

Paolo Calcagno

## UNO DEI "TIRRENI" DI BRAUDEL: SCAMBI COMMERCIALI NELL'AREA MARITTIMA LIGURE-PROVENZALE TRA XVII E XVIII SECOLO

*SOMMARIO: Nel Mediterraneo di Braudel lo spazio ligure-provenzale mostra in età moderna un'affinità sociale ed economica così forte da farne uno dei tanti "mari stretti" che compongono il bacino interno. I rapporti fra la Riviera di ponente della Liguria e la costa della Provenza sono molto antichi, ed entro lo spazio compreso fra Genova e Marsiglia i movimenti di uomini, imbarcazioni e merci è sempre stato molto intenso, a dispetto della frammentarietà politica che lo caratterizza. Attraverso l'utilizzo (e l'intreccio) delle fonti liguri e francesi, il saggio prova a ricostruire la tipologia e l'andamento degli scambi fra Ponente ligure e Provenza, che nel XVII-XVIII secolo rafforzano il loro legame socio-economico anche grazie a una forte complementarità di risorse agricole e manifatturiere e al contributo di mirate politiche economiche dei principali attori statuali in gioco. Lo studio intende riflettere sulle diverse dimensioni del concetto di frontiera, a partire dalla mancanza di corrispondenza di significato che relativamente al caso in esame si evidenzia in ambito politico ed economico.*

PAROLE CHIAVE: Tirreno, Liguria, Provenza, spazio geografico, scambi commerciali, politiche economiche.

### ONE OF BRAUDEL'S TYRREHENIAN SEAS: TRADING IN THE LIGURIAN-PROVENÇAL MARITIME AREA BETWEEN THE 17TH AND THE 18TH CENTURY

*ABSTRACT: In the early modern period the Ligurian-Provençal Basin shows such an inner social and economical affinity to be considered by Braudel one of the "narrow seas" which form the Mediterranean. Relations between the Western Ligurian Coast and the Provençal one are ancient: despite the political divisions, the maritime space between Genoa and Marseilles has been always characterized by intense movements of men, ships and goods. The aim of my contribution is to reconstruct the trade developments between Western Liguria and Provence using both Genoese and French sources. What emerges is a strong economical connection which, between Seventeenth and Eighteenth Centuries, is due to two reasons: on one hand the strong complementarity of the agricultural resources of the two areas; on the other and the targeted economic politics conducted by the States. This essay reflects on the significance of the different concepts of boundaries, underlining that the economical border often doesn't coincide with the political one.*

KEYWORDS: Tyrrhenian Sea, Liguria, Provence, geographical space, trade, economical policies.

### **Premessa: la proposta e lo stato dell'arte**

Nel suo meraviglioso affresco della *Méditerranée*, «una successione di pianure liquide comunicanti per mezzo di porte più o meno larghe», il Tirreno campeggia come uno di quei «mari stretti» con «propri caratteri, tipi di battelli, usanze, leggi storiche» che compongono il *Mare Nostrum*; eppure, questo «bacino», «diviso e composito», è «troppo vasto, troppo aperto» per «avere colori strettamente suoi». Insomma, in età

moderna ci sono tanti “Tirreni”, ognuno dei quali è dotato di «porte che permettono di entrarvi e di uscirne»<sup>1</sup>.

La tesi espressa in questo lavoro è che il tratto costiero tra Genova e Marsiglia sia caratterizzato da una forte omogeneità socio-economica, e che dunque il mare che lo bagna costituisca uno dei Tirreni di Braudel, uno spazio ben definito (e ben distinto dagli altri) dove la gente si muove con regolarità, addirittura parla una lingua comune<sup>2</sup>. Fitti scambi di merci avvengono non solo tra i due grandi porti – cruciali crocevia delle rotte mediterranee – ma anche tra le vivaci comunità che costellano la Riviera di ponente della Liguria e la costa provenzale. Una evidente complementarità di risorse e una densità abitativa costiera sulle due sponde di questo litorale omogeneo ha promosso una navigazione commerciale intensa, sostenuta da marinerie in crescita nel corso del XVII secolo. In questo senso, l'area ben si presta a supportare le più recenti interpretazioni della storia marittima italiana della prima età moderna: nessuna crisi, nel Mediterraneo, semmai un restringimento delle rotte marittime dove si muovono vettori nautici più piccoli ma più flessibili<sup>3</sup>.

I rapporti fra Liguria e Provenza rimandano inoltre al concetto di frontiera, sul quale da tempo si stanno interrogando in maniera vivace proprio la storiografia francese e quella italiana. È a Daniel Nordman che dobbiamo le più interessanti osservazioni circa la fluidità della frontiera, elemento osmotico e tutt'altro che separatore, che «prend place dans un continuum spatial et [...] est elle-même un continuum spatial»<sup>4</sup>. Nei secoli dell'antico regime, la costa fra Genova e Marsiglia è una fascia di territori separati politicamente ma dove i confini sono non tanto barriere nette e invalicabili, quanto snodi di uno spazio permeabile ai flussi umani e commerciali. D'altronde, ancora a Nordman ci possiamo rifare per sostenere la nostra ipotesi iniziale: se le «monde méditerranéen est constitué par des unités spatiales de dimensions

---

<sup>1</sup> F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. 1, Einaudi, Torino, 1986, pp. 102, 113-115.

<sup>2</sup> F. Toso, *Le parlate liguri della Provenza. Il dialetto figun tra storia e memoria*, Philobiblon, Ventimiglia, 2014.

<sup>3</sup> Per avere un saggio della vivacità mercantile nel Mediterraneo dell'età moderna ci si può rifare ancora a F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo* cit., pp. 115-116.

<sup>4</sup> D. Nordman, *La frontiere: notions et problèmes en France (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, in B.A. Raviola (a cura di), *Lo spazio sabaudo. Intersezioni, frontiere e confini in età moderna*, Franco Angeli, Milano, 2007, pp. 19-30; cfr. anche B.A. Raviola, *Frontiere regionali, nazionali e storiografiche: il caso italiano fra risultati acquisiti e nuove prospettive*, in M.Á. Melon Jiménez, M. Rodríguez Cancho, I. Testón Núñez, R. Sánchez Rubio (a cura di), *Fronteras e Historia. Balance y perspectivas de futuro*, Tecnigraf, Badajoz, 2014, pp. 259-277. Voglio ricordare che in Italia è in corso d'opera un progetto ministeriale dal titolo *Frontiere marittime nel Mediterraneo. Quale permeabilità? Scambi, controllo, respingimenti (XVI-XX secolo)*, coordinato da Valentina Favaro dell'Università di Palermo.

médiocres», «une série de bassins [...] des terres adjacentes dont les mers particulières ne sont que le prolongement», allora il tratto terrestre e marittimo ligure-provenzale è uno di questi<sup>5</sup>.

L'interesse storiografico per i traffici commerciali di quest'area è stato indubbiamente maggiore da parte francese, in virtù dell'esistenza di una solida tradizione di studi di ambito genericamente marittimo, che risale alla fine dell'Ottocento e che ha goduto successivamente della dirimpiente esperienza delle «Annales»<sup>6</sup>. Nella fattispecie, se nella seconda metà del XX secolo gli studiosi francesi hanno definito un filone di ricerche dedite ai grandi porti e ai traffici "esotici"<sup>7</sup>, più di recente allo studio dei movimenti commerciali di dimensioni internazionali si è affiancato quello degli scambi a più corto raggio, con un'attenzione particolare proprio all'area provenzale: «il y avait une autre vie maritime à côté de ces grands respirations», percorsa e battuta da «populations littorales silencieuses et sans histoire»<sup>8</sup>. Sul versante li-

<sup>5</sup> D. Nordman, *Frontières et limites maritimes: la Méditerranée à l'époque moderne (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, in E. Fasano Guarini, P. Volpini (a cura di), *Frontiere di terra, frontiere di mare. La Toscana moderna nello spazio mediterraneo*, Franco Angeli, Milano, 2008; cfr. anche P. Horden, N. Purcell, *The Corrupting Sea. A study of Mediterranean History*, Malden, Oxford, 2002. Di sicuro, il contrario si verifica lungo la frontiera franco-catalana, dove per tutto il XVII secolo l'antagonismo fra le Corone asburgica e borbonica produce una militarizzazione della stessa, al punto che l'unico spazio per il commercio è il contrabbando (Ó. Jané, *La frontera con Francia: un elemento dinámico en la historiografía de la época moderna*, in M.Á. Melon Jiménez, M. Rodríguez Cancho, I. Testón Núñez, R. Sánchez Rubio [a cura di], *Fronteras e Historia* cit., pp. 131-159).

<sup>6</sup> Fra gli studi pionieristici si ricordano quelli di T. Malvezin, *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, Delams, Bordeaux, 1862; E. Garnault, *Le commerce rochelais. Les Rochelais et le Canada*, typ. E. Martin, La Rochelle, 1893; P. Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII<sup>e</sup> siècle*, Hachette, Paris, 1896; oltre al grandioso lavoro diretto da Julien Hayem, *Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France*, Hachette, Paris, 1911-1929.

<sup>7</sup> La bibliografia, in questo senso, è molto abbondante: senza pretesa di completezza, citiamo E. Trocmé, M. Delafosse, *Le commerce rochelais de la fin du XV<sup>e</sup> siècle au début du XVII<sup>e</sup>*, SEVPEN, Paris, 1952; J. Tanguy, *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle*, Colin, Paris, 1956; P. Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, SEVPEN, Paris, 1963; J. Delumeau, *Le mouvement du port de Saint-Malo, 1681-1720: bilan statistique*, Klincksieck, Paris, 1966. Venendo più vicini noi, si distinguono gli studi di J. Meyer, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, SEVPEN, Paris, 1969; P. Butel, *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Thèse d'Etat, Lille, 1973; C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle: contribution à l'étude des économies maritimes*, Institut historique de Provence, Marseille, 1973; C. Pfister, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Société dunkerquoise diffusion, Dunkerque, 1985; J. Pontet, *Bayonne, un destin de ville moyenne à l'époque moderne*, J & B éditions, Biarritz, 1990; G. Le Bouëdec, *Le port et l'arsenal de Lorient de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée: une reconversion réussie (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, Librairie de l'Inde, Paris, 1994; A. Lespagnol, *Les messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 1997.

<sup>8</sup> G. Buti, *Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime: définitions, sources, approches*, in *Cabotage et réseaux portuaires en Méditerranée*, «Rives Méditerranéennes», 13 (2003), pp. 7-22.

gure, invece, i lavori sull'economia marittima sono rimasti al palo, dopo che nel corso degli anni '70-'80 Claudio Costantini, Giulio Giacchero ed Edoardo Grendi avevano esplorato la questione – tra l'altro con approcci notevolmente diversi<sup>9</sup> –; e solo un ricco e promettente articolo del 2003 di Giuseppe Felloni sulle fonti per la storia marittima ligure ha sottolineato l'importanza della rotta Genova-Marsiglia alla metà del XVII secolo<sup>10</sup>. Forse, un certo recupero della storiografia ligure rispetto a quella della Francia mediterranea sta avvenendo sul versante dei “piccoli porti”: come per Saint-Tropez, Fréjus, Arles, Cannes<sup>11</sup> e altri, anche per gli approdi liguri di Celle, Finale, Sanremo, e da ultimo Savona, si hanno finalmente maggiori notizie relative al commercio marittimo nei secoli dell'antico regime<sup>12</sup>. Resta il fatto che mentre Mar-

<sup>9</sup> L. Bulferetti, C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Banca commerciale italiana, Milano, 1966; C. Costantini, *La Repubblica di Genova in età moderna*, Utet, Torino, 1986; G. Giacchero, *Origini e sviluppi del porto franco genovese: 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*, Sagep, Genova, 1972; Id., *Economia e società del Settecento genovese*, Sagep, Genova, 1981; E. Grendi, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Bozzi, Genova, 1976; Id., *Problemi e studi di storia economica genovese (secoli XVI-XVIII)*, «Rivista storica italiana», LXXXIV (1972), pp. 1022-1059; Id., *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento: libera pratica e annona*, «Miscellanea storica ligure», XVIII/2 (1986), pp. 1021-1047; Id., *Traffico e navi nel porto di Genova fra 1500 e 1700*, in *La Repubblica aristocratica dei genovesi. Politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Il Mulino, Bologna, 1987, pp. 309-355. Si veda anche il volume curato da G. Doria e P. Massa, *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, «Atti della Società ligure di storia patria», XXVIII/1 (1988).

<sup>10</sup> G. Felloni, *Organizzazione portuale, navigazione e traffici a Genova: un sondaggio tra le fonti di età moderna*, «Atti della Società ligure di storia patria», XLIII/1 (2003), p. 362. Sulla scorta delle patenti di sanità rilasciate nel porto di Genova fra 1645 e 1654, questo autore ha dimostrato che la Francia mediterranea è la principale destinazione estera del naviglio in partenza, con il 29% delle partenze (al secondo posto Livorno con il 27%). Una recente messa a punto sulle “economie del mare” relative all'area ligure, che ha avuto il merito di individuare i principali temi e di suggerire i percorsi di ricerca, è quella di L. Lo Basso, *Economie e culture del mare: armamenti, navigazione, commerci*, in G. Assereto, M. Doria (a cura di), *Storia della Liguria*, Laterza, Roma-Bari, 2007, pp. 98-114.

<sup>11</sup> G. Buti, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen: Saint Tropez (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2010; Id., *Ville maritime sans port, ports éphémères et poussière portuaire. Le golfe de Fréjus au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, «Rives Méditerranéennes» 35 (2010), pp. 11-27; P. Payn-Echalier, *Les marins d'Arles à l'époque moderne*, Presses Universitaires de Provence, Aix-en-Provence, 2007; C. Raybaud, *Cannes. Un siècle de tradition maritime*, Sierre, Nice, 1987.

<sup>12</sup> C. Calcagno, *Lo sviluppo del commercio finalese sotto la Spagna: danno e minaccia per la Casa di San Giorgio*, in A. Peano Cavasola (a cura di), *Finale porto di Fiandra, briglia di Genova*, Centro storico del Finale, Finale, 2007; Id., *“Nel bel mezzo del Dominio”. La comunità di Celle Ligure nel Sei-Settecento*, Philobiblon, Ventimiglia, 2007, specie pp. 141-179; Id., *Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal Quattrocento alla Grande Guerra*, Città del silenzio, Novi Ligure, 2013; A. Carassale, L. Lo Basso, *Sanremo, giardino di limoni. Produzione e commercio degli agrumi dell'estremo Ponente ligure (secoli XII-XIX)*, Carocci, Roma, 2008. La Liguria può vantare inoltre una illustre tradizione di “microstorie” che, benché centrate più su tematiche di carattere

siglia ha una sua «histoire du commerce»<sup>13</sup>, Genova deve ancora aspettare uno studio complessivo sul movimento portuale e sulle strategie del ceto mercantile cittadino; ma il recente riordino dell'archivio del Banco di San Giorgio<sup>14</sup> – la cui documentazione è parzialmente utilizzata in questo saggio – apre di colpo straordinarie possibilità per la ricostruzione della vita commerciale del porto genovese e in generale dell'economia marittima ligure (così come delle istituzioni preposte alla regolazione e al controllo degli scambi). D'altronde, anche per il panorama siciliano i fondi doganali (Portulano e Secretò) erano stati segnalati tempo fa come una delle fonti più preziose; e Charles Carrière, nello stesso lavoro collettivo sulle «sources maritimes», sottolineava la ricchezza della «série C Comptabilité» delle Archives della Chambre de commerce marsigliese, «par laquelle on peut passer des registres de perception des droits à l'étude quantitative du trafic»<sup>15</sup>.

I legami commerciali fra la Liguria e la Provenza risalgono quanto meno al Medioevo: sappiamo che nel 1170 una galea savonese affianca l'armata genovese per difendere i traffici con la costa francese; e al XII secolo risalgono alcune convenzioni fra i principali scali liguri e i conti di Provenza per regolare determinati traffici strategici (sale, grano, lana)<sup>16</sup>. Nel corso dell'età moderna questi contatti si rafforzano, per via di quella complementarità di cui si è detto e di una mirata politica doganale messa in atto dai governi della Repubblica genovese e della Monarchia francese.

---

sociale e politico-istituzionale, hanno indagato in maniera originale anche le dinamiche economiche: si veda soprattutto E. Grendi, *Il Cervo e la Repubblica. Il modello ligure di antico regime*, Einaudi, Torino, 1993; O. Raggio, *Faide e parentele. Lo Stato genovese visto dalla Fontanabuona*, Einaudi, Torino, 1990.

<sup>13</sup> G. Rambert (a cura di), *Histoire du commerce de Marseille*, Librairie Plon, Paris, 1949-1956.

<sup>14</sup> La «Casa delle Compere e dei Banchi di San Giorgio», istituita fin dal XV secolo, è l'ente che gestisce il debito pubblico statale e introita la maggior parte dei proventi fiscali, oltre a svolgere chiaramente funzioni creditizie (in generale, sulla storia della Casa si segnala il recente volume monografico a cura di G. Felloni, *La Casa di San Giorgio: il potere del credito*, «Atti della Società ligure di storia patria», XLVI/2 [2006]).

<sup>15</sup> C. Trasselli, *Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile*; C. Carrière, *Les sources provençales de l'économie maritime à l'époque moderne*: entrambi in M. Mollat (a cura di), *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII<sup>e</sup> siècle*, SEVPEN, Paris, 1962.

<sup>16</sup> G.A. Verzellino, *Delle memorie particolari e specialmente degli uomini illustri della città di Savona*, vol. I, Bertolotto & Isotta editori tipografi, Savona, 1885 (ristampa anastatica Forni, Bologna, 1974) p. 190; E. Baratier, *Les relations commerciales entre la Provence et la Ligurie au Bas Moyen Âge*, in *I congresso storico Liguria-Provenza*, Istituto internazionale di studi liguri, Bordighera/Aix-Marseille, 1966, pp. 147-168. Nel XV secolo, a Marsiglia si può trovare lana dei pascoli provenzali e degli altipiani borgognoni, e il 19% della lana approdata a Savona è proveniente proprio dalla Provenza (ringrazio Angelo Nicolini per avermi fornito questa notizia, che verrà pubblicata all'interno di un suo lavoro di prossima pubblicazione dal titolo *Savona alla fine del Medioevo [1315-1528]*).

Un'area a forte permeabilità sociale: i massicci spostamenti di liguri verso la Provenza costituiscono un fenomeno «vecchio di secoli», già ben delineato nel corso del Duecento; gli stessi francesi hanno sottolineato l'importanza dell'«émigration dense et durable» alla volta di Marsiglia da parte degli abitanti della Liguria, «par [leur] ardeur au travail et [leur] qualification technique» determinanti per la «prospérité de la ville»<sup>17</sup>. E al contrario, nel quarto tomo sul commercio marsigliese curato da Gaston Rambert si fa esplicito cenno alle «incontestables affinités de conception et de langage» che uniscono liguri e provenzali, al punto che questi ultimi «se sentaient souvent plus proches d'eux que des provençaux de l'intérieur»<sup>18</sup>. Fatti e sensazioni ampiamente indagabili – da una parte e dall'altra – sulla scorta della documentazione notarile, delle registrazioni parrocchiali, nonché di una copiosa serie di dossier sulle “naturalizzazioni” dei capitani marittimi conservati presso le Archives Départementales des Bouches-du-Rhône<sup>19</sup>.

Fra gli uomini della costa ligure e di quella provenzale si stabilisce insomma una «collaboration fructueuse»: fra le altre cose, i liguri costruiscono imbarcazioni per i vicini francesi (anche su questo aspetto le fonti notarili liguri ci possono dire ancora molto); case commerciali marsigliesi si stabiliscono a Genova, case commerciali genovesi si stabiliscono a Marsiglia (pare siano di più le seconde rispetto alle prime)<sup>20</sup>. Anche la struttura economica non muta: nel tratto fra i due grandi scali, una «guirlande plus ou moins fournie de ports secondaires» che si configurano come mercati di consumo e di transito e poli di armamento navale, e che condividono la «même structure de compagnies

<sup>17</sup> E. Papagna, *Relazioni tra Genova e Marsiglia: prime ricerche genovesi (secoli XVII-XVIII)*, in *Saggi e documenti*, II, Civico istituto colombiano, Genova, 1981, pp. 509-510; J. Allemand, *Les relations commerciales entre Marseille et Gênes de 1660 à 1789*, in *I congresso storico Liguria-Provenza cit.*, pp. 198-199.

<sup>18</sup> G. Rambert, *La vie commerciale de 1660 à 1789*, in Id. (a cura di), *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV, deuxième partie, 1954, p. 500. Anche Gilbert Buti ha affermato che per gli abitanti della costa mediterranea francese la «Rivière de Gênes» è «proche et familière» (*Le cabotage dans tous ses états cit.*)

<sup>19</sup> Su questo materiale documentario sta conducendo una ricerca specifica l'amico Luca Lo Basso. Già Rambert aveva osservato che a Marsiglia, a partire dall'editto di porto franco del 1669, la «colonie italienne» diventa la più numerosa di tutte le altre, e comprende soprattutto «une population flottante de capitaines de navires et de patrons de tartanes originaires de la rivière de Gênes» (*La vie commerciale de 1660 à 1789 cit.*, pp. 496-509).

<sup>20</sup> C. Carrière, *Notes sur les relations commerciales entre Gênes et Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècles*, in *I congresso storico Liguria-Provenza cit.*, pp. 237, 239-240 e 243-252; L. Bergasse, *Le commerce de Marseille de 1599 à 1660*, in G. Rambert, *Histoire du commerce de Marseille cit.*, p. 103. Delle case commerciali liguri a Marsiglia, molte sono gestite da mercanti delle comunità del Ponente ligure (Cervo, Diano, Porto Maurizio, Alassio, Laigueglia ecc.).

ou sociétés marchandes temporaires avec mise de fonds» (colonne, le chiamano sia i francesi che i liguri)<sup>21</sup>.

Evidentemente, all'interno di questa area i confini dell'economia non seguono quelli della politica. Andando da est verso ovest incontriamo il territorio della Repubblica di Genova (e in mezzo le *enclave* del Finale spagnolo e di Oneglia sabauda), gli scali di Monaco e di Nizza-Villafranca, rispettivamente sotto la giurisdizione dei principi Grimaldi e del duca di Savoia (poi re di Sardegna), il Regno di Francia. Da una parte vediamo in azione gli operatori economici che si muovono del tutto liberamente (o vorrebbero farlo il più possibile), dall'altro un apparato istituzionale messo in opera dagli Stati sovrani che suddivide questo spazio per normare, controllare e lucrare sugli scambi.

È chiaro che si tratta di due istanze differenti, le quali sottendono due dimensioni fra loro non coincidenti. Visto che il concetto di frontiera ha recentemente promosso degli scambi interdisciplinari<sup>22</sup>, potremmo mutuare dai geografi il concetto di "spazio sistemico": quella tra Genova e Marsiglia è a tutti gli effetti un'area "territorializzata", che si delinea e si costruisce non solo a partire dalle sue forme fisiche ma come la risultante di processi generati dalla società e per effetto delle attività economiche svolte dall'uomo<sup>23</sup>. Anche dal punto di vista della morfologia dei fondali costieri, la costa ligure-provenzale ha una sua peculiarità rispetto ai tratti immediatamente a est, a ovest e a sud<sup>24</sup>. Entro questo spazio economico comune, si proverà a indagare direzioni, composizione e protagonisti degli scambi attraverso le carte della Chambre de Commerce marsigliese e del Banco di San Giorgio genovese, ovvero i due enti che, ciascuno nell'area di propria competenza, provano a imbrigliare questi traffici all'interno di un perimetro normativo sotto forma di un sistema di imposizione doganale e di un apparato burocratico ad esso delegato. L'idea è quella di incrociare l'indagine di tipo economico con quella di carattere istituzionale, per mettere a fuoco quel «dominio delle barche» – il Tirreno braudeliano – dove incessante

<sup>21</sup> G. Buti, *Pratiques et contrôles de la circulation maritime en Méditerranée (1680-1780)*, in L. Bély (a cura di), *Les circulations internationales en Europe (1680-1780)*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, 2011, p. 33; Id., *Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, in *Cabotage et réseaux portuaires en Méditerranée* cit.; Id., *Colporteurs des mers et caravaniers en Méditerranée occidentale. L'exemple des relations entre la France méridionale et l'Italie du sud au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in B. Salvemini (a cura di), *Lo spazio tirrenico nella 'grande trasformazione'. Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Edipuglia, Bari, 2009, p. 284.

<sup>22</sup> A. Pastore (a cura di), *Confini e frontiere nell'età moderna. Un confronto fra discipline*, Franco Angeli, Milano, 2007.

<sup>23</sup> Cfr. G. Rocca, *Introduzione alla geografia umana. Itinerari di pensiero e di metodo, fonti, strumenti di indagine*, Ecig, Genova, 2008, pp. 67-68.

<sup>24</sup> Si veda il forum alla pagina [http://www.naturamediterraneo.com/forum/topic.asp?TOPIC\\_ID=43447](http://www.naturamediterraneo.com/forum/topic.asp?TOPIC_ID=43447)

e silenzioso si pratica il cabotaggio, «fatto ordinario [ma] indispensabile alla vita delle grandi correnti commerciali»<sup>25</sup>.

La scelta di limitare la cronologia al periodo compreso grosso modo fra metà Seicento e metà Settecento si deve proprio al fatto che nella seconda parte del XVIII secolo il *trend* del commercio tirrenico si impenna in termini di quantità, e nuove rotte (perlopiù con vecchi protagonisti, però) si profilano sullo sfondo di uno scenario sempre più dilatato a livello spaziale. Nella fattispecie, nell'ambito dei rapporti fra Liguria di ponente e Provenza (là dove il ruolo centrale di Marsiglia quale polo di riesportazione si rafforza ulteriormente)<sup>26</sup> si inserisce il grosso "affare" dell'olio meridionale, che patroni liguri caricano sulle coste calabresi e pugliesi per rifornire i saponifici francesi<sup>27</sup>. Senza arrivare a considerare questa nuova fase del traffico tirrenico – che è già stata in parte studiata e le cui vicende costituiscono peraltro un buon antidoto alla tradizionale *vulgata* della "decadenza" mediterranea di età moderna<sup>28</sup> – l'interesse si soffermerà su quella navigazione di roccia in roccia (per dirla ancora con Braudel) a cavallo tra i due secoli che ha costituito il «*poumon économique des sociétés littorales*»<sup>29</sup>, peraltro favorita da una serie di provvedimenti di politica economica dei due maggiori Stati dell'area in questione.

<sup>25</sup> F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo* cit., p. 116. Si vedano a questo proposito gli interessanti lavori di B. Salvemini, *Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel Tirreno del secondo Settecento*, in Id. (a cura di), *Lo spazio tirrenico* cit., specie alle pp. IX e XIV; e di A. Carrino, B. Salvemini, *Come si costruisce uno spazio mercantile: il Tirreno nel Settecento*, «Studi storici», 53 (2012), pp. 47-74.

<sup>26</sup> Vedi ad esempio J.J. Letrait, *Le trafic maritime de Fréjus en 1763*, «Provence Historique», numero speciale, 14 (1964), p. 189.

<sup>27</sup> Una memoria anonima del 1767 sostiene che «les génois se sont rendus maîtres absolus du commerce des huiles dans la Méditerranée» (J. Allemand, *Les relations commerciales entre Marseille et Gênes* cit., p. 218). Un buono studio su questa vicenda commerciale è quello di L. Lo Basso, *Il sud dei genovesi: traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento*, in B. Salvemini (a cura di), *Lo spazio tirrenico* cit., pp. 239-262 - che approfondisce alcuni spunti emersi un po' di anni prima in B. Salvemini, M.A. Visceglia, *Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le sud de l'Italie au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle*, «Provence historique», 177 (1994), pp. 321-366.

<sup>28</sup> L'espressione più compiuta della teoria della decadenza mediterranea si può trovare in T. Fanfani (a cura di), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci fra XV e XX secolo*, ESI, Napoli, 1993. Contestazioni ferme e puntuali si possono ritrovare in G. Candiani, L. Lo Basso (a cura di), *Introduzione a Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo*, Franco Angeli, Milano, 2010, pp. 7-11; e in L. Lo Basso, *Capitani, corsari e armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Città del silenzio, Novi Ligure, 2011, pp. 11-15.

<sup>29</sup> M. Morineau, *Flotte de commerce et trafics français en Méditerranée XVII<sup>e</sup> siècle*, «Revue XVII<sup>e</sup> siècle», 86-87 (1970), pp. 135-172. In ambito francese, la questione della definizione del cabotaggio (piccolo o grande) è oggetto di serrata discussione politica fra metà del XVII e metà del XVIII secolo (vedi su questo Buti, *Pratiques et contrôles de la circulation maritime* cit., pp. 13-14, che per le pratiche mercantili all'interno dell'area fra la Liguria e la Catalogna propone la formula di «commerce a cout rayon»; e anche Id.,

## Traffici transfrontalieri

Nell'analizzare gli aspetti più propriamente economici di questa pratica ordinaria ma di definizione complessa, occorre precisare le caratteristiche salienti dello spazio ligure-provenzale (ma non necessariamente peculiari di esso). Visto che una delle tendenze della più recente e avvertita storiografia marittima è quella di «pointer la part prise par les petits ports» e «marquer la complémentarité avec les "ports de commandement"»<sup>30</sup>, si potrebbe cominciare con il dire che nel tratto di costa considerato le due estremità calamitano gran parte del movimento di merci – per via dell'alta domanda proveniente dai mercati urbani di Genova e Marsiglia – ma che al contempo gli scali minori sono accomunati quasi tutti da una indiscutibile vivacità commerciale (non fosse altro perché sono in gran parte le marinerie delle comunità periferiche a rifornire le due città principali e a gestirne gli intensi flussi di riepportazione).

Allo stesso modo dei «ports secondaires provençaux» che gravitano attorno a Marsiglia, anche gli approdi della costa ligure si ritagliano un ruolo commerciale a partire dal rapporto con lo scalo della Superba; e in un certo senso questa gerarchizzazione dello spazio marittimo ha dato luogo a due sistemi portuali, chiaramente molto interdipendenti. D'altra parte, però, la distribuzione delle risorse sul territorio in termini di beni agricoli e di manufatti mette le comunità comprese fra gli scali principali in una posizione di forza e di autonomia (e ne spiega la straordinaria crescita armatoriale): ricevono moltissima merce dall'entroterra, e le relative marinerie possono così proporsi quali vettori marittimi in varie direzioni, commerciando direttamente per conto delle loro "piccole patrie"<sup>31</sup>.

Dalla parte ligure, il caso più eclatante è quello del riso piemontese trasportato a Marsiglia dai patroni di barca ponentini: dalle «déclarations de chargements» rilasciate nel porto marsigliese durante il bimestre aprile-maggio 1725 si apprende che Bernardo Ferro arriva da Celle con 45 «sacchi» di riso, e che Diego Gaibisso è partito da Alassio con 30 «sacchi»<sup>32</sup>; ma il 18 febbraio 1651 è il marsigliese Guglielmo

*Entre échanges de proximité et trafics lointains: le cabotage en Méditerranée au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, in S. Cavaciocchi [a cura di], *Ricchezze del mare, ricchezze dal mare. Secc. XII-XVIII*, Atti della XXXVII settimana di studi, Istituto internazionale di storia economica «F. Datini», Le Monnier, Firenze, 2006, pp. 287-316).

<sup>30</sup> G. Buti, *Pratiques et contrôles de la circulation maritime* cit., p. 43.

<sup>31</sup> Id., *Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne* cit.; Id., *Entre échanges de proximité et trafics lointains* cit., p. 308. In quest'ultimo saggio, Buti spiega proprio che il cabotaggio è un «mode de navigation et d'échanges qui unit une arrière-pays de production à un avant-pays de circulation» (p. 287).

<sup>32</sup> Archives départementales des Bouches-du-Rhône (d'ora in poi Adb), *Amirauté*, 9 B 13. Riso piemontese e castagne compongono anche i carichi delle imbarcazioni di

Arau a rifornirsi di riso (216 cantari) direttamente a Savona<sup>33</sup>. Un ruolo rilevante nella crescita commerciale delle marinerie liguri spetta alla canapa, anch'essa prodotta in Piemonte, di cui la Francia mediterranea ha bisogno per le attrezzature nautiche: il 19 maggio 1692 il patrone di Spotorno Bartolomeo Gorgoglione, in partenza dal porto di Genova, chiede di potersi fermare a Savona per imbarcare 200 «balle» di canapa da consegnare a Marsiglia. Ci sono comunità, nel Ponente ligure, che si ritagliano un ruolo economico proprio attorno a questo prodotto: la piccola Celle, ad esempio, dove la canapa viene utilizzata per fare le reti da pesca, ma anche esportata grezza in Provenza<sup>34</sup>. Dall'immediato entroterra le comunità ponentine della Liguria estraggono poi il legname, per il quale il console francese a Genova nel 1677 chiede espressamente lo sgravio fiscale, visto che serve per «botti e cerchi di legno per uso dell'armata del re Suo Signore» (e infatti pare che da qualche tempo venga frequentemente trasportato verso la Francia, specie con destinazione Tolone)<sup>35</sup>. Inoltre, risulta che a Genova venissero imbarcati e spediti a Marsiglia i prodotti dell'industria tessile piemontese e lombarda e le armi prodotte nel Ducato di Milano<sup>36</sup>.

Il circuito funziona in un senso e nell'altro. Fra le altre cose, dalla costa francese arriva nel Ponente ligure moltissimo pesce, cotto o

---

Albisola che, fra 1748 e 1771, viaggiano frequentemente in direzione Marsiglia per conto di Francesco e Gio. Antonio Piccone (il libro di conto di questa compagnia mercantile è stato studiato: M. Brunengo, *Imbarcazioni e commerci in una azienda di Albisola nel secondo Settecento*, «Studi & Notizie», Centro di studio sulla storia della tecnica, Consiglio nazionale delle ricerche, 12 [1983]).

<sup>33</sup> Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi Asg), *Banco di San Giorgio, Gabelle*, 2848. Un cantaro equivale a 47,51 kg.

<sup>34</sup> Asg, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, 685. Nel giugno 1654 i savonesi fanno notare agli ufficiali della Casa di San Giorgio che converrebbe sgravare ulteriormente la canapa piemontese che arriva in città per essere esportata in quanto «vi concorrerebbero vascelli per caricarla per le marine della Francia» (Archivio di Stato di Savona [d'ora in poi Ass], *Comune, serie I*, 142 [cart. 186]). Per le esigenze delle marinerie francesi da Savona partono per Marsiglia e per la costa francese anche molte ancore: un avviso anonimo degli anni Ottanta del XVII secolo denuncia che «con patron Agostino Montesisto e Tomaso Rochino [patroni savonesi] è stata caricata [...] gran quantità di anquore e ferri che non hanno pagata la gabella di S. Giorgio per portarle a Marsiglia» (per maggiori informazioni vedi P. Calcagno, *Savona, porto di Piemonte* cit., pp. 206-207).

<sup>35</sup> Asg, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, 596. Già nel gennaio 1645 il patron Ludovico Beragio di Tolone si mette d'accordo con il collega Onorato Cocorello «de loco Sancti Turpeti (Saint Tropez)» per andare a caricare a Savona con la gondola del secondo 350 cantari «lignaminibus apti ad faciendi dolia sive ut vulgo legnami e cerci da far botte» (Ass, *Notai distrettuali*, 1531). Negli stessi giorni il savonese Giovanni Battista Basso depone di fronte al notaio che «l'anno prossimo passato del mese d'aprile maestro Antonio Vacha detto il francese diede e consegnò fassi cento venti cinque cerchi da botte al patron Giovanni Bruno di Tolone acciò le dovesse consignare a monsù Loy e Buragio di Tolone» (Ass, *Notai distrettuali*, 1532).

<sup>36</sup> R. Canosa, *Storia del Mediterraneo nel Seicento*, Sapere, Roma, 1997, pp. 229-230.

salato, stipato in appositi barili per essere caricato proprio dalle squadre di mulattieri in partenza per l'entroterra piemontese: lo segnala come un'abitudine il commissario di San Giorgio a Savona Gerolamo Albaro, il quale il 26 ottobre 1708 avvisa che sono arrivate «balle venti circa merluzzo e qualche altri salumi procedenti da Marsiglia, la miglior parte de quali deve spedirsi secondo il solito per Piemonte»<sup>37</sup>. Stando a un'«informativa» del febbraio 1715, i mercanti piemontesi spedirebbero molta canapa verso la Francia attraverso la via marittima (e per mezzo delle marinerie in azione nello spazio ligure-provenzale) per «scambiarla con panni e altre merci» provenienti dall'area provenzale<sup>38</sup>. Si tenga conto, peraltro, che i savonesi all'inizio degli anni Cinquanta del Seicento chiedono ripetutamente la concessione di un portofranco (che viene concesso, con alcune limitazioni, alla fine del 1653), «particolarmente per le merci che vengono dalla Francia e passano per Piemonte»<sup>39</sup>.

Non dobbiamo pensare però a delle rigide specializzazioni mercantili entro questo spazio: intanto nell'area immediatamente a ovest della città di Genova ci sono comunità, come Arenzano e Cogoleto, che dispongono di flotte mercantili più cospicue, capaci di coprire spazi marittimi più ampi («quaranta vascelli [...] quali fanno li traffichi in Sicilia, Spagna et altri luoghi») <sup>40</sup>. Anche sulla sponda provenzale esiste un cabotaggio «à tout faire», «hors circuit», per niente marginale: come quello praticato dal patrone Pierre Martin, che nel 1702 carica vino in Linguadoca, lo scarica a Genova, scende a Napoli con del tabacco, sale a Livorno per prendere del grano e di ritorno a Tolone passa da Savona a caricare castagne. Senza contare che i «caboteurs» della costa provenzale frequentano massicciamente anche la Toscana e la Sardegna<sup>41</sup>.

<sup>37</sup> Asg, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, 778. Il 21 novembre 1658 Geronimo Scarella e Domenico Piccone «cives Saone» ricevono il saldo da Bartolomeo Grafagno «de loco Malpotremo status Sabaudie Marchionatus Ceve» per del merluzzo venduto qualche tempo prima (Ass, *Notai distrettuali*, 1879). Fra Cinque e Seicento risultano in arrivo a Savona «anguille di Martega», sardine e acciughe «di Provenza» (Asg, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, 2785).

<sup>38</sup> Asg, *Banco di San Giorgio, Cancelleria*, 536. All'inizio del 1708 il commissario di San Giorgio a Savona viene accusato da un delatore di essere invischiato nei contrabbandi delle «gondole che trafficano di qui per Marsiglia», con il risultato che si continua a «deffraudare il dazio delle pezze di panno» (Asg, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, 778).

<sup>39</sup> Ass, *Comune, serie I*, 142 (cart. 186). La navigazione savonese ha per terminali specie Marsiglia e Tolone. Ecco cosa proponevano gli Anziani di Savona per finanziare le opere di manutenzione del porto nell'estate 1699: «dalle gondole o sia leudi della presente città che vanno i viaggi da Savona a Genova [si] esigerà soldi sei e denaro otto per ogni viaggio; [...] da quelli che fanno i viaggi di Marsiglia e Roma soldi quaranta per ogni viaggio e soldi trenta dalle altre che vanno a Tolone e Livorno» (Asg, *Antica finanza*, 895).

<sup>40</sup> Asg, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, 1688.

<sup>41</sup> G. Buti, *Entre échanges de proximité et trafics lointains* cit., p. 296.

Ci sono però degli affari che riguardano in maniera specifica alcune località e alcuni scali, e che vengono realizzati prevalentemente nell'area esaminata. A Sanremo, la produzione annuale di limoni supera i 20 milioni di pezzi – tanto che *in loco* si arriva ad istituire una specifica «Magistratura della frutta» – i quali vanno in buona parte a Marsiglia<sup>42</sup>. Dalle «déclarations de chargements» fatte nel porto francese nell'aprile-maggio 1725 emerge che i frequentatori liguri più assidui sono proprio i sanremesi, con 19 arrivi: gente come Giuseppe Sapia, che sbarca 10.000 limoni; come Giovanni Rembado, che arriva con 25.000 «pezzi»; come Giacomo Sapia, che di limoni ne scarica ben 30.000<sup>43</sup>. La corrispondenza fra la compagnia sanremese di Pietro, Francesco e Giuseppe Sapia da una parte e quella diretta da Giovanni Battista Onorato Roux a Marsiglia dall'altra attesta come in quegli stessi anni (le lettere sono del 1730) in Francia sia molto richiesta una nuova «drogue», lo «jus de citron»<sup>44</sup>.

Nella direzione opposta, si afferma il ruolo riesportatore di merluzzo nordico del grande porto provenzale. Una tassa di 16 soldi al quintale, imposta nel 1646 – poi però subito abbassata a 7 soldi nel 1650 – sembra sulle prime indurre olandesi e inglesi a preferire lo scalo livornese per lo scarico del loro pesce<sup>45</sup>; ma ben presto Marsiglia diventa l'indiscusso «centre distributeur de morue en Méditerranée occidentale»: a Genova, negli anni Trenta del XVIII secolo, la compagnia di Giovanni Battista Onorato Roux ne spedisce grandi quantità ai fratelli Giovanni Battista e Gian Giacomo Ferrari (500 quintali, si apprende da una lettera del 4 maggio 1734)<sup>46</sup>. Di sicuro, è merce che, per via delle forniture francesi, sulle piazze del Ponente si trova senza problemi: già nel 1611 il savonese Giovanni Antonio Griffo aveva assicurato che a «merluzzo, arenghi, anguille e muzali [muggini] salati no' gli ha mai visto dar meta, per esser robba che se fa la meta da lei, cioè qualche volta vale più qualche volta meno in pochi giorni»<sup>47</sup>.

<sup>42</sup> A. Carassale, L. Lo Basso, *Sanremo, giardino di limoni* cit., p. 148.

<sup>43</sup> Adb, *Amirauté*, 9 B 13.

<sup>44</sup> Archives de la Chambre de Commerce de Marseille (d'ora in poi Accm), L.IX, 957.

<sup>45</sup> L. Bergasse, *Le commerce de Marseille* cit., pp. 43-44. Parecchio merluzzo giunto a Marsiglia prende anche la via della Spagna, oltre che della Liguria.

<sup>46</sup> Accm, L.IX, 893. Da altra lettera si apprende che la compagnia Ferrari talvolta riesposta il merluzzo a Civitavecchia.

<sup>47</sup> Ass, *Notai distrettuali*, 788. Per la verità, il merluzzo tende a raggiungere per prima Genova, su imbarcazioni di maggiore stazza (che non possono approdare nelle comunità rivierasche), per poi essere riesportato: fra le «richieste sopra quali s'insiste per la città di Savona» – documento redatto nel 1679 – si evidenzia la necessità di permettere l'approdo ai legni «eccedenti la portata di mine 400, [...] di modo che possano andarvi anche le navette che vengono di Ponente cariche di merluzzo» (Asg, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, 1159).

Insomma, se non una «stricte specialisation», anche nell'area ligure-provenzale si intravedono chiare «tendances» commerciali<sup>48</sup>. Se non altro perché la navigazione di cabotaggio induce gli scali marittimi a ritagliarsi degli spazi di mercato, anche attraverso scelte colturali che hanno ricadute strutturali sul paesaggio agrario delle regioni costiere. Così il deficit di grano e di vino di Genova e della Liguria viene colmato in buona misura proprio dalla regione provenzale; mentre in seguito alla gelata dell'inverno 1708-1709, gli uliveti del *Midi* vengono fortemente danneggiati, e l'uliveto conquista definitivamente la Riviera di ponente ligure, raggiungendo altitudini anche di 600-700 metri<sup>49</sup>. Come dappertutto nel Mediterraneo, a farla da padrona è la "trilogia mediterranea".

Molti patroni marittimi della costa ligure si recano ad Arles «à ramener en leur flanc les précieux grains»<sup>50</sup>; ma oltre che al grano della piana del basso Rodano, si può attingere a quello della fertile zona costiera della Linguadoca o a quello dell'entroterra provenzale, presente in maniera costante sulla piazza di Marsiglia<sup>51</sup>. Grano si può acquistare anche a La Ciotat, Martigues, Saint-Chamas, Fréjus, eccetera<sup>52</sup>. Stando alle disposizioni del re, la circolazione cerealicola può avvenire solo all'interno dei confini della Francia, ma «divers aménagements, licits ou non, permirent, sauf en temps de disette, de faire sortir du grain français» dagli scali provenzali; tanto più che, soprattutto a Marsiglia, giunge – pronto per essere riesportato – molto grano maghrebino e levantino a bordo delle imbarcazioni della *Compagnie d'Afrique*, «la seule compagnie à monopole» francese operante nel Mediterraneo<sup>53</sup>.

Il ruolo di «port céréalière» dello scalo marsigliese si accresce nel corso del XVIII secolo: da 85.000 «charges» di grano registrati in ingresso nel periodo 1715-19, si passa a 350.000 del periodo 1785-89.

<sup>48</sup> Vedi le riflessioni esposte in G. Buti, *Colporteurs des mers et caravaniers en Méditerranée occidentale* cit., p. 269. Altre indicazioni sull'import/export fra la Liguria e la Provenza in P. Schiappacasse, *Genova e Marsiglia nella seconda metà del XVII secolo*, «Atti della Società ligure di storia patria», XXII (1982), p. 203, e in L. Bergasse, *Le commerce de Marseille* cit., pp. 103-104.

<sup>49</sup> Alla fine del XVI secolo sono frequenti gli arrivi di olio provenzale a Savona: fra 15 e 20 dicembre 1590 testimoniano di essere giunti con le loro imbarcazioni «onustae olei», dopo essere partiti qualche tempo prima da Tolone, i patroni «Petrus Dodetus» e Guglielmo Dalmazio (Ass., *Notai distrettuali*, 720).

<sup>50</sup> P. Payn-Echalier, *Entre Rhône et Méditerranée* cit. Una relazione del 1633 sostiene che la maggior parte del grano di Arles va a Genova.

<sup>51</sup> G. Rambert, *La vie commerciale de 1660 à 1789* cit., pp. 331-341.

<sup>52</sup> L. Bergasse, *Le commerce de Marseille* cit., p. 139. Il pedaggio di Port-de-Bouc (Martigues) registra nei primi dieci mesi del 1481 la partenza di una trentina di barche del Ponente ligure cariche di grano (Angelo Nicolini, *Savona alla fine del Medioevo [1315-1528]*, in corso di pubblicazione).

<sup>53</sup> G. Buti, *La traite des blés et la construction de l'espace portuaire de Marseille (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, in B. Marin, C. Virouvet (a cura di), *Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquité-temps modernes*, Maisonneuve & Larose, Paris, 2003, pp. 772-774.

E così, se ancora per buona parte del Seicento Marsiglia è sostanzialmente un centro di importazione cerealicola, con il nuovo secolo il 15-25% dei grani arrivati può essere fatto oggetto di riesportazione<sup>54</sup>. In questi traffici le marinerie “minori” della costa provenzale hanno un peso notevole, perché spesso vanno ad acquistare grano per conto del porto “maggiore”, scaricandone una parte al ritorno anche a Livorno e a Genova: delle 155 imbarcazioni francesi che pagano il «dritto» al loro console di stanza nella Dominante ligure fra 1714 e 1717, 85 provengono dalla Barberia e 73 hanno le stive colme di grano (una coincidenza che non lascia margine ad alcun dubbio)<sup>55</sup>.

A Genova e nella Riviera di ponente gli approvvigionamenti si realizzano attraverso un duplice canale: quello terrestre e quello marittimo. Quando il 4 luglio 1737 i Ferrari scrivono al loro abituale corrispondente marsigliese Giovanni Battista Onorato Roux, lo informano dei prezzi e delle quantità dei grani in arrivo dalla Lombardia, e lo invitano all'occorrenza a tenersi pronto per l'invio di grano provenzale<sup>56</sup>. I grani «continentali», compresi quello emiliano per il medio-estremo Levante e quello piemontese per il medio-estremo Ponente, «sono protagonisti strutturali» dei traffici granari liguri, ma in effetti per l'area a ovest di Genova fin dal XVI secolo la Provenza è l'area di riferimento: a Savona, nel 1587, delle 17.741 mine sbarcate in porto solo 515 non sono provenzali<sup>57</sup>. I patroni francesi “salvano” le comunità costiere liguri negli anni più difficili: il 19 settembre 1708 l'Ufficio dell'annona di Genova scrive al podestà di Alassio per chiedergli conferma dell'effettivo arrivo di quelli «partiti dalle parti di Francia col carico de grani per il luogo della Lengueglia et altri per codesto luogo di Alassio»<sup>58</sup>. E gli abitanti del Finale si mostrano preoccupati per la decisione del Governatore di costruire un lazzaretto per le merci in arrivo (settembre 1619), in quanto «li marsigliesi et provenzali, alterati da questa novità», potrebbero decidere di privare il luogo «del solito sussidio de grani et vettovaglie»<sup>59</sup>.

<sup>54</sup> Ivi, pp. 776-777. Un «charge» corrisponde a 120 kg.

<sup>55</sup> Ivi, pp. 790-791; Accm, K-111. Alcuni patroni viaggiano regolarmente su questa rotta: ad esempio il patrono Abel Pere di Saint-Tropez, che fra il 20 maggio e il 27 luglio 1698 compie due viaggi da Tabarca a Genova per portare in tutto 1.780 mine di grano nordafricano (Accm, K-102, corrispondenza dell'agente della Chambre de Commerce di Marsiglia a Genova).

<sup>56</sup> Accm, L.IX, 893.

<sup>57</sup> E. Grendi, *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento* cit., pp. 1028-1029; Id., *Problemi e studi di storia economica genovese* cit., p. 1027. Significativamente, in una lettera spedita a Genova il 26 marzo 1634, gli Anziani della città di Savona affermano che il locale Ufficio dell'annona «non ha né vende altro grano che lombardo e francese» (Ass, Comune, serie I, 141 [cart. 184]).

<sup>58</sup> Archivio storico comunale di Genova, *Abbondanza*, 705.

<sup>59</sup> P. Calcagno, *“La puerta a la mar”. Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*, Viella, Roma, 2011, p. 284.

Oltre che per il grano, il Ponente ligure dipende in larga misura dalla Francia mediterranea anche per il vino: il 13 agosto 1649 gli Anziani della città di Savona scrivono al governo centrale che non dando «prattica a vascelli né passeggeri che venghino di Provenza e Linguadocche» – in quei mesi c'è un forte sospetto che la peste stia imperversando in quella regione – «risulta che così il grano come il vino vanno giornalmente crescendo di prezzo», ed è sicuro «il mancamento che ne haveranno li offiti di Abondanza e vino»<sup>60</sup>. Sempre dall'osservatorio savonese, possiamo rilevare come nel corso del 1608 tutti gli acquisti dei «Magnifici provveditori de vini» per somme maggiori alle 2.000 lire siano effettuati da patroni francesi: in tutto l'Ufficio paga loro 31.942 lire per 11 transazioni<sup>61</sup>. Una piccola comunità ponentina dove si può trovare molto vino francese (anche della Linguadoca) è Celle: «scendono vascelli da diverse parti, cioè San Pier d'Arena, Bisagno e Arenzano, a comprar vino in questo luogo» – assicurano due abitanti della comunità alla fine del 1648<sup>62</sup>.

Anche a Genova si beve molto vino prodotto in Francia: nel triennio 1681-83, di circa 50.000 mezzarole di vino forestiero entrato in porto 40.633 sono francesi; e nel trasporto delle botti pare che siano impiegati soprattutto i patroni di Saint-Tropez<sup>63</sup>. La produzione annua della regione di Marsiglia a fine Seicento raggiunge i 180.000 ettolitri, e quantunque anche in questo caso le «privilège» (risalente al XIII secolo) imporrebbe che il vino prodotto nell'area attorno alla città venga consumato dai marsigliesi, sono frequentissime, fin dal XV secolo, le spedizioni verso la Catalogna e la Liguria<sup>64</sup>. Fra i vini più pregiati presenti sulla piazza di Genova – i cosiddetti «vini di fiaschea» – troviamo il «provenzale asciutto nero», il «Marsiglia claretto», il «Tolone moscato bianco»<sup>65</sup>: un affare di notevoli dimensioni, visto che sono diverse centinaia le imbarcazioni (liguri e non) che viaggiano per portare vino in città<sup>66</sup>.

<sup>60</sup> Asg, *Ufficio di Sanità*, 37.

<sup>61</sup> Ass, *Comune, serie I*, 961.

<sup>62</sup> P. Calcagno, «Nel bel mezzo del Dominio» cit., p. 156.

<sup>63</sup> P. Schiappacasse, *Genova e Marsiglia* cit., p. 219; E. Papagna, *Relazioni tra Genova e Marsiglia* cit., p. 520 (ma più ampiamente G. Buti, *Les chemins de la mer* cit.). Una «mezzarola» è pari a 159 litri.

<sup>64</sup> G. Buti, *Territoires et acteurs de la fraude à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècles*, in M. Figeac-Monthus, C. Lastécouères (a cura di), *Territoires de l'illicite: ports et îles. De la fraude au contrôle (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Armand Colin, Paris, 2012, pp. 159-160.

<sup>65</sup> P. Calcagno, L. Lo Basso, *I Provvisori del vino della Repubblica di Genova: una politica annonaria tra ricerca del profitto e finalità di controllo territoriale (secc. XVI-XVIII)*, in A. Carassale, L. Lo Basso, *In terra vineata. La vite e il vino in Liguria e nelle Alpi Marittime dal Medioevo ai nostri giorni. Studi in memoria di Giovanni Rebora*, Philobiblon, Ventimiglia, 2014., pp. 247-248 (i dati si riferiscono al periodo 1735-52).

<sup>66</sup> E. Grendi, *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento* cit., pp. 1023-1024.

Un buon «equilibratore della bilancia commerciale ligure»<sup>67</sup> è l'olio. Tutta la costa tra Nizza e la Toscana è segnata nei primi decenni del XVIII secolo da una forte conquista dell'oliveto, che impone il suo primato sulla vigna e sul bosco, e che è decisamente finalizzato all'esportazione. Una «monoculture rentable», che fa la fortuna di centri come Oneglia, Porto Maurizio, Laigueglia, Cervo, Diano (non è un caso che questo gruppo di comunità assicurino quasi i 2/3 degli introiti dell'imposta statale sulla produzione regionale)<sup>68</sup>. Sulla base delle registrazioni della «Santé» di Marsiglia – dove già nel 1710 esistono 10 grosse saponerie a pieno regime – fra il 1725 e il 1755 dall'Italia arriva mediamente il 50% dell'olio totale, in buona misura olio ligure: nel 1734 il contingente proveniente dalla Riviera di ponente è pari al 33,6%; due anni prima (1732) i principali scali liguri esportatori di olio (cioè Porto Maurizio e Oneglia) risultano aver spedito in direzione di Marsiglia ben 3.500 tonnellate d'olio<sup>69</sup>.

La corrispondenza privata di Giovanni Battista Onorato Roux con un'altra compagnia commerciale ligure, la «Rembaldi, Gazano e Gastaldi» di Porto Maurizio, permette di illustrare gli aspetti organizzativi di questi flussi. Quel che salta all'occhio è la vocazione imprenditoriale del gruppo ligure, che dispone di proprie imbarcazioni (anche se a volte è il Roux a noleggiare dei vascelli e a mandarli a Porto Maurizio), è in grado di effettuare previsioni sui raccolti, si dimostra aggiornato sui prezzi e spinge nel dettare i tempi degli acquisti a seconda dell'abbondanza o meno di prodotto sulla piazza. Le spedizioni sono talvolta molto consistenti (anche 30 tonnellate in una volta); d'altra parte, «les huilles fines [...] se trouvent comme l'eau dans les rivières» (viene detto in una lettera del 14 aprile 1732); e il 14 novembre 1735 i soci della compagnia ligure assicurano che «il en sortira en telle quantité qu'il y en aura pour remplir toutes les commissions de la France»<sup>70</sup>.

Come detto, la complementarità delle attività manifatturiere e delle tipologie culturali lega le due sponde dell'area in questione, producendo un incessante via vai nelle due direzioni. A confermarlo stanno i numeri: tutti i dati a disposizione rilevano la presenza schiacciante dei liguri in Provenza e dei provenzali in Liguria. Per il 1751, Allemand ha contato 143 «bateaux ligures» a Marsiglia e 355 «bateaux provençaux

<sup>67</sup> *Ibid.*, p. 1041.

<sup>68</sup> P. Boulanger, *Marseille, marché international de l'huile d'olive. Un produit et des hommes de 1725 à 1825*, Marsiglia, 1996, pp. 51-52; M. Quaini, *Per la storia del paesaggio agrario in Liguria. Note di geografia storica sulle strutture agrarie della Liguria medievale e moderna*, «Atti della Società ligure di storia patria», XII/2 (1972), specie pp. 269-271. In particolare, Diano è la principale contribuyente della tassa sull'olio (E. Grendi, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova cit.*, p. 30).

<sup>69</sup> P. Boulanger, *Marseille, marché international cit.*, pp. 161-179.

<sup>70</sup> Accm, L.IX, 955.

sur le côtes ligures»<sup>71</sup>. I manifesti delle navi in arrivo nel porto di Genova nel biennio 1706-1707 (269 in tutto) indicano una maggioranza provenienza francese (43 navi provengono da Marsiglia, 3 da Tolone, 3 da Adge), e a seguire gli scali di Barcellona, Palermo e Livorno<sup>72</sup>. Impressionante il dato relativo alle imbarcazioni uscite da Marsiglia con destinazione Italia nel triennio 1680-82: ben 177 dei 765 legni partiti dichiarano di dirigersi a Laigueglia, nel Ponente ligure, che è la prima destinazione in assoluto; al secondo posto si trova Genova, con 157, che supera Livorno con 119; e gli scali di Sanremo (103) e Savona (78) sopravanzano Civitavecchia (32), Napoli (29) e Roma (19)<sup>73</sup>. A Fréjus, il movimento portuale del 1763 è dominato da imbarcazioni francesi che praticano il piccolo cabotaggio, ma la classifica degli «étrangers» è guidata dai genovesi, con 11 «bateaux»<sup>74</sup>. Stesso discorso per Cassis, piccolo porto dove si carica soprattutto vino: nei 12 mesi compresi fra il maggio 1671 e l'aprile 1672 firmano la propria «obligation» 85 patroni marittimi, di cui 12 liguri (con prevalenza di uomini della comunità di Pietra)<sup>75</sup>. La tendenza dei natanti della costa ligure a viaggiare verso la Francia è evidente, e si accentua progressivamente nel corso del Settecento<sup>76</sup>: alla fine del 1771, il cassiere dell'arte dei marinai della città di Savona attesta che patron Gerolamo Galletto deve ancora saldare «la valuta di viaggi quindici, cioè viaggi tredici di Marsiglia, [...] viaggio uno di Tolone [...] e viaggio uno di Genova»; ugualmente debitore patron Francesco Nervi, che ha compiuto 30 viaggi a Marsiglia e 1 all'isola d'Elba<sup>77</sup>.

<sup>71</sup> J. Allemand, *Les relations commerciales entre Marseille et Gênes* cit., pp. 211-212.

<sup>72</sup> Asg, *Banco di San Giorgio, Cancelleria*, 143. Fra le merci che compongono i carichi spiccano le mandorle e i tessuti.

<sup>73</sup> Accm, I-1. Complessivamente, le destinazioni liguri sono il 69% (la percentuale risulta così articolata: 49% scali rivieraschi, 20% porto a Genova).

<sup>74</sup> J.J. Letrait, *Le trafic maritime de Fréjus* cit., pp. 190-191.

<sup>75</sup> Adb, *Amirauté*, 9 B 177.

<sup>76</sup> Già il 21 giugno 1667, interrogati dal governo sull'attività della marineria finalese, gli Inquisitori di Stato rilevano «la gran quantità di barche che trafficano per [...] Provenza» (Asg, *Marchesato de Finale*, 12). A Celle, nell'anno intercorso tra l'8 settembre 1750 e il 21 settembre 1751, Bartolomeo Ferro finanzia attraverso contratti di cambio marittimo almeno dieci viaggi, sei dei quali in Francia (Ass, *Notai distrettuali*, 2988).

<sup>77</sup> Ass, *Notai distrettuali*, 3583. Da tempo, l'abitudine è quella di navigare in gruppo: il 4 novembre 1711 i «patroni delle gondole di Savona» si lamentano perché il commissario di San Giorgio ha dato ordine di «scarricare» il carico di 12 «bastimenti» di partenza per le coste francesi «non ostante fosse giorno di festa» (Asg, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, 1644).

## Una statistica di fine Seicento

Le fonti statistiche per lo studio dell'economia moderna (specie dei traffici mercantili), largamente utilizzate dalla storiografia francese nei decenni centrali del secolo scorso, sono oggetto di nuove attenzioni: proprio nel prossimo ottobre, a Roma, si terrà per iniziativa dell'École française de Rome e dell'École des Hautes Études en Sciences Sociales un workshop dal titolo *Quantitative Approaches Mediterranean History*. In effetti, anche per lo studio dello spazio ligure-provenzale i progressi possono venire specialmente dalle registrazioni doganali (oltre che dalle fonti notarili), le uniche in grado di fornire maggiori dettagli circa l'esistenza di eventuali tendenze comunitarie (di rotte o di merci). Se per la Liguria il lavoro è tutto da fare – a partire dalle carte di San Giorgio – negli archivi francesi si conservano un paio di rilevazioni statistiche relative al periodo 1683-86 e al 1732, che non sono ancora state utilizzate ai fini della ricostruzione dei legami tra Liguria e Provenza. Gli stati annuali conservati nella sotto-serie G5 delle *Archives Nationales* di Parigi certificano gli arrivi e le partenze relativamente agli scali dei 13 ammiragliati della Francia mediterranea fra 1732 al 1791 (non per tutti, però, la documentazione è completa): si tratta di «comptes-rendus», si legge nelle carte, che erano inviati a Parigi per poter tenere conto degli incassi e delle spese delle varie sedi<sup>78</sup>. Mancando però dell'indicazione degli approdi di provenienza e di destinazione, solo in parte potrebbero essere utili al nostro scopo.

Il «rolle général» del 1683-86 è stato studiato da Gilbert Buti<sup>79</sup>, e costituisce l'ultimo di tre censimenti a cui è sottoposta la flotta mercantile francese nel XVII secolo (le prime due vengono effettuate nel 1628-33 e nel 1664). Inscritto nel «projet colbertien de quadrillage des populations littorales» (la paternità è attribuita a Seignelay, figlio di Jean-Baptiste), e di «soumission des rivages à l'État royal»<sup>80</sup>, il quadro statistico è composto da grosse tabelle divise in dieci colonne: tipo e nome del naviglio, nome e cognome del proprietario, tonnel-

<sup>78</sup> Cfr. S. Marzagalli, C. Pfister-Langanay, *La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle: premiers aperçus à partir d'une source inexploitée*, «Cahiers de la Méditerranée», 83 (2011), pp. 273-295.

<sup>79</sup> G. Buti, *La flotte de commerce et de pêche de la France méditerranéenne à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle*, in A. Raffuville, *Tourville et les marines de son temps*, Archives départementales de la Manche, Saint-Lô, 2013, pp. 49-90. La copia originale di questo documento si trova alla biblioteca della Chambre de Commerce de Dunkerque; ringrazio l'amico Gilbert Buti per avermene fornito una riproduzione in fotocopia.

<sup>80</sup> A. Zysberg, *La soumission du rivage aux volontés de l'État royal*, in M. Acerra, J.-P. Poussou, M. Vergé Franceschi, A. Zysberg (a cura di), *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, 1995, pp. 439-455.

laggio, numero di cannoni o pezzi di artiglieria, effettivi dell'equipaggio, anno di costruzione, e nelle ultime quattro colonne i viaggi effettuati tra 1683 e 1686. In tutto i dipartimenti censiti sono 19, di cui quattro interessano da vicino i nostri studi: Arles, Marsiglia, Martigues, Tolone.

Tre tendenze si evidenziano dalla lettura della statistica: una frequentazione assidua degli altri porti del Regno (là dove Marsiglia ha un ruolo catalizzatore); una tendenza delle imbarcazioni più grandi a commerciare con il Levante mediterraneo<sup>81</sup>; e, più trasversalmente, una netta propensione verso Genova e gli scali della Riviera. La «Saint Ciprien» di Pierre Serry di Tolone, un vascello di ben 600 tonnellate di portata, fa un viaggio all'anno «en Levant». Così, a Tolone, la "seconda in classifica", «Le Triomphant» di Pierre Audibert (250 tonnellate di portata) si segnala per due viaggi a Lisbona (1683), altri due a Lisbona e due nel Levante nel biennio successivo e un viaggio a Smirne («et de retour à Messine») nel 1686. Ma si tratta di grande cabotaggio, di legni che percorrono le maggiori rotte del *Mare Nostrum* e si avventurano anche nell'Oceano Atlantico. Invece, la «Samaritaine» di Jean Castel, di 20 tonnellate, fa i viaggi nella «rivièrè de Gênes»: uno nel 1685 (allorché ne fa anche uno in Sicilia) e due nel 1686; fra 1685 e 1686 la «Sainte Anne» di Pierre Calas (25 tonnellate) lascia gli ormeggi per raggiungere la Liguria ben cinque volte (in uno di questi viaggi raggiunge più precisamente Savona). Una situazione assai frequente è quella della «Notre Dame des Saintes reliques» di Jean Reboul, anch'egli padrone di un piccolo «bastiment» (30 tonnellate): 1 viaggio in Linguadoca e 7 a Marsiglia nel 1683; stesse destinazioni (e anche numero di viaggi, a dimostrazione di una certa fissità di questa navigazione costiera) nel 1684; 3 viaggi a Marsiglia nel 1685 e 4 viaggi, sempre a Marsiglia, nel 1686. Sono ben 19 i viaggi a Marsiglia fatti nel quadriennio dalla «Saint Joseph» di François Reboul (anch'essa di 30 tonnellate). Un altro scalo molto frequentato è quello di Bandol, dove si trova molto vino: ben 48 volte, fra 1684 e 1686, la «Saint Joseph» di Pierre Reboul (una dinastia di patroni marittimi?) parte da Tolone con quella destinazione<sup>82</sup>.

<sup>81</sup> A questo proposito la bibliografia francese è molto vasta: più di recente, vedi M. Fontenay, *Le commerce des Occidentaux dans les échelles du Levant au XVII<sup>e</sup> siècle*, in S. Cavaciocchi (a cura di), *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico. Secc. XIII-XVIII*, Atti della XXXVIII settimana di studi, Istituto internazionale di storia economica "F. Datini" di Prato, Le Monnier, Firenze, 2007, pp. 519-549.

<sup>82</sup> A volte i legni più piccoli viaggiano insieme: la «Saint François» di Louis Gras e la «Saint Esprit» di Pierre Toucas compiono lo stesso numero di spedizioni, verso le stesse destinazioni, in tutti e quattro gli anni (in tutto, 22 viaggi a Marsiglia e 6 in Linguadoca).

A La Seyne (Seyne-sur-Mer) operano sei vascelli che si dirigono solitamente verso il Mediterraneo orientale («Levant», «Candie», «Alexandrie», «la Morée»)<sup>83</sup>, realizzando necessariamente pochi viaggi all'anno; delle 11 tartane, però, 6 si recano piuttosto regolarmente in Liguria (ben quattro viaggi ciascuna la «Saint Esprit» di Jacques Daniel, la «Saint Joseph» di Denis Martinenq e la «Saint Pierre» di François Denans, tutte fra 20 e 40 tonnellate). Addirittura, 5 delle 6 tartane di Six-Fours dichiarano di commerciare con la «rivière de Gênes»: 7 viaggi sono compiuti dalla «Sainte Eliabeth» di Antoine Martinenq (37 tonnellate), ben 10 dalla «Notre Dame de Grace» di Honoré Aicard (un ligure trapiantato, come si intuisce dal cognome). Certo, non sempre la destinazione ligure è quella maggioritaria: nel quadriennio la tartana dell'Aicard va anche 17 volte a Marsiglia; addirittura la «Saint Anne» di Jean Audibert si reca 40 volte a Marsiglia e solo 2 volte nella Riviera ligure; ma è provato che per molte comunità provenzali l'area ligure rappresenta uno sbocco naturale della navigazione di cabotaggio.

Nella rilevazione statistica relativa al dipartimento di Tolone, a Six-Fours segue Senary (Sanary-sur-Mer), la cui marineria si distingue per una insolita frequentazione delle coste spagnole<sup>84</sup> – così anche Martigues, nel dipartimento di Marsiglia<sup>85</sup> – La Ciotat, grande scalo di armamento navale (con ben 29 «vaisseaux» di portata superiore alle 150 tonnellate, diretti solitamente nel Levante o a Lisbona)<sup>86</sup> e Cassis, con un gran numero di barche poco al di sotto delle 100 tonnellate, anch'esse tendenti a raggiungere il Mediterraneo orientale (talvolta per caricare olio). Ovviamente anche a Marsiglia c'è una flotta mercantile numerosa, fatta di vascelli, polacche e tartane (in tutto 126 unità), che si muove tra Smirne, Palermo, Tunisi, Salé, Lisbona e l'America; mentre per trovare imbarcazioni che frequentano più diffusamente la Liguria bisogna spostarsi più a est, a Saint-Tropez e ad Antibes. In quest'ultima località sono attive 25 fra tartane e battelli, di cui 21 viaggiano prevalentemente verso Genova (quando non restano dentro ai confini del Regno); a Saint-Tropez ci sono 46 battelli che fanno tutti la spola verso e da Genova. Nel 1683 e nel

<sup>83</sup> La «Saint Joseph Bonneventure» di Pierre Beaussier e «Le Dragon» di Honoré Vicard (220 e 200 tonnellate di portata rispettivamente) vanno anche in America: il primo nel 1684, il secondo nel 1685.

<sup>84</sup> Ma la tartana «Sain Jean» di Jean Granet fa 16 viaggi nel triennio 1684-1686, di cui 8 a Nizza e 8 in Liguria.

<sup>85</sup> A Martigues molte imbarcazioni sono semplici pescherecci che vanno «à la pesche à l'environ», o nelle acque della Linguadoca.

<sup>86</sup> Interessante il caso di due barche, di 60 e 100 tonnellate rispettivamente, che vanno i viaggi dalla Grecia («L'Archipel») a Venezia cariche di vino. Le stese rotte vengono battute anche da alcuni natanti di Cassis.

1685-1686 i legni di Saint-Tropez raggiungono sempre e solo Genova (viaggi in convoglio?), solo nel 1684 le tensioni tra Luigi XIV e la Repubblica hanno consigliato ai patroni locali di tenersi a distanza dalla Superba<sup>87</sup> (frequentano, invece, Tolone).

Tab. 1 – I viaggi dei patroni di Antibes – le destinazioni

<b>Destinazione</b>	<b>Numero di citazioni</b>
Provenza (Tolone, Marsiglia, Arles, Martigues ecc.)	161
Genova (città o «rivière de Gênes»)	34
Linguadoca	25
Catalogna	16
Costa d'Italia	12
Maiorca	4
Sardegna	4
Monaco	3
Corsica	3
Sicilia	2
Civitavecchia	1
Sanremo	1
Barberia	1
Ragusa	1
Roma	1

Tab. 2 – I battelli di Saint-Tropez

<b>Nome imbarcazione</b>	<b>Nome patrone</b>	<b>Viaggi 1683</b>	<b>Viaggi 1684</b>	<b>Viaggi 1685</b>	<b>Viaggi 1686</b>
Sainte Anne	Jacques Fougier	4 a Genova	5 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Tropez	Charles Mouisson	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	François Martin	4 a Genova	5 a Marsiglia	4 a Genova	4 a Genova
Saint Pierre	Claude Ratou	4 a Genova	5 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Antoine Ricard	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Jean	Luois Montanard	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Antoine Sibille	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Jean	Antoine Colomb	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Jacques Antibou	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Abel Perou	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	François Martin	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Jean	Barthelemy Martin	/	/	/	2 a Genova
Notre Dame de Carmel	François Raphaely	5 a Genova	5 a Tolone	5 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Jean Maffredy	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Barthelemy Augier	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Joseph Cavvin	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova

<sup>87</sup> Vedi su questo aspetto *Il bombardamento di Genova nel 1684*, La Quercia edizioni, Genova, 1988; e ora anche C. Bitossi, *1684. La Repubblica sfida il re Sole*, in *Gli anni di Genova*, Roma-Bari, Laterza, 2010, pp. 123-150.

Sainte Anne	Honoré Martin	4 a Genova	5 a Tolone	4 a Genova	3 a Genova
Saint Joseph	Jacques Roux	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Honoré Roux	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Honoré Martin	5 a Genova	5 a Tolone	5 a Genova	4 a Genova
Saint Joseph	Honoré Amiq	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Luois Ricous	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Joseph	Emanuel Guicard	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Jean Isnard	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Pierre	Esprit Antibou	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Joseph	Pierre Raymond	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Jean	Joseph Perou	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Jean	Antoine Raymond	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Notre Dame Nonciade	Jean Coste	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Tropez	Jean Poirière	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Barthelemy Guirard	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Anne	Marc Antibou	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	HonoRé Maille	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Tropez	Gaspar Mondon	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Tropez	Henry La Laine	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Notre Dame Nonciade	Jean Vallery	4 a Genova	5 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Jacques Augier	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Sainte Anne	Antoine Meffredy	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Jean	François Meffredy	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Claude	Jacques Digne	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Pierre	Honoré Geoffroy	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Tropez	Bernard Geoffroy	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Jean	Antoine Martin	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Jean	Antonie Magne	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Jean	Jean Gautier	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova
Saint Pierre	François Olivier	4 a Genova	4 a Tolone	4 a Genova	4 a Genova

Peraltro, alcuni cognomi tradiscono un'origine ligure: difficile che Antoine Colomb, Jean Isnard e Jean Coste non abbiano parenti in Liguria. Sta di fatto che quella di Saint-Tropez si configura come una vera e propria marineria ausiliaria al servizio del porto genovese, specializzata nel trasporto di grano e tessuti<sup>88</sup> – così come, d'altra parte, i patroni provenzali in genere (gente di Cannes<sup>89</sup>, Saint-Tropez, Antibes, La Ciotat) assicurano le maggiori forniture di generi alimentari alla città di Savona<sup>90</sup>. E in generale, tenendo conto di tutti i dipartimenti censiti, la de-

<sup>88</sup> G. Buti, *Les chemins de la mer* cit.

<sup>89</sup> Dal «rolle» del 1683-1686 risulta che 9 dei 19 battelli di Cannes frequentano la Liguria.

<sup>90</sup> Su questo tema è in corso di pubblicazione un lavoro, da parte chi scrive, dal titolo *Una marineria ausiliaria di antico regime: i patroni provenzali a Savona tra XVI e XVII secolo*. Dalle carte notarili, è emerso che fra 1585 e 1620 i contratti di finanziamento mercantile per le spedizioni marittime riguardano per il 58% patroni "forestieri", là dove un terzo di essi è frutto di accordi con operatori della Provenza.

stinazione più genericamente italiana (là dove quella specificamente "genovese-ligure" è preponderante) è in termini assoluti la seconda dopo quella provenzale: 764 viaggi, davanti alla Spagna (al terzo posto) con 380, alla Linguadoca con 355 e al Levante mediterraneo con 336. È evidente che gli operatori della costa francese guardano più a est che a ovest di Marsiglia: un dato di fatto del commercio mediterraneo.

### Conclusioni: il giusto spazio per la politica

Di sicuro, nel XVII secolo questi traffici transfrontalieri sono aumentati di pari passo con la crescita delle marinerie della Liguria e della Provenza. Negli anni '80 del Seicento l'area provenzale fra Antibes e Marsiglia giunge a detenere il 65% della flotta totale della Francia mediterranea<sup>91</sup>. Parimenti, è sempre nei decenni centrali del XVII secolo che si assiste in Liguria all'«ascesa della gente di Riviera», finché alla metà del secolo successivo l'inchiesta promossa dall'«invasore» sabaudo mette in luce la presenza di comunità dotate di flottiglie mercantili molto cospicue: Finale e Varigotti contano 40 gondole, 10 latine, 8 pinchi, 3 feluconi e 1 leudo (per una stazza pari a 16.680 cantari); Laigneglia dispone di 55 legni per un totale di 55.900 cantari (e 548 uomini impiegati); Alasio guida la classifica con una flotta di 62.600 cantari, che dà lavoro a 732 persone<sup>92</sup>.

Alla base di questi *exploit* ci sono indubbiamente delle misure politiche: è evidente che la crescita tardo-seicentesca del naviglio provenzale è stata favorita dall'imposizione, voluta da Mazzarino nel 1659, di un dazio di 50 soldi per tonnellata sulle imbarcazioni "straniere" in arrivo, fonte di introiti considerevoli per la Monarchia e stimolo alla cantieristica nazionale<sup>93</sup>. La fortuna di Marsiglia e in generale della navi-

<sup>91</sup> G. Buti, *La flotte de commerce et de pêche* cit., pp. 62-63. Dati precisi sull'aumento dei tonnelli nel secondo Seicento a p. 71 (si tenga conto che in tutta la Francia mediterranea fra il 1678 e il 1682 si registra la costruzione di 425 nuove imbarcazioni). Vista da Genova, la crescita del naviglio provenzale è evidente: nella prima parte del Seicento gli arrivi di imbarcazioni francesi in porto sono contenuti; nell'ultimo ventennio si registra un vero e proprio salto di qualità, tanto che i legni battenti bandiera del re di Francia minano fortemente il predominio del naviglio fiammingo-olandese (E. Grendi, *Traffico e navi nel porto di Genova* cit., pp. 344-345).

<sup>92</sup> E. Grendi, *Problemi e studi di storia economica genovese* cit., p. 1039; Archivio di Stato di Torino, *Paesi, Genova, Riviera di ponente*, categoria II, mazzo 1. Già a metà del XVII secolo, Sanremo avrebbe una flotta di 72 imbarcazioni, per una portata di 9.000 salme (cfr. E. Grendi, *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento* cit., p. 1029).

<sup>93</sup> Il «nuovo imposto della tonelada» non viene ben accolto dalla flottiglia ligure che frequenta il porto di Marsiglia: il 24 marzo 1664 alcuni patroni di Sturla, Savona, Sanremo e Bordighera si recano presso il console genovese Giovanni Forno «per veddere di ritrovare qualche rimedio»; due anni dopo (25 agosto 1666) lo stesso console scriverà a

gazione francese è legata alla figura di Jean-Baptiste Colbert, che nel corso degli anni '60 promuove una radicale trasformazione del maggiore porto provenzale, facendo costruire una nuova vasta cinta muraria, rivedendo l'impianto urbano, ingrandendo le strutture portuali e dotandole di un arsenale, e soprattutto emanando il famoso editto di portofranco (marzo 1669)<sup>94</sup>.

Sull'altra sponda, il cabotaggio ligure mostra per la verità nel corso dei primi decenni del XVII secolo una certa flessione (basti vedere proprio gli ingressi di imbarcazioni della Repubblica in porto a Marsiglia fra 1613 e 1636)<sup>95</sup>, dovuta sicuramente alla forte concorrenza di Livorno. Le politiche doganali di Parigi e di Genova sono simili nella sostanza, dissimili nelle motivazioni: nel caso genovese è proprio la «sindrome livornese»<sup>96</sup> – più che un'esplicita volontà di potenziamento della marina “nazionale” – a innescare una discussione sui possibili interventi politici in seno a San Giorgio e agli organi di governo, fino a che – in maniera un po' episodica e disomogenea – si giunge a una serie di accordi con le comunità del Ponente miranti a liberarle dai precedenti obblighi doganali in cambio del pagamento di un forfait annuale<sup>97</sup>. A dire il vero, però, oltre alla preoccupazione per la crescita di Livorno, Genova è assillata dall'endemico contrabbando alimentato dalle *enclave* di Loano (feudo dei Doria), Oneglia (possedimento sabaudo) e Finale (nelle mani del re di Spagna fino al 1707) – che fanno arrivare tra l'altro merce dalla Francia e la redistribuiscono in frode in Riviera e a Genova<sup>98</sup> – perciò la decisione di scendere a patti con gli scali marittimi periferici si deve in una certa misura all'avvertita necessità di garantirsi un introito fiscale certo.

Questi accordi vengono stretti a partire dagli anni '40 del secolo e rinnovati successivamente (in genere ogni quinquennio), mediante una negoziazione fra le comunità desiderose di strappare delle con-

---

Genova per dire che «il dretto della tonelada si continua ad essigere, [...] essendo cosa certa che in meno d'un anno la nostra natione ha pagato più di lire 100.000 di questa moneta nella Provenza e Linguedoc» (Asg, *Archivio segreto*, 2618).

<sup>94</sup> G. Rambert, *La vie commerciale de 1660 à 1789* cit., pp. 204-214. Si pensi che l'agglomerato urbano marsigliese passa in pochi anni da 75 a 195 ettari. Per favorire i traffici francesi con l'area del Mediterraneo orientale si stabilisce inoltre un dazio pari al 20% del valore del carico sulle imbarcazioni “straniere” giunte a Marsiglia dal Levante.

<sup>95</sup> L. Bergasse, *Le commerce de Marseille* cit., p. 89.

<sup>96</sup> E. Grendi, *Traffico e navi nel porto di Genova* cit., p. 350.

<sup>97</sup> È la cosiddetta politica di «incavezzamento» con le comunità (vedi E. Grendi, *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento* cit., p. 1027, e ora anche P. Calcagno, *La lotta al contrabbando nel mare Ligustico. Problemi e strategie dello Stato, «Mediterranea. Ricerche storiche», 20 [2010], specie pp. 501-503).*

<sup>98</sup> Nell'estate 1652 gli ufficiali di San Giorgio discutono la pratica di un certo patron Francesco Granara del Finale che, «sotto fedì false» fatte dal Governatore compiacente, fa sbarcare a Sampierdarena «robbe che vengono di Francia» (soprattutto pesce) (Asg, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, 1669).

dizioni favorevoli e la Casa di San Giorgio che pretende di fissare delle somme proporzionali agli effettivi volumi dei traffici. Nella fattispecie, si ha notizia di contratti forfetari con Diano nel 1646, con Pietra nel 1648, con Taggia, Alassio e Laigueglia nel 1649, con Cervo, Santo Stefano e Sanremo nel 1650; poi a Genova si registra un passo indietro, e si prova a reintrodurre anche per le comunità ponentine l'obbligo di far capo al porto della Dominante per le operazioni di denuncia e di pagamento delle merci; infine, nel 1663, «il mancato introito di qualche migliaio di lire» dovuto alla recente stretta doganale convince i Protettori di San Giorgio a «ripigliare i concerti» e a stipulare nuovi patti con tutte le comunità da Noli a Ventimiglia<sup>99</sup>.

Alle incisive misure di promozione della navigazione e del commercio messe in atto dagli Stati<sup>100</sup> si devono aggiungere gli aspetti contingenti, che hanno sempre un peso rilevante. Nel secondo Seicento, quando i francesi sono trascinati in una serie di guerre dall'ambizioso Luigi XIV, diventa importante poter disporre di una «bandiera neutrale» che costituisca una «comoda copertura nei confronti del nemico»<sup>101</sup>. I patroni liguri sanno ben approfittare di questa circostanza, in cui i fatti politici e militari si ripercuotono fortemente sui rapporti economici: «l'esigenza di garantire la locale attività commerciale dalla completa paralisi» e «la necessità di assicurare rifornimenti alle industrie e alla popolazione» spinge la Francia meridionale a usare il naviglio della neutrale Repubblica genovese, capace di tirarsi fuori dalla competizione bellica, come supporto per la conduzione dei propri traffici. Specie la guerra della Lega d'Augusta rappresenta «un'occasione unica» per il mondo dello *shipping* ligure, permettendo un'accelerazione di quella crescita armatoriale iniziata nei decenni centrali del secolo, al punto che – come sostiene l'ambasciatore genovese a Madrid Francesco De

<sup>99</sup> Vedi ad esempio Asg, *Banco di San Giorgio, Cancelleria*, 480, e Asg, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, 500 e 552.

<sup>100</sup> Gli esiti della "stagione della collaborazione" che si apre a metà Seicento fra Genova e il suo Dominio ha senz'altro dato buoni frutti: una relazione della Giunta di Marina del febbraio 1665 osserva che le agevolazioni concesse alle comunità del Ponente ligure hanno riportato «un notevole et evidente profitto» (Asg, *Marchesato del Finale*, 12).

<sup>101</sup> E. Papagna, *Relazioni tra Genova e Marsiglia* cit., p. 514. Interessante in questo senso la riflessione di Éric Schnakenbourg, il quale rilegge la guerra non solo come momento di crisi e come fattore di interruzione dei traffici, ma come "fatto" che stimola «l'ingéniosité negociante»; in altre parole, occorre «considérer les circulations commerciales internationales en temps de guerre sous un autre angle que celui des plaintes incessantes des négociants sur la paralysie des affaires», in quanto la guerra permette semmai «à des pavillons mineurs de devenir attractifs», e implica «l'apparition de nouveaux acteurs et de nouveaux lieux d'échange» (*Sous le masque des neutres: la circulation des marchandises en temps de guerre (1680-1780)*, in L. Bély [a cura di], *Les circulations internationales en Europe* cit., pp. 101-119).

Mari nel 1692 – gli «incessanti traffici dei numerosi vascelli» delle coste liguri hanno «eccitata l'invidia di tutto il mondo, massime degli inglesi e olandesi», timorosi che «fossero ritornati quei secoli nei quali fremeva il mare sotto il peso dei legni genovesi e si vedessero da per tutto sventolare le nostre croci»<sup>102</sup>.

La politica conta assai: di fronte all'atteggiamento collaborativo di Genova – sempre più sganciata dall'alleanza con la Spagna – il re Sole ordina nel 1689 che siano “visitare” tutte le vele in arrivo a Marsiglia tranne quelle provenienti dalla Liguria<sup>103</sup>. E l'eccezionale opportunità offerta dalla guerra di fine Seicento permetterà alle marinerie liguri ponentine di irrobustirsi ulteriormente nel corso del XVIII secolo: gli stessi storici francesi hanno sottolineato che in questo periodo «s'observe [une] montée spectaculaire du petit cabotage ligurien»<sup>104</sup>; così come, d'altronde, della flotta e del commercio francesi, per i quali la carestia seguita al terribile inverno del 1708-09 e la peste del 1720 sembrano aver rappresentato solo degli incidenti di percorso nel loro cammino di «croissance»<sup>105</sup>. Sempre in tema di importanza della politica vale la pena ricordare che, proprio nei concitati anni di fine Seicento, quando l'orientamento diplomatico di Genova – complice una buona dose di costrizione – si è piegato verso Parigi, gli ufficiali della Casa di San Giorgio prescrivono ai commissari doganali nel Dominio di non andare «sopra le barche francesi a fare diligenza» né «trattenere [loro] le merci, etiamdio che trasgredissero le regole delle gabelle et osservanza di esse»<sup>106</sup>: un bello stimolo indiretto al già assiduo cabotaggio provenzale.

Il quotidiano interscambio per garantire gli approvvigionamenti e le forniture di merci “strategiche” (come la canapa e il legname per i provenzali) è non solo costantemente monitorato – per essere tassato – ma anche debitamente tutelato. A partire dagli anni '50 del XVII secolo è testimoniata un'opera di pattugliamento delle coste della Provenza da parte di alcune «garde-côtes» al servizio della Chambre de Commerce marsigliese, mantenute attraverso una specifica tassazione<sup>107</sup>: si fa tutto espressamente «pour l'avantage du commerce», e in particolar modo – come dicono i consoli della città di Tolone in una lettera alla Chambre del 23 gennaio 1653 – per «la sûreté des

<sup>102</sup> E. Papagna, *Relazioni tra Genova e Marsiglia* cit., pp. 528-529; Lo Basso, *Finale, porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento*, in Id., *Capitani, corsari e armatori* cit., pp. 106-107.

<sup>103</sup> P. Schiappacasse, *Genova e Marsiglia* cit., pp. 210-211.

<sup>104</sup> C. Carrière, *Notes sur les relations commerciales* cit., p. 239.

<sup>105</sup> «Un siècle de croissance» si intitola proprio il primo capitolo del classico lavoro di Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle* cit.

<sup>106</sup> Asg, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, 688.

<sup>107</sup> L. Bergasse, *Le commerce de Marseille* cit., pp. 84-87.

barquires qui peuvent venir du Languedoc et partie d'Ytalie». I nemici più pericolosi sono i maiorchini – oltre ai consueti nordafricani – e a partire dalla guerra della Lega d'Augusta si aggiunge la minaccia costante degli olandesi e degli inglesi<sup>108</sup>; ma ai capitani delle imbarcazioni impegnate in compiti di polizia marittima si raccomanda anche di «impedire il corseggio dell'invigilatore del dritto di Villafranca», che rappresenta un altro annoso ostacolo al cabotaggio ligure-provenzale<sup>109</sup>.

Gli stessi problemi riguardano anche i patroni liguri, e similmente il governo genovese non sta affatto con le mani in mano. Nel corso della seconda metà del Seicento, l'impiego sempre più consistente delle galere dello stuolo pubblico per operazioni militari scaturisce dalla necessità di contrastare l'azione dei corsari dell'enclave spagnola del Finale (supportati da altri legni armati in corso a Napoli o nell'isola di Maiorca), i quali cercano di intercettare quante più imbarcazioni possibile alla ricerca di merci di proprietà francese o destinate in Francia<sup>110</sup>; e durante le crociere nelle acque del Ponente ligure, anche alle unità navali genovesi capita spesso di dover fare i conti con gli "sconfinamenti" del pinco (o petacchio, a seconda dei documenti) di Villafranca: nel 1611, ad esempio, esso è intercettato a Sanremo «mentre andava per queste marine facendo danno»; nel 1660, in seguito alla presa al largo di Albenga di una barca di Arenzano, i Collegi della Repubblica decidono di «levar di sciverno due galee [...] per reprimere (anche con la forza) gli attentati che potessero commettersi da detta barca dei dretti di Villafranca, facendo anche preda di essa»<sup>111</sup>.

Se in questo spazio le frontiere della politica non coincidono con quelle dell'economia, è anche vero che le forze della prima si mettono

<sup>108</sup> G. Rambert, *La vie commerciale de 1660 à 1789* cit., pp. 599-602. Il 4 luglio 1673 il capitano della galea genovese San Giorgio Gaspare Spinola comunica che «qui [cioè a Marsiglia] hanno spalmato due galee che le chiamano guardia costa e si dice che passeranno verso Maiorca» (Asg, *Archivio segreto*, 1672).

<sup>109</sup> Al dritto di Villafranca ha dedicato la sua tesi François Bottin (*Le droit de Villefranche*, 2 voll., Thèse pour le doctorat en Droit, Université de Nice, 1974). «Malheureux droit», lo chiamano i francesi, soprattutto perché disturba «la navigation des petites batiments destinés pour les costes d'Italie» (J. Allemand, *Les relations commerciales entre Marseille et Gênes* cit., pp. 45-47). In base a quanto riferisce il commissario di Sanremo, re Sole avrebbe deciso di armare una fregata per «bordegiare dal capo d'Antibo a questa volta» proprio per scortare il naviglio diretto in Liguria (Asg, *Archivio segreto*, 1676).

<sup>110</sup> Sulla corsa finalese vedi L. Lo Basso, *Finale porto corsaro* cit.. Come spiega in una lettera diretta a Genova il Governatore di Savona Agostino Franzone, i pinchi armati a Finale «stanno per queste marine corseggiando con abbordare anche li barcaecchi di Vostre Signorie Serenissime per riconoscere se vi siano mercantie de francesi» (Asg, *Archivio segreto*, 1674).

<sup>111</sup> Asg, *Archivio segreto*, 1042 e 1666.

al servizio, per quanto possibile, del funzionamento della seconda. Per un verso provano a organizzare un sistema di controlli fiscali che lucrino sulle transazioni commerciali, per altro verso mettono in campo delle precise strategie di incentivo doganale e di difesa marittima che consentano a questi traffici di mantenersi, se non di crescere, magari proprio per garantire introiti alle casse dello Stato. Insomma, lo studio dei flussi commerciali e della navigazione di cabotaggio all'interno di questo spazio osmotico ha dimostrato ancora una volta la porosità delle frontiere terrestri e ancor più di quelle marittime, in un gioco complesso in cui economia e politica paiono viaggiare su binari separati ma finiscono naturalmente per intrecciarsi.