la presentazione della fede di battesimo; viene infine posto il divieto di ammettere nei ruoli facchini legati da parentela di primo grado, mentre non è richiesto il pagamento di alcuna quota di immatricolazione per i nuovi iscritti³³.

Analizzando le informazioni contenute nei Ruoli compilati tra il 1806 e il 1832 è possibile costruire un quadro approssimativo della provenienza dei facchini iscritti alle diverse compagnie³⁴. Secondo quanto si evince dai dati esaminati, circa il 49% dei lavoratori risulta essere originario dell’entroterra genovese (Lumarzo, Busalla, Pentema, Novi) o di località situate nell’attuale periferia cittadina (Coronata, Rivarolo, Voltri, Quezzi), il 40% è nato a Genova, mentre la restante parte proviene dalle Riviere (circa il 6% da quella di Levante e il 5% da quella di Ponente); indipendentemente dal luogo d’origine, tutti gli iscritti risiedono all’interno delle mura, in molti casi in prossimità della zona nella quale esercitano la loro attività; da sottolineare infine che appare alquanto limitata la presenza di legami familiari tra i membri delle varie compagnie, mentre, nonostante il divieto posto dalle autorità, si segnalano alcuni casi (peraltro piuttosto sporadici) di trasmissione ereditaria del posto. I fenomeni di trasferimento degli iscritti da una compagnia all’altra (pratica abbastanza consueta nel facchinaggio portuale) sono pressoché nulli: tale fatto, se unito ad una conflittualità tra i gruppi relativamente contenuta, sembra indicare una ripartizione del lavoro piuttosto equa ed una condizione di vita degli immatricolati abbastanza soddisfacente. La situazione tenderà però a modificarsi negativamente all’inizio degli anni Trenta, quando i cambiamenti nella viabilità cittadina da un lato, e la forte spinta verso la liberalizza-

³² Sui problemi di natura sociale del facchinaggio si veda E. GRENDI, *Un mestiere di città*, cit., pp. 343-347.

³³ A tale proposito vigeva solo l’obbligo di versare un’oblazione all’Opera di Nostra Signora. Tali norme riguardavano anche i facchini del porto, ad eccezione di quella relativa al divieto di ammettere lavoratori legati da parentela, riservata esclusivamente ai facchini da portantina (ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese*, reg. 496, *Ufficio dei Provveditori. Scali e Piazze diverse*, doc. 23 maggio 1817, art. 3).

³⁴ Non sempre infatti i Ruoli riportano le informazioni relative al luogo di origine dei facchini immatricolati, ma il campione di dati raccolti (riguardante circa l’85% degli iscritti) appare comunque significativo.

zione del lavoro dall'altro, porteranno all'abolizione delle compagnie e alla loro successiva trasformazione in Società di Mutuo Soccorso³⁵.

3. L'EVOLUZIONE NELLA VIABILITÀ CITTADINA E IL TRAMONTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO A BRACCIA

L'esperienza di un servizio pubblico di trasporto all'interno delle mura cittadine così organizzato termina il 16 dicembre del 1837, data in cui viene decretata la formale soppressione delle Compagnie (sia di piazza, che da portantina) e la conseguente liberalizzazione del mestiere. Il provvedimento (che costituirà il punto di partenza per la successiva soppressione anche delle compagnie operanti in ambito portuale) viene giustificato dalle autorità sabaude con le seguenti parole:

“onde rendere più facili e comodi i mezzi di trasporto degli effetti mobili, merci ed altri oggetti qualunque, con aprire un sì fatto ramo di lavoro e d'industria alla libera concorrenza di ognuno, ad esempio di quanto si pratica in quasi tutte le città commercianti”³⁶

Nel frattempo, inoltre, l'assetto viario della città si era lentamente modificato, riducendo le occasioni di lavoro per i facchini: nel 1818, infatti, era stato parzialmente risolto il problema dell'attraversamento carrabile della città grazie alla sistemazione della strada da San Teodoro a Fassolo (attuali vie BuoZZi e San Benedetto), che consentiva di raggiungere in carrozza il centro attraverso l'antica porta di San Tommaso. Nel 1822 il re Carlo Felice, su pressante richiesta degli organi di governo locali, aveva nominato una commissione deputata allo studio della realizzazione di una strada “carrettiera” di attraversamento della città e al servizio del porto al fine di risolvere definitivamente l'annosa questione del collegamento tra la viabilità esterna di ponente e quella di levante. Il progetto viene però approvato solo nel 1835, quando Carlo Alberto dichiara opera pubblica la “strada carreggiabile che dalla Porta di San Tommaso, nella direzione della Darsena e del Porto fino alla Dogana, e di là verso San Lorenzo, piazza Nuova (attuale Matteotti) e San Domenico (attuale De Ferrari), mette per via Giulia (attuale XX Settembre) alla Porta dell'Arco (attuale ponte Monumentale)”³⁷. Ha inizio così la costruzione della carrettiera Carlo

³⁵ Secondo la catalogazione fornita da Leo Morabito e Emilio Costa relativa al fenomeno dell'associazionismo a Genova e nella sua Provincia, nel 1853 viene costituita la “Società di Mutuo Soccorso dei facchini da portantina”, mentre l'emanazione del primo Statuto risale all'anno successivo (L. MORABITO, E. COSTA [a cura di], *L'universo della solidarietà. Associazionismo e movimento operaio a Genova e Provincia*, Genova, Provincia, Assessorato alle attività e beni culturali, 1995, p. 363).

³⁶ ASCG, *Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese*, reg. 617, doc. 16 dicembre 1837.

³⁷ E. POLEGGI, P. CEVINI, *op. cit.*, p. 165; G. PELLEGRINI, *Il fronte mare di Genova. Studi e rilievi*, Genova, COEDIT, 2004, pp. 9-11.

Alberto, ovvero dell'attuale via Gramsci (1837-1844), conclusa solo pochi anni prima che iniziassero i lavori di costruzione della strada ferrata.

Finalmente, intorno al 1840 le carrozze private e pubbliche che circolano regolarmente in città sono ormai centinaia, mentre circa duemila arrivano annualmente da fuori; nel 1844, infine, viene ufficialmente aperto l'attraversamento della città ai "carri di qualsiasi dimensione"³⁸ e vengono predisposte aree di sosta regolamentata in numerose piazze del centro cittadino. Le modificazioni del sistema viario consentono quindi la definitiva affermazione del trasporto su ruota, liberando il traffico delle merci e dei passeggeri dalla schiavitù dei trasbordi e limitando considerevolmente l'area di monopolio dei facchini.

³⁸ In particolare, il regolamento emanato il 2 gennaio del 1844 dall'Ufficio Edile si riferiva al traffico di carrozze e carri mossi da una sola bestia, dei carri a quattro ruote trainati da due buoi, delle carrette e degli altri mezzi di locomozione (E. GRENDI, *Un mestiere di città*, cit., p. 335).

APPENDICE

ASCG, Fondo amministrazione decurionale, governo piemontese, reg. 636, "Ruolo de' facchini". anno 1819.

S. Stefano

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1					
2	Gotusso	Carlo q. Giuseppe	Carlino	Genova	Ravecca
3	Cevasco	Nicolò q. Antonio	Tognacca	Quezzi	Alremo
4	Della Casa Grande	Felice	Bastardo	Genova	Ospitale
5	Garaventa	Giuseppe q. Gio Batta	Ciuccio	Idem	Palizzucco
6	Garaventa	Antonio q. Lazaro	Parpella	Idem	Perea
7	Castello	Emanuelle di Pietro	Manuello	Genova	Vico Agogliotti
8	De Barbieri	Lorenzo q. Michele	Lippo	Rapallo	Seminario
9	Canepa	Francesco q. Altro	Minuto	S. Martino d'Albaro	S. Martino
10	Isola	Pasquale q. Antonio	Subissa gatti	Genova	Portoria
11	Ronco	Nicolò q. Francesco	Fenugesco	Genova	Case nuove
12	Rimassa	Francesco di Giuseppe	-	S. Stefano di Ronco	S. Cattarina di rimpetto al Curlo
13					
14	Massa	Agostino q. Francesco		Genova	Vico Salvaghi
15	Valle	Gio q. Andrea	Boddi	Perea	Perea
16					
17	Sbarbaro	Domenico di Agostino	S. Agostino	Genova	Colle

S. Andrea

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1					
2					
3					
4	Gandolfo	Andrea q. Angelo	Moro	Testana	Vico mezzo di Strada Giulia
5	Fossa	Giacomo q. Gio Batta	Fossa	Moranego	Orti S. Andrea
6	Schenone	Giacomo q. Giuseppe	Bin	Lumarzo	Vico Fico
7	Traverso	Georgio q. Angelo	Non mi tocca	Tegli in Polcevera	Ravecca
8	Fossa	Francesco q. Antonio	Pacifico	Moranego	Vico Dritto
9					
10	Oneto	Gaetano q. Tomaso	Messé	Genova	Vico Agogliotti
11	Carbone	Antonio di Benedetto	Piegamorti	Moranego	Salita S. Andrea
12	Corzetto	Nicolò q. Gio Batta	Morte	Varni	Cannetto
13	Siri	Stefano q. Matteo	Scoratta galline	Ovada	al Prione
14	Firpo	Pasquale di Nicolo	Tiracarte	Sestri di Ponente	Salita S. Andrea
15	Zanardo	Antonio di Carlo	Prete	Arpe	Vico S. Andrea
16	Figallo	Benedetto q. Vincenzo	Moretto	Albaro	Albaro

S. Ambrogio

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1					
2 +	Simonetti	Domenico q. Antonio	Poco ajuto	Moranego	Vico Pomo granato

3	Vassallo	Giuseppe q. Domenico	Frata	Albaro	Vico Pizzaculo
4+	Dagnino	Giovanni q. Giuseppe	Mustacchi	S. Lorenzo	Vico Pomo granato
	Cicasco	Giuseppe q. Luca	S. Giuseppe	S. Salvatore	Cocagna
5	Costa	Gaetano q. Stefano	Toccalabiscia	S. Steffano	Vico Campisano
6					
7	Ballero	Domenico q. Gio Batta	Sestrino	Sestri	Cristo dei Servi
8	Riva	Francesco q. Bartolomeo	Leiraro	Staglieno	S. Andrea
9	Olivari	Domenico q. Giuseppe	Barbotto	Genova	Vico Ponte fico
10	Fossa	Bartolomeo q. Giuseppe	Poeta	Moranego	Vico Pizzaculo
11	Curlo	Camillo di Gio Batta	-	Genova	Strada Balbi
12	Vaccaro	Nicolo d'Angelo	Buscaria	Borgo Bisagno	Villetta della Marina
13	Rebuffo	Giuseppe q. Ambrogio	Raschiafeluche	Frascinello	S. Defendente
14					
15	Boccardo	Gio Batta di Sebastiano	Bacco	Castello	Orti S. Andrea
16	Corzetto	Andrea q. Gio Batta	Paisan	S. Steffano	Vico di mezzo

S. Lorenzo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1					
2	Passalacqua	Francesco q. Gerolamo	Beccolino	S. Steffano	Vico Fico
3	Traverso	Antonio q. Gio Batta	Pentemino	Pentema	Colle
4	Cordaro	Giuseppe q. Vincenzo	S. Genesio	Novi	S. Genesio
5	Timossi	Domenico q. Gio Batta		Carosio	Genova S. Giorgio
6	Repetto	Francesco q. Lorenzo	Buciasso	Bussalla	S. Croce
7	Passano	Carlo q. Domenico	Misesa	Castagnola	Ravecca
8	Marcenaro	David q. Andrea	Davidino	Vigne	Vico Santi
9	Demartini	Francesco q. Giacomo	Giuda	Gallarie	Mascherona
10	Corzetto	Domenico q. Agostino	Raschia	S. Steffano	Vico di mezzo
11					
12	Corzetto	Carlo q. Giuseppe	Carlipacco	S. Steffano	Vico di mezzo
13					
14	Traverso	Andrea q. Giuseppe	Scorriserve	Busalla	Vico Vecchietti
15					
16					
17	Cannevaro	Ambrosio q. Giacomo	Mustagni	Genova	Vico mezzo S. Steffano
18					
19	Scaniglia	Giuseppe q. Alberto	Parpagiora	Borzoli	S. Genesio

S. Bernardo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1+	Posciallo	Antonio q. Francesco	Bechetto	Croce de fieschi	Vico Ripalta
	Scrivani	Antonio q. Domenico	Sciamadda	Rondanino	S. Catterina
2	Zanardo	Gio Batta q. Sebastiano	Zeneise	Genova	Colle
3					
4	Daccorsi	Francesco q. Domenico	Beconovello	Lerice	Vico Ripalta
5+	Carbone	Gaetano q. Giuseppe	Mirandola	Genova	Cocagna
6	Chiappa	Nicolò q. Bartolomeo	Buscio	Pegli	Servi
7	Cazella	Gio Batta q. Giuseppe	Montacagna	Genova	S. Donato
8					
9					

10	Marchese	Giuseppe q. Lazaro	Roccio	Genova	Vico Sacco
11	Passalacqua	Paolo q. Pietro	Lagoggia	Quarto	Mascherona
12	Ferrari	Antonio q. Gio Batta	Due scale	Genova	Vico Ripalta
13	Balletto	Domenico q. Angelo	Brucciacristi	Bargagli	Vico Vecchietti
14	Migone	Nicolò q. Pasquale	Buonavoglia	S. Ilario	Vico Fico
15	Rapallo	Giuseppe q. Lazaro	Frega tette	Genova	Pozzetto Grazie
16	Lavagnetto	Tommaso q. Francesco	Mezz'uomo	Genova	Ravecca
17	Ferrando	Francesco q. Antonio	Leitaro	Mignanego	S. Steffano

Campetto

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1	Rossi	Paolo q. Francesco	Tocca tette	Genova	Vico dritto Portoria
2	Patrone	Antonio q. Antonio	Tira carri	Ajaccio	Vico mezzo Portoria
3	Dagnino	Agostino q. Bartolomeo	Regio	Genova	Piazza dello Spedale
4	Scribanis	Bartolomeo q. Domenico	Gabaja	Rondanino	Vico Angeli
5	Carbone	Giuseppe q. Agostino	Ombra	Genova	Ponticello
6	Montebruno	Emanuelle q. Filippo	Sepetta	Genova	Vico Salvaghi
7					
8	Guerini	Giovanni q. Pasquale	Miseria	Genova	Salita S. Leonardo
9	Pisano	Andrea q. Pietro	Bociano	Voltri	Macelli Soziglia
10					
11	Pendola	Stefano q. Pietro	-	Rapallo	Vico Pepe
12	Campodonico	Giuseppe q. Gio Batta	Tocchi torchi	Rapallo	Vico Vacca
13	Rondanina	Giuseppe q. Gio Batta	Cillo	Coronata	Lucchi
	Dodero	Andrea q. Desiderio	-	Albaro	Chiappe
14	Casagrande	Felice Fortunato	Bolla	-	Chioostro S. Lorenzo
15	Marcenaro	Antonio q. Pietro	Due soldi	Genova	Vico Gelsomino
16	De Cosmi	Gaspare q. Carlo	Ciriffo	Idem	Colle
17					
18	Campi	Andrea q. Gio Batta	Lillo	S. Cipriano	Vico Neve
19					
20	Maggi	Andrea q. Giovanni	Pecora	Sori	Vico Neve

Soziglia

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1 +	De Negri	Carlo q. Giuseppe	Fainà	Vigne	Vico Neve
2	Roba	Steffano q. Niccolo	Murta	Maddalena	Vico Salvaghi
3	Revello	Lorenzo q. Gio Batta	Naso	Carmine	Macelli Soziglia
4	Garaventa	Gio q. Gio Batta	Scorri serve	S. Steffano	Vico Santi
5	Proietto	Bartolomeo q. Prospero	Dentin	Carpina	Vico Bellefiglie
6	Demartini	Giacomo q. Gio	Ciarcella	Maddalena	Vico Salvaghi
7	Brascesco	Gerolamo q. Bernardo	Fuino	Maddalena	S. Siro
8	Cavagnaro	Silvestro q. Antonio	Spezino	Maddalena	Vico Macelli
9	Cevasco	Giovanni q. Antonio	Fornaro	Bargagli	Ponticello
10	Poggi	Giuseppe q. Prospero		Manesseno	Maddalena
	Cardinale	Angelo di Bartolomeo		Genova	Vico Vacca
11	Rubattino	Gio Batta q. Angelo	Bellatighe	S. Agnese	Annonciata
12	Noce	Francesco q. Gio Batta	Tocca la frigna	S. Siro	Vico Lavagna
13	Fontana	Angelo q. Giacomo	Angelo	Frassinello	Vico Vigna
14	Traverso	Andrea q. Giacomo	Mursina	Rivarolo	Vico Duca
15	Scribanis	Bartolomeo q. Giovanni	Giuda	Rondanina	Vico Fico

16	Alberti	Antonio q. Agostino	Ghorne	Maddalena	Piazza Serra
17	Solari	Giuseppe q. Lazaro	Rebella forche	Sestri di Levante	Vico Lavagna
18	Sanguineti	Bastiano q. Prospero	Fiamadda	Albaro	Vico Pepe

S. Luca

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1	Ratto	Andrea q. Francesco	Giuda	Castagna	Caracire
2	Opisacco	Lorenzo q. Gio Batta	Sarmoja	Genova	Vico Osteria
3 +	Sanguineti	Nicolò q. Giuseppe	Ciavain	Chiavari	in Osteria
	Torasco	Giacomo q. Gio Batta		Casanova	S. Domenico Genova
4	Capurro	Giuseppe q. Angelo	Trombetta	Genova	Vico Pessetto a Prè
6	Bisso	Gio Batta q. Giuseppe	Poco ajuto	S. Stefano	Maddalena
7	Rossi	Lorenzo q. Giuseppe	Gaione	Rivarolo	Vico Pepe
8					
9 +	Bona	Gio Batta q. Pietro	Cattalano	Savona	S. Pancrazio
10					
11					
12	Remaggi	Andrea q. Agostino	Moro di recodisa	S. Biaggio Polcevera	Vico Angeli
13	Garaventa	Antonio q. Gio Batta	Quattro occhi	Genova	Case Nuove
14	Tagliavacche	Luca q. Giuseppe	Merda amara	Vignanego	S.M. Angelorum
15	Dasori	Gio Batta q. Angelo	Pulcinella	-	Vico Lavagna
16	Gnecco	Giacomo q. Gio Batta	Sordo	Genova	S. Tommaso
17	Branesco	Antonio q. Pasquale	Nano	Carminello	Maddalena

Strada nuova

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1	Regiardo	Steffano di Gaetano	Baxaseportue	Costa Clavarezza	Portoria
2+	Oberto	Giuseppe q. Gio Batta	Fiamingo	Genova	Maddalena
	Massa	Antonio q. Giuseppe			
3	Revello	Giuseppe q. Gio Batta	Picosso	Genova	Vico Duca
4	Banchero	Giulio di Gio Batta	Garzone del Boja	Prè	S. Domenico
5	Scribanis	Carlo q. Marco	Pianta forche	Maddalena	Vigne
6	Rebosio	Pasquale q. Mari Antonio	Tonno	Montobbio	Vico Ferro
7	Delucchi	Andrea q. Gerolamo	Vanni e vegni	Idem	Vico Ferro
8	Rocca	Pasquale q. Bernardo	Lacchi	Chiavari	Maddalena
9	Ferrari	Giuseppe q. Antonio	Basanaro	Isole Borromee	Focine
10	Gronzona	Bartolomeo q. Gio Batta	Carosio	Carosio	Piazza Portello
11	Banchero	Emanuele q. Giovanni	Turco	S. Sabina	Vico Pace
12	Medica	Giovanni q. Francesco	Tassone	Genova	S. Siro
13	Rigiardo	Pietro di Francesco	Boja vecchio	Genova Maddalena	S. Siro
14	Medica	Gio Batta di Giorgio	Testa di morto	Genova	S. Siro
15	Parodi	Gerolamo q. Giuseppe	Nasetto	Genova	Carmine
16	Bracesco	Giovanni			
17	Poirè	Prospero Giuseppe q. Francesco	Bontempo	Maddalena	Vico Salvaghi
18	Curlo	Niccolò q. Gio Batta	Becchafighe	S. Giacomo	S. Marcellino
19	Cambiaso	Tomaso q. Niccolò	Parrocchia	Comaco in Polcevera	Prè

S. Filippo

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1	Bagnara	Bartolomeo q. Agostino	Mangia cristiani	Sestri a Ponente	Vico di S. Sbina
2	Pizzorno	Nicolò q. Simone	Carobba	Rosiglione	Carmine
3	Passalacqua	Giuseppe di Antonio	Storto	Genova	Vico Nuovo Portoria
4	Parodi	Antonio q. Giuseppe		S. Pier d' Arena	Castellaccio
5	Danero	Gio Batta q. Giacomo	Sette beccie	Genova	Quattro Canti S. Francesco
6	Poirè	Gio Batta q. Michele	Casca morti	Fraxinello	S. Sabina
7	Fontana	Giacomo q. Gio Batta	Malafede	Genova	Carmine
8	Gardini	Luigi q. Antonio	Porco	Vico Quattro canti S. francesco	
9	Banchero	Antonio di Benedetto	Tetta	S. Mariaa di Carvi	S. Matteo
10+	Reggiardo	Angelo di Francesco	Boja	Genova	Strada novissima
	Isolabella	Giuseppe di Gio Batta	Lupo	Sestri	S. Vincenzo
11	Maroggi	Francesco q. Felice	Attissa attissa	Genova	Carmine
12	Trucco	Pietro q. Giuseppe	Frega tette	Montoggio	Vico Pace
13	Scaniglia	Giuseppe q. Alberto	L'orco	Borzoli	Prè
14	Passadore	Antonio di Francesco	Scuija luzie	Spezia	Strada nuova
15					
16					
17	Dellepiane	Giacomo q. Francesco	Spella cristi	San Quilico	Strada nuova
18	Dagnino	Filippo q. Antonio	Lecca bernardi	S. Sabina	S. Sabina
20+	Trucco	Francesco q. Francesco	Barbetto	Genova	Carmine
	Torre	Giorgio q. Francesco	Tirracarri	S. Olcese	in Sossiglia vico Lavagna
21	Roagna	Andrea q. Giuseppe	Monta donne	Campomorone	Vallechiara
22					
23	Parodi	Benedetto q. Giacomo	Giuseppo	Voltri	Vico Lavagna
24	Banchelo	Carlo q. Lorenzo	Sciu di verdi	S. Sabina	Vallechiara
25	Fontana	Antonio q. Giacomo	Pianta forche	Fraxinello	S. Nicolosio
26	Delucchi	Giuseppe q. Antonio	Trua	Montalbio	Piazza Ospitale
27	Pendola	Lorenzo q. Pietro	Trampeo	Rapallo	Salita S. Bernardino Carmine
28					
29	Ratto	Gerolamo di Andrea	Sussa bugne	Genova	Vallechiara
30					
31	Corzetto	Gio Batta q. Bartolomeo	Salta montagna	Genova	Vico di Mezzo in Portoria

S. Fede

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1	Podestà	Gio Batta q. Santino	Cianta malanno	Rovereto	S. Sabina
2	Corallo	Marc' Antonio q. Bartolomeo	Zemma	Genova	Piazza S. Fede
3					
4	Pittaluga	Luigi q. Pietro	Sbiretto	Genova	Vico Largo Prè
5					
6	Boero	Andrea q. Antonio	Gambe despese	S. Martino	Piccapietra
7	Bacigalupo	Giuseppe q. Domenico	Fallito	Palmetta	Vico largo Prè
8	Lagomarsino	Giovanni q. Domenico	Moretto	Genova	Vico Monachette

9					
10+	Rubattino	Antonio q. Andrea	Ciriffa	Montobbio	S. Sabina
11	Vexina	Fortunato	Salta la macchia	Recco	Prè
12	Nicora	Giuseppe q. Andrea	Nicora	Bargagli	S. Fede
13					
14					
15					
16					
17	Banchero	Giuseppe q. Tommaso	Craino	S. Maria di Carzi	S. Sabina
18					
19	Bisagno	Giuseppe q. Antonio	Besagno	Manesseno	S. Nicolosio
20	Derchi	Francesco q. Cristoffaro	Tartaglia	Genova	Ponticello
21	Rubattino	Francesco q. Andrea	Fortunato	Montobbio	Vico Salvaghi
22	Ghiglione	Gio q. Marc' Antonio	Mosche lupo	S. Steffano	Prè
23	Repetto	Clemente q. Bernardo	-	Cabella	Vico Pace

S. Tommaso

N.	Cognome	Nome e paternità	
1	Gnecco	Giovanni	console
2	Bagnara	Agostino	sotto console
3	Scotto	Andrea	
4	Della Casa	Giacomo	
5	Cambiaggio	Tommaso	trasportato in Stada nuova ed in suo luogo
	Podestà	Giovanni di Gio Batta	
6	Aschiero	Giacomo	
7	Pozzo	Francesco	
8	Ramezano	Pasquale	
9	Costaguta	Agostino	
10	Lagomarsino	Bartolomeo	
11	Cassina	Luigi	
12	Morasso	Domenico	
13	Beccaria	Francesco	
14	Delucchi	Giovanni	
15	Penene	Gio Batta	
16	Rossi	Domenico	

S. Lazaro Portantina

N.	Cognome	Nome
1	Sciutto	Lorenzo
2	Carlini	Nicolò
3	Barabino	Giacomo
4	Testa	Michele
5	Massardo	Francesco
6	Rivaro	Pietro

SS. Annonciata

N.	Cognome	Nome e paternità	Soprannome	Luogo di nascita	Dimora
1	Bisacco	Giacomo q. Gio Batta	Gavaglio	Genova	S. Sabina
2	Roncagliolo	Benedetto q. Pietro	Frate	Genova	Piazza Bandiere
3	Ronco	Gio Batta q. Pantaleo	Stondaio	Corsica	S. Vittore

4					
5					
6					
7	Manitti	Ottavio q. Bernardo	Acquasanta	Crevari	Carmine
8	Scala	Steffano q. Domenico	Steva	Genova	S. Sabina
9	Scala	Giuseppe q. Domenico	Patacone	Genova	S. Sabina
10					
11					
12	Merlano	Angelo q. Giuseppe	Merlano	Genova	Vico Conzeria
13	Banchero	Domenico q. Pasquale	Chierico	S. Agnese	Vico Conzeria
14	Ravaggia	Giuseppe q. Antonio	Cicetto	S. Sabina	S. Sabina
15	Lenzino	Carlo q. Francesco	Figlio del Panuzio	Genova	Vico Filippine a Prè
16	Castagneto	Gerolamo q. Andrea	Ravanetto	Genova	Piazza Carmine

Corbette

N.	Cognome	Nome e paternità	
1	Costa	Bartolomeo	
2	Lucchesi	Gio Batta	
3	Maggiolo	Gio Batta	morto, ed in suo luogo
	Marcenaro	Giacomo q. Gio Batta	
4	Costa	Giacomo	
5	Lertera	Lorenzo	
6	Massardo	Gio Batta	
7	Carbone	Angelo	
8	Balbi	Gio Batta	
