

Luca Lo Basso

## LAVORO MARITTIMO, TUTELA ISTITUZIONALE E CONFLITTUALITÀ SOCIALE A BORDO DEI BASTIMENTI DELLA REPUBBLICA DI GENOVA NEL XVIII SECOLO

*SOMMARIO: Lo scopo di questo intervento è quello di porre l'attenzione – in via del tutto preliminare – sul mondo del lavoro marittimo nel secolo dei Lumi, tradizionalmente visto come luogo marginale, di frontiera e come luogo «transnazionale» dove le integrazioni, ma anche i conflitti raggiungono i massimi livelli nella società di Antico Regime. Sul solco del metodo della «storia vista dal basso», formalizzata per il mondo marittimo, ormai da alcuni decenni, dallo storico americano Marcus Rediker, si vogliono analizzare le rappresentazioni, le integrazioni e i conflitti a bordo delle navi, alla luce della documentazione processuale, redatta dal Magistrato dei Conservatori del Mare della Repubblica di Genova, una delle poche istituzioni italiane simile agli Ammiragliati di Francia, Inghilterra ed Olanda.*

PAROLE CHIAVE: *lavoro marittimo, istituzioni, conflitti sociali, nazionalismi; Repubblica di Genova.*

MARITIME LABOUR, INSTITUTIONAL PROTECTION AND SOCIAL UNREST ABOARD THE SHIPS OF THE REPUBLIC OF GENOA DURING THE XVIIIITH CENTURY

*ABSTRACT: The main aim of this contribution is to focus – preliminarily – on the world of maritime labour during the Age of Enlightenment, traditionally perceived as a border ground as well as a «transnational» place, where both integrations and conflicts reach the highest levels in the Ancien Regime society. Following the method of «history from below», as it was formalized, with respect to the maritime world, by the American historian Marcus Rediker several decades ago, the purpose here is to analyze the representations, the integrations and the conflicts occurring on board, using the procedural documentation drafted by the Magistrato dei Conservatori del Mare of the Republic of Genoa, one of the few Italian institutions comparable to the French, English and Dutch Admiralties.*

KEYWORDS: *maritime labour, institutions, social conflicts, nationalisms; Republic of Genoa.*

### **Premessa: status quaestionis**

L'intendimento di questo saggio è di porre l'attenzione – in via del tutto preliminare – sul mondo del lavoro marittimo nel secolo dei Lumi, visto che le imbarcazioni sono considerate tradizionalmente un luogo marginale, di frontiera e per certi versi «transnazionale», dove le integrazioni, ma anche i conflitti, raggiungono i massimi livelli nell'ambito della società di Antico Regime. Sul solco del metodo della «storia vista dal basso», formalizzata per il mondo marittimo, ormai da alcuni decenni, dallo storico americano Marcus Rediker, si vogliono analizzare le rappresentazioni, le integrazioni e i conflitti a bordo delle imbarcazioni, a partire dalla straordinaria documentazione processuale prodotta dal tribunale dei Conservatori del Mare della Repubblica di

Genova, la quale fu una delle poche istituzioni italiane ad assomigliare sempre più, tra Sei e Settecento, ad un vero e proprio ammiragliato, analogo a quello di Francia, Inghilterra ed Olanda, pur amministrando la giustizia in modo sommario, in linea con gli altri cosiddetti Consolati del Mare, diffusi in tutti gli Stati del Mediterraneo.

L'attenzione nei confronti della «storia vista dal basso» (*history from below*) nacque nell'immediato dopoguerra in seno a un gruppo di studiosi inglesi di orientamento marxista desiderosi di focalizzare la loro attenzione scientifica nei confronti delle attività dei ceti subalterni, marginali, nell'ottica di studiarne la resistenza o ancor meglio la ribellione nei confronti dei ceti privilegiati, con la chiara volontà di enfatizzare tutti quei fenomeni classificabili entro la categoria della «lotta di classe», presenti a loro avviso anche nel mondo di Ancien Régime. Indubbio, in questo campo, è stato il contributo di storici come E.J. Hobsbawn, E.P. Thompson o C. Hill<sup>1</sup>, i quali in più occasioni hanno voluto accendere i riflettori su quella parte di popolazione mondiale «che collettivamente, se non come singoli», ha avuto un ruolo da «protagonist[a] [n]ella nostra storia». «Quello che hanno pensato e fatto è tutt'altro che trascurabile: erano in grado di influire, e hanno influito, sulla cultura e sugli avvenimenti»<sup>2</sup>. Una massa di persone comuni, che però lo stesso Hobsbawn ha voluto definire come «gente non comune», proprio per il loro ruolo, fondamentale, all'interno dei fenomeni storici del mondo dell'età moderna e contemporanea. Tali studi, se da una parte si sono diretti verso la storia più recente – a partire dalle folle rivoluzionarie in Francia, fino ad arrivare al Novecento –, dall'altra si sono concentrati in particolare sulla storia del lavoro, così come bene aveva sottolineato lo stesso Thompson, proprio in un suo celebre saggio dedicato alla «history from below»<sup>3</sup>.

In generale, però, questo filone storiografico aveva trascurato in larga misura il settore marittimo, se si eccettua il contributo di Marcus Rediker, il quale, nell'ambito degli studi atlantici, aveva in diverse

<sup>1</sup> E.P. Thompson, *History from below*, «The Times Literary Supplement», n. 7, (1966), pp. 279-280; Id., *Rivoluzione industriale e classe operaia in Inghilterra*, Il Saggiatore, Milano, 1969; C. Hill, *Il mondo alla rovescia. Idee e movimenti rivoluzionari nell'Inghilterra del Seicento*, Einaudi, Torino, 1981 (ed. originale 1972); F. Krantz (a cura di), *History from below. Studies in Popular Protest and Popular Ideology in Honour of Georges Rudé*, Concordia University Press, Montréal, 1985, pp. 13-28; J. Sharpe, *La storia dal basso*, in P. Burke (a cura di), *La storiografia contemporanea*, Laterza, Roma-Bari, 1993, pp. 31-50; E.J. Hobsbawn, *De Historia*, Rizzoli, Milano, 1997, pp. 237-253; D. Thompson (a cura di), *The essential E.P. Thompson*, New Press Essential, New York, 2001, pp. 481-489. Sul piano metodologico è opportuno in questa sede citare anche il classico lavoro di C. Ginzburg, *Il formaggio e i vermi. Il cosmo di un mugnaio del '500*, Einaudi, Torino, 1976, anche se la figura di Menocchio appare molto distante da quella del coevo marinaio.

<sup>2</sup> E.J. Hobsbawn, *Gente non comune*, Rizzoli, Milano, 2000, p. 6.

<sup>3</sup> D. Thompson (a cura di), *The essential E.P. Thompson* cit., pp. 481-489.

circostanze tentato di ricostruire le dinamiche sociali, attraverso i ribelli, i pirati, gli schiavi e i marinai. I bastimenti, in sostanza, erano per lo storico americano eccezionali laboratori sociali di forte contrapposizione al capitalismo<sup>4</sup>. In particolare, Rediker<sup>5</sup>, nel suo *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, si era concentrato sui processi lavorativi a bordo delle navi atlantiche nel XVIII secolo, sui conflitti interni, sulle dinamiche del reclutamento, sulle ribellioni, in tutte le sue forme, e in questo quadro aveva sottolineato come l'ambiente di lavoro-nave, prima delle fabbriche dell'industrializzazione, concentrasse nello stesso luogo una mole non indifferente di manodopera: «la nave forniva un ambiente in cui grandi quantità di lavoratori collaboravano a mansioni complesse e sincronizzate, sotto una disciplina schiavistica e gerarchica in cui la volontà dell'uomo era subordinata all'apparecchiatura meccanica: il tutto per un compenso in denaro»<sup>6</sup>. Insomma, l'interesse per i marinai atlantici coincideva, per gli storici di formazione marxista, con quello per tutte le classi multietniche divenute fondamentali «per la nascita del capitalismo e della moderna economia»<sup>7</sup>. Per questo a bordo delle imbarcazioni – definite non a caso «fabbriche galleggianti» – tra Sette e Ottocento vi sarebbe stata una sorta di auto-organizzazione dei marinai, in contrapposizione con «l'idrarchia» delle potenze marittime. La risposta dal basso, secondo Rediker, si esplicitò attraverso i fenomeni di ribellione, ammutinamento, sciopero, adesione alla pirateria; quest'ultima vista come unica soluzione sociale, in cui uguaglianza e fraternità sarebbero esistite ben prima degli ideali della Rivoluzione francese.

Le fonti del Mediterraneo, perlomeno dal punto di vista della documentazione genovese, ci presentano degli aspetti, e una prospettiva storiografica, presi poco in considerazione da Rediker, e che proveremo ad analizzare in queste pagine. In prima battuta, se da una parte vi furono effettivamente forti tensioni tra marinai e capitani/padroni/armatori, dall'altra è bene ricordare che questi appartenevano in larga misura allo stesso corpo sociale e quel che li differenziava era lo *status* e la ricchezza; in secondo luogo bisogna ricordare che tali tensioni venivano ben regolate dalle leggi del Consolato del Mare, alle quali i tribunali marittimi dovevano sottostare, secondo un meccanismo protettivo

<sup>4</sup> W. Boelhower, *The Rise of the New Atlantic Studies Matrix*, «American Literary History», 20/1-2 (2008), pp. 83-101.

<sup>5</sup> M. Rediker, *Sulle tracce dei pirati. La storia affascinante della vita sui mari del '700*, Piemme, Casale Monferrato, 1996, (ed. orig. *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 1987).

<sup>6</sup> P. Linebaugh, M. Rediker, *I ribelli dell'Atlantico. La storia perduta di un'utopia libertaria*, Feltrinelli, Milano, 2000, p. 155.

<sup>7</sup> Ivi, p. 15.

creato proprio a salvaguardia della parte più debole della gente di mare. Per i marinai mediterranei – e in questo senso il caso ligure è paradigmatico – la presenza di istituzioni marittime statali, preposte alla tutela della navigazione, era un inequivocabile segnale di garanzia di tutela del loro lavoro. L'analisi «dal basso», non potendo contare su fonti scritte dagli stessi attori protagonisti, è stata effettuata tramite la documentazione giudiziaria, prodotta da un'istituzione specializzata, secondo una metodologia di lavoro analoga a quella utilizzata dallo stesso Rediker. D'altra parte nel campo marittimo lo stesso approccio, meno ideologizzato, è stato adoperato da Peter Earle nel suo celebre volume dedicato ai marinai mercantili inglesi tra XVII e XVIII secolo<sup>8</sup>.

Questo tipo di fonte, molto usata dagli storici dell'Ancien Régime, permette, nonostante le falle e le evidenti distorsioni, di poter studiare le conflittualità tra i diversi ceti/corpi sociali all'interno di un determinato ambiente lavorativo, così come ben evidenziato anche dallo studio di Norbert Elias sulla genesi delle professioni navali<sup>9</sup>. Tale metodologia, per quanto concerne il settore marittimo, ha recentemente trovato nuova linfa, sia nel settore della storia contemporanea e negli studi sociologici<sup>10</sup> – anche in area italiana –, sia nella modernistica, grazie ai lavori in corso del gruppo di ricerca internazionale coordinato da Maria Fusaro (ERC *Sailing into Modernity: Comparative Perspectives on the Sixteenth and Seventeenth Century European Economic Transition*), la cui attenzione rispetto alle fonti è concentrata proprio sulla produzione documentaria dei cosiddetti tribunali «alla mercantile», che erogavano la «giustizia sommaria». In precedenza, oltre ai già citati Earle e Rediker, l'attenzione degli storici – soprattutto francesi e olandesi – nei confronti del lavoro marittimo, tra Medioevo e contemporaneità, si era esplicitata in una serie di saggi, molto attenti agli aspetti culturali da una parte e all'analisi economica,

<sup>8</sup> P. Earle, *Sailors. English Merchant Seamen 1650-1775*, Methuen, London, 2007.

<sup>9</sup> N. Elias, *Marinaio e gentiluomo. La genesi della professione navale*, Il Mulino, Bologna, 2010.

<sup>10</sup> P. Frascani (a cura di), *A Vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Donzelli, Roma, 2001; M.S. Rollandi, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Società ligure di storia patria, Genova, 2003; R. Giulianelli (a cura di), *Lavorare il mare*, «Storia e problemi contemporanei», 63 (2013); E. Tonizzi, *Lavoro e lavoratori del mare nell'età della globalizzazione*, «Contemporanea», 4 (2014), pp. 691-701; *Travail et travailleurs maritimes, XVIIIe-XXe siècle: du métier aux représentations*, «Revue d'Histoire Maritime», 18 (2014); D. Sacchetto, *Fabbriche galleggianti. Solitudine e sfruttamento dei nuovi marinai*, Jaca Book, Milano, 2009; V. Zanin, *I forzati del mare. Lavoro marittimo nazionale, internazionale, multinazionale. Problemi metodologici e linee di ricerca*, Carocci, Roma, 2008.

<sup>11</sup> M. Mollat (1983), *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (XIe-XVIIe siècle)*, Hachette, Paris, 1983; Id., *L'Europa e il mare*, Laterza, Roma-Bari, 1993; A. Cabantous, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*,

basata su dati quantitativi, dall'altra<sup>11</sup>. Una felice eccezione è il lavoro di Cabantous del 1980 dedicato alla gente di mare di Dunkerque tra Sei e Settecento, che ha un taglio prettamente di storia sociale ed in cui l'autore si sofferma ad analizzare proprio le dinamiche interne del mercato del lavoro marittimo<sup>12</sup>. Lo stesso Cabantous, qualche anno dopo, ci ha regalato nuove pagine sul tema della conflittualità, concentrandosi sui fenomeni di diserzione e ammutinamento a bordo dei bastimenti francesi, sempre per i secoli XVII e XVIII, senza però l'impianto ideologico di Rediker<sup>13</sup>. In tale contesto storiografico si colloca la scelta di osservare il fenomeno del lavoro marittimo, con tutte le sue tensioni sociali e contraddizioni, attraverso l'istituzione che a Genova in età moderna regolava i rapporti tra gli uomini di mare: il Magistrato dei Conservatori del Mare.

## Il magistrato dei Conservatori del Mare

L'istituzione genovese, pur avendo una storia che affonda le radici nel Medioevo, consolidò definitivamente la sua presenza ed il suo funzionamento all'interno dell'assetto istituzionale della Repubblica di Genova solamente con la legge del 26 marzo 1602<sup>14</sup>. Fino a quel momento, e a partire dalla fine del Quattrocento, si mescolarono continuamente le competenze di diversi organi preposti a regolare il mondo dello *shipping* genovese; alcuni nati durante l'epoca comunale, altri sviluppatasi dopo la nascita della nuova Repubblica oligarchica nel 1528. La storia di queste istituzioni serve a chiarire come a Genova nella gestione degli affari marittimi vi fu sempre una particolare attenzione dello Stato, in linea – e in alcuni casi in anticipo – con quanto avveniva nelle altre realtà italiane ed europee, conside-

Éditions du Beffroi, Dunkerque, 1980; C.D. Howell, R.J. Twomey (a cura di), *Jack Tar in History. Essays in the History of Maritime Life and Labour*, Acadiensis Press, Fredericton, 1991; A. Cabantous, *Les citoyens du large. Les indentités maritimes en France (XVIIe-XIXe)*, Éditions Aubier, Paris, 1995; P. Van Royen, J. Bruijn, J. Lucassen (a cura di), *Those emblems of hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*, «Research in maritime history», 13 (1997); R. Gorski (a cura di), *Maritime Labour. Contributions to the History of Work at Sea, 1500-2000*, Aksant, Amsterdam, 2007; J. Van Lotum, *Accross the North Sea. The impact of the Dutch Republic in international labour migration, c. 1550-1850*, Aksant, Amsterdam, 2007; per l'area italiana: R. Ragosta (a cura di), *Le Genti del mare Mediterraneo*, 2 voll., Pironti, Napoli, 1981.

<sup>12</sup> A. Cabantous, *La mer et les hommes* cit.

<sup>13</sup> Id., *La Verge et le Fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France (XVIIe-XVIIIe)*, A. Colin, Paris, 1984.

<sup>14</sup> J.M. Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, Tome quatrième, Paris, 1837, pp. 534-542; G. Forcheri, *Doge, Governatori Procuratori, consigli e magistrati della Repubblica di Genova*, A Compagna, Genova, 1968, pp. 147-150; Archivio di Stato di Genova (da ora in poi Asg), *Manoscritti Biblioteca*, 41.

rate dagli storici più avanzate in termini di «formazione dello Stato moderno».

Nella Genova del XV secolo esistevano due organi del Comune che si occupavano di regolare il settore marittimo: l'Ufficio di Gazaria e l'Ufficio del mare (*Officium maris*); il primo con maggiori competenze in termini di controlli commerciali e di polizia, il secondo invece con una particolare attenzione nei confronti degli equipaggi, alla loro composizione e alle vertenze interne che potevano nascere. A queste due istituzioni pubbliche, se ne aggiunse una terza nel 1490, quando il 15 ottobre venne autorizzata la nascita dei *Conservatores navium*, su richiesta dei patroni e armatori locali, che avevano chiesto al Comune di poter avere direttamente «un potere di controllo e di organizzazione sulle arti impegnate nelle costruzioni, riparazioni, forniture navali, sulle ciurme, sulla disciplina portuale»<sup>15</sup>.

La nuova realtà, autorizzata dallo Stato, ma formata da privati, affiancava i due più antichi organismi nel regolamentare la navigazione mercantile genovese, in un momento storico di estrema confusione politica. Tra il 1490 e il 1498, di fatto, vi furono incroci continui di competenze, fino a che venne emanata la *Nova forma pro navibus*, con la quale si assegnava completamente la materia marittima al vecchio *Officium maris*. Non soddisfatti, i patroni genovesi tornarono alla carica nel 1526, per riproporre un organismo proprio che regolasse il settore marittimo a scapito delle istituzioni comunali. Tra il 1527 e il 1528 la nuova magistratura aveva completamente cancellato quelle antiche, ottenendo anche l'importante compito di erogare giustizia per tutte le controversie civili interne al settore. Nel 1546 la nuova istituzione prese a denominarsi *Conservatori del Mare*, ma non è chiaro se questo cambio di nome comportasse anche una modifica dei suoi poteri e delle sue competenze in materia giudiziaria<sup>16</sup>. Queste ultime vennero senza dubbio ampliate a partire dal 1569, quando i Conservatori ottennero anche la materia criminale, anticamente detenuta, per quanto riguarda i marittimi, solamente dal vecchio *Officium maris*. Il giudizio penale fu eliminato nel 1576 con la creazione della nuova Rota Criminale, la quale si trovò così investita anche delle cause tra persone appartenenti alla categoria della gente di mare. Solamente nel 1602, con l'approvazione dei nuovi capitoli da parte del Senato, ribaditi definitivamente il 26 marzo 1607, i Conservatori del Mare raggiunsero la loro piena maturità, grazie anche al reintegro del loro potere nel campo della giustizia penale.

<sup>15</sup> M. Calegari, *Patroni di nave e magistrature marittime: i Conservatores navium*, «Miscellanea Storica Ligure», II/1 (1970), p. 59.

<sup>16</sup> Ivi, p. 66.

Da quel momento in poi, tale magistratura interamente statale fu preposta a disciplinare tutto il settore dell'armamento marittimo: dalle visite alle navi in partenza da Genova, alle nomine dei capitani, dal controllo sugli equipaggi, fino alla regolamentazione relativa ai finanziamenti al settore (cambi marittimi, ecc.), e poi ancora dalla gestione degli ancoraggi nel porto di Genova, fino al servizio di pilotaggio. Infine, la facoltà di giudicare tutte le controversie civili e criminali riguardanti i patroni, gli armatori, i marinai e i mercanti

e tra ognuno di loro rispettivamente ed ogni altra persona per causa procedente da noli, salari, corrisposizioni di robbe ed ogni altra dipendenza da viaggi di dette navi; e debbano far giustizia sommaria, *sola facti veritate inspecta*, e senza figura di giudizio e senza forma di processo, udite le parti e con facoltà di eseguire il giudicato senza rimedio di appellazione, e senza però pregiudizio o derogazione dell'autorità e giurisdizione cumulativa, e non privativa, e sempre a elezione dell'attore, il quale eletto uno delli magistrati competenti non possa durante l'istanza della causa variare il giudice<sup>17</sup>.

Inoltre, nel 1692, per rendere ancor più rapido il giudizio per le cause derivanti dalle controversie «dove per lo più sogliono essere in gran numero e fra marinari, e padroni de' vascelli», si decise di delegarle al Deputato di mese, che di volta in volta veniva eletto all'interno del Magistrato, e che si occupava principalmente della conflittualità a bordo dovuta ai mancati pagamenti dei salari o delle parti spettanti ai marinai, ad esclusione dei casi in cui nelle liti ci fossero stati ferimenti o uccisioni: in questo caso la causa penale veniva dibattuta davanti all'intero Magistrato, composto da cinque membri tutti appartenenti al patriziato genovese, eletti dai due Collegi e dal Minor Consiglio con tre quinti dei suffragi favorevoli. I membri della magistratura rimanevano in carica venti mesi ed erano rinnovati uno ogni quadrimestre, non potendo più essere eletti nello stesso ruolo per tre anni<sup>18</sup>.

La documentazione prodotta dal Magistrato dei Conservatori del Mare di Genova, dunque, si presta ad essere un eccezionale osservatorio per analizzare i fenomeni di contrapposizione sociale all'interno degli equipaggi delle imbarcazioni liguri o di quelle straniere che per ragioni diverse ne richiedevano l'intervento. Nelle sue funzioni specificatamente giudiziarie tale istituzione è paragonabile alle corti degli ammiragliati

---

<sup>17</sup> J.M. Pardessus, *Collection de lois maritimes* cit., p. 541. Sulla giustizia sommaria si veda l'esempio del tribunale commerciale di Torino, che però aveva caratteristiche diverse rispetto ai tribunali marittimi: S. Cerutti, *Giustizia sommaria. Pratiche e ideali di giustizia in una società di Ancien Régime*, Feltrinelli, Milano, 2003.

<sup>18</sup> Asg, *Conservatori del Mare*, 444.

francesi, inglesi e olandesi<sup>19</sup>, pur mantenendo anche le caratteristiche dei Consolati del Mare. Dalle carte del tribunale, e in special modo da quelle del Deputato di mese, è possibile verificare in che termini si esplicitavano le conflittualità tra comandanti e sottoposti, in che maniera i marinai potevano opporsi ai soprusi e agli abusi dei padroni, potendo però contare sul giudizio equanime del tribunale. Inoltre, è possibile verificare in che maniera nel corso del XVIII secolo anche la Repubblica di Genova impose gradatamente la propria «nazionalità» alla nave, al capitano e alla maggioranza dell'equipaggio, limitando fortemente, almeno nella forma, l'assunzione di forza lavoro straniera, ma formando paradossalmente in modo graduale precoci sentimenti «nazionalistici», nuovi senza dubbio, nel campo del lavoro marittimo.

### **Identità, nazionalità e conflittualità sociale a bordo**

Secondo le teorie elaborate dai sociologi, la nave è ancora oggi uno straordinario «laboratorio sociale», nel quale il lavoratore, in genere di sesso maschile, si trova segregato in spazi ristretti, assoggettato per le intere giornate, tranne quando può scendere a terra, «ad una rete gerarchica di relazioni che sostengono una socialità poco diversificata, pervasa dall'ordine dei ruoli lavorativi»<sup>20</sup>. In genere, l'imbarco su una nuova nave sottoponeva e sottopone il marinaio ad uno stress, relativo all'adattamento al nuovo posto di lavoro e all'inserimento all'interno dell'equipaggio. L'affaticamento psico-fisico poteva essere lenito da una buona predisposizione del comandante e dei membri più influenti della ciurma. Di norma, il senso di stress poteva essere ulteriormente limitato facendo in modo che il nuovo venuto avesse la stessa provenienza di un gruppo numeroso di uomini, la stessa lingua e la stessa religione. Il senso di appartenenza e di identità poteva generare maggiore integrazione a bordo, ma poteva anche tramutarsi in feroci conflitti tra gruppi diversi. Al medesimo tempo – come sottolineò Michel Mollat – la «composizione eterogenea degli equipaggi ha finito col produrre delle forme di integrazione», soprattutto in un

<sup>19</sup> Secondo le prime indagini, la facoltà di giudizio criminale del Magistrato genovese ne fa una delle poche istituzioni marittime italiane – assieme al Consolato del Mare di Nizza – analoghe agli Ammiragliati francesi. Su questi ultimi si veda il n. 19 del 2014 della «Revue d'Histoire Maritime» intitolato: *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIXe siècle*. Preliminari ricerche comparative sono state compiute in questo senso all'interno del ricco fondo dell'Ammiragliato de la Guyenne conservato presso gli Archives Départementales de la Gironde di Bordeaux. M. Gouron, *L'Amirauté de Guyenne. Depuis le premier Amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Sirey, Paris, 1938.

<sup>20</sup> D. Sacchetto, *Fabbriche galleggianti* cit, p. 23.

mondo in cui i cambi di «nazionalità» ed identità erano frequenti e facili da compiere.

La nave, dunque, tra la fine del Medioevo e la prima età moderna divenne un luogo di lavoro senza frontiere, a carattere internazionale, multinazionale e transnazionale per eccellenza, così come indicato da Melville nel suo *Daniel Orme*, in cui «il nome del marinaio così come appare nel ruolo dell'equipaggio non è sempre il suo nome vero, né sempre indica la sua patria»<sup>21</sup>. Insomma, allora come oggi il mondo marittimo sfugge alle frontiere, ma è bene sottolineare che questa regola si modificò nel corso del tempo, proprio a partire dal secolo XVIII. Difatti, a partire dalla seconda metà del XVII secolo, a seguito della costituzione progressiva delle marine da guerra permanenti<sup>22</sup>, gli Stati cominciarono ad imporre «la nazionalità» anche a bordo delle navi mercantili, secondo una progressione che porterà tra Sette ed Ottocento, e fino alla seconda metà del Novecento, alla creazione di equipaggi nazionali, imposti tramite normative tendenti a regolare il numero dei marinai stranieri al minimo, di solito 1/3 o 1/4, il tutto nell'ottica di creare una componente nazionale della cosiddetta gente di mare, utile in caso di necessità ai fini bellici<sup>23</sup>. A partire dalle grandi potenze navali – Francia, Inghilterra e Olanda – un po' tutti gli Stati presero a definire la categoria di gente di mare, tramite iscrizione in appositi ruoli, da cui avrebbero poi pescato le amministrazioni delle marine da guerra, attraverso meccanismi di leva o tramite arruolamenti forzati<sup>24</sup>. Ecco perché, nel corso del XVIII secolo, uno dei documenti obbligatori a bordo delle imbarcazioni divenne il ruolo d'equipaggio che – come ricorda ad esempio la normativa sabauda di metà Settecento – «sia per due terzi composto da sudditi di Sua Maestà e che si intenda per sudditi tutti quelli che abbiano il domicilio nelle località soggette a Sua Maestà»<sup>25</sup>.

<sup>21</sup> H. Melville, *Benito Cereno, Daniel Orme, Billy Budd*, Mondadori, Milano, 1998, p. 109. Secondo le *Ordonnance de la Marine* del 1681, titre VII/I “on appelle matelot celuy qui fait profession de fréquenter la mer, et qu'un maître de navire donne à chaque vaisseau pour l'assister”.

<sup>22</sup> J. Glete, *La guerra sul mare. 1500-1650*, Il Mulino, Bologna, 2010.

<sup>23</sup> Per la Francia si veda il regolamento reale del 20 ottobre 1723, che riprendeva quello precedente del 4 marzo 1716. Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (da ora in poi Addbr), *Amirauté*, 9 B 5, c. 596r.

<sup>24</sup> È interessante notare come in molte aree d'Europa la composizione dei ruoli determinava numerosi rifiuti all'adesione da parte dei marinai. Si veda su questo il tardivo esempio del Litorale triestino ed istriano in Archivio di Stato di Trieste (da ora in poi Astr), *Intendenza Commerciale per il Litorale di Trieste*, n. 541, ruoli d'equipaggio, 1761-1764.

<sup>25</sup> Archivio di Stato di Torino (da ora in poi Ast), *Archivio di Corte, Città e Contado di Nizza, Porto di Villafranca*, mazzo 6, fascicolo 4, 3 dicembre 1757.

Il ruolo d'equipaggio, formalmente, doveva rispettare la regola imposta dagli Stati, ma è evidente che tale norma poteva essere facilmente aggirata. Era molto semplice alterare siffatto documento, fornendo nominativi falsi, magari applicando ai vivi l'identità di marinai deceduti precedentemente. Inoltre, è possibile ricavare dalla documentazione come le stesse amministrazioni statali preposte al controllo spesso chiudevano un occhio, oppure richiedevano la deroga della regola ai fini di poter assicurare la regolarità dei commerci<sup>26</sup>. La questione poi si complica ulteriormente se si analizzano scenari diversi: in generale sulle navi oceaniche, su quelle ad esempio delle compagnie privilegiate e sui pescherecci del Nord Europa, la tendenza era comunque ad avere a bordo equipaggi multinazionali, poiché le sole provenienze nazionali non riuscivano a soddisfare le domanda<sup>27</sup>. Si vedano a tal proposito le composizioni delle ciurme dei navigli olandesi, o quelli di Dunkerque studiati così bene da Cabantous, o ancora quelli di Bordeaux e Nantes, porti negrieri, nel XVIII secolo. Anzi, in questi due ultimi casi a partire dal 1730 le stesse autorità locali invitarono l'amministrazione regia a facilitare l'ingaggio di marinai stranieri al fine di farli risiedere in loco. In altri casi, come in Inghilterra, o in alcuni piccoli Stati italiani, come Genova, l'abbondanza di marinai permetteva in modo naturale la composizione nazionale degli equipaggi. In Liguria anche a seguito della legge che imponeva l'uso della bandiera nazionale, varata nel 1740<sup>28</sup>, non furono introdotte regole specifiche sulla composizione degli equipaggi, anche perché i marinai locali erano abituati, forse più degli altri, a possedere e modificare più nazionalità nel corso della propria vita.

Le provenienze, le identità locali e le appartenenze religiose potevano avere ripercussioni sociali all'interno del luogo di lavoro. A bordo, negli spazi ristretti, bisognava trovare un difficile equilibrio comportamentale, dettato sovente dalla contrapposizione di gruppi, più o meno numerosi, organizzati massimamente in base proprio alle provenienze nazionali, regionali o locali. Più gli equipaggi erano misti e meno si creavano situazioni in cui un gruppo dominante imponeva

<sup>26</sup> Addbr, *Amirauté*, 9 B 5, c. 909r, 25 maggio 1730 e 9 B 6, c. 114v, 2 marzo 1734.

<sup>27</sup> Si veda il caso olandese, in cui per gli anni 1664-1803 la percentuale di stranieri a bordo sfiorava il 40%, mentre per i paesi scandinavi e per la Francia la forbice variava tra il 94-99%: M. Van Rossum, L.H Van Voos, J. Van Lottum, J. Lucassen, *National and International Labour Markets for Sailors in European, Atlantic and Asia Waters*, «Research in Maritime History», 43 (2010), p. 56; P.C. Van Royen, *Mariners and Markets in the Age of Sail: the Case of the Netherlands*, «Research in Maritime History», 7 (1994), pp. 47-57.

<sup>28</sup> La legge approvata dai Collegi il 30 dicembre 1739, venne pubblicata il 30 gennaio 1740. Asg, *Archivio Segreto, Maritimarum*, 1721; 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. 66-72.

le proprie regole. Quando, invece, come previsto dalle leggi vi era un gruppo nazionale preponderante, questo tendeva a vessare e a comandare i marinai considerati stranieri, anche perché, è bene ricordare, la parte dominante apparteneva alla stessa nazionalità del comandante. La situazione migliorava nei casi in cui si aveva un equipaggio mono-nazionale, anche se in tali circostanze i conflitti potevano riproporsi a causa della diversificazione della provenienza locale. È questo il caso della Repubblica di Genova<sup>29</sup> nella quale le forti differenze e contrapposizioni locali si riflettevano all'interno delle ciurme, tanto che, nel caso delle imbarcazioni cabotiere, con equipaggi che perlopiù arrivavano a comprendere una ventina di persone, di solito si preferiva reclutare uomini all'interno delle medesime comunità o addirittura all'interno della cerchia familiare. Queste affermazioni sono facilmente verificabili se si esaminano i ruoli d'equipaggio archiviati dalla cancelleria dei Conservatori del Mare tra il 1782 e il 1790, nei quali è evidente non solo la composizione nazionale, ma anche la tendenza a formare equipaggi in sede locale: si prenda ad esempio il caso della polacca *L'Immacolata Concezione*, comandata dal capitano Giuseppe Doderò di Boccadasse, formata da una ciurma di 18 persone, di cui 12 appartenenti alla stessa famiglia del comandante<sup>30</sup>.

Certo è che dalla medesima documentazione emergono, almeno dalle prime analisi, dei dati suggestivi sulla nascita dei primi proto-nazionalismi<sup>31</sup>, proprio in un luogo di lavoro tradizionalmente "senza frontiere". In effetti, sempre attraverso l'osservatorio ligure, si apprende come nella seconda metà del Settecento le leggi che imponevano la bandiera nazionale cominciarono a sortire qualche effetto – come si è visto per i ruoli d'equipaggio –, stimolando nella mentalità dei marittimi un maggiore senso di appartenenza/identità. In tale contesto dobbiamo inserire i molteplici rifiuti a navigare con bandiere estere da parte di numerosi marinai liguri, raccolti negli atti giudiziari dei Conservatori del Mare. Secondo l'istanza presentata dal marinaio Ignazio Musso, il 6 febbraio 1713, parte dell'equipaggio imbarcato a bordo della nave comandata dal capitano Domenico Campanella, allorché questa si trovava alla fonda nel porto di Lisbona, si rifiutò di proseguire il servizio e chiese il pagamento di tutti i salari pregressi perché il capitano «prese un noleggio per Venetia con l'obbligo della bandiera inglese». Qualche

<sup>29</sup> Un tentativo di calcolare la consistenza della gente di mare di Liguria si trova in: A. Zanini, *Un difficile equilibrio. Stato, pescatori e comunità in Liguria tra Sei e Settecento*, in S. Cavaciocchi (a cura di), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare. Secc. XII-XVIII*, Le Monnier, Firenze, 2006, pp. 1091-1102; Asg, *Giunta di Marina*, 42 bis.

<sup>30</sup> Asg, *Conservatori del Mare*, 466, 27 gennaio 1783.

<sup>31</sup> E.J. Hobsbawm, *Nazioni e nazionalismo dal 1780*, Einaudi, Torino, 1991.

anno più tardi (17 marzo 1742), un altro marinaio rivierasco rifiutò di imbarcarsi, e fece arrestare il padrone Andrea Traverso, per aver voluto far navigare il proprio bastimento con bandiera e patente dei Savoia a scapito delle insegne della Superba. Analogamente, il 19 maggio 1753, Domenico Fresco denunciò il comportamento irregolare del padrone Damiano Bollo:

il giorno di mercoledì santo prossimo passato trovandomi nel luogo della Pietra mi venne prima di qualche giorno a ritrovarmi il padrone Damiano Bollo con dirmi se volevo seco lui portarmi col suo bastimento a Marsiglia o altrove e io risposi che per venirvi ad imbarcarmi volevo una doppia ma poi si aggiustò con un zecchino tra lui e me [...] et essendosi partiti con detto bastimento dalla Pietra dal detto padrone fu arborata una bandiera di Savoia, [...] sopra ciò ho stimato di lasciar ivi la mia robba e venirmene a casa.

Qualche settimana dopo, a Lerici, vi fu una dura lite tra l'equipaggio ed il padrone Traverso di Pegli proprio perché questi aveva deciso di inalberare la bandiera sabauda. Condotta a forza davanti al Podestà locale, il Traverso venne arrestato per aver violato la legge sulla bandiera, nonostante egli dichiarasse di essere nativo di Pegli, ma di risiedere da sette anni a Loano, territorio del Re di Sardegna.

I «nazionalismi» nascenti sfociavano spesso in risse ed episodi cruenti, sia a bordo della navi, che all'interno dei bacini portuali, così come avvenne il 14 maggio 1749 nel porto di Genova, quando, a seguito di imprecazioni contro «la nazione genovese» fatte da marinai slavi imbarcati su una nave veneziana, vi fu un tentativo di linciaggio operato da un gruppo di marinai e barcaroli locali, poi scongiurato dall'intervento della forza pubblica<sup>32</sup>. I rifiuti sembrerebbero indirizzati esclusivamente nei confronti delle bandiere di due Stati considerati nemici, o per lo meno non amici, della Repubblica di Genova, come il Regno di Sardegna e la Gran Bretagna. Tuttavia, se tutto ciò conferma la diffusione di un senso «identitario nazionalista» presente *in nuce* anche a Genova, è bene sottolineare che tali episodi potrebbero nascondere mere contrapposizioni legate a frizioni ed antipatie tra alcuni marinai e i rispettivi comandanti, e che perciò la questione della bandiera poteva diventare un pretesto solo per rifiutare determinati imbarchi. Difatti, vi sono nelle “montagne di carte” del Magistrato diversi episodi di rifiuti a navigare con un determinato comandante perché non considerato all'altezza o perché considerato violento dai marinai, il tutto motivato dalle appartenenze locali.

---

<sup>32</sup> Asg, *Conservatori del Mare*, 339, 417, 418.

Un caso paradigmatico in questo senso è quello che si riferisce ad una rissa, scaturita a bordo della nave *Nostra Signora della Misericordia e S. Antonio da Padova*, approdata a Genova nel mese di agosto del 1713, proveniente con un carico di grano dalla Morea. L'episodio si svolse a bordo nel luglio del medesimo anno, allorché il capitano, Giacomo Dotto, si lamentò pubblicamente, brandendo un bastone, contro i suoi marinai, rei di aver manovrato assai male la velatura. Alle accuse dure del capitano, rispose il marinaio Giovanni Francesco Brea, il quale protestò vivamente, accusando il comandante a sua volta di essere incapace e violento. Giunti a quel punto, il capitano Dotto chiese l' aiuto del nocchiere Bernardo Tixi, che però prese le parti dei marinai. Ne nacque una rissa furibonda, in cui il nocchiere ferì il capitano con un pugno. Tra le tante motivazioni presentate davanti al Magistrato dei Conservatori del Mare, molto interessanti ci paiono quelle secondo cui la maggior parte dei membri dell'equipaggio, così come il nocchiere, erano tutti nativi di Arenzano, a differenza del capitano, e questo fece sì che i marinai, invece di arrestare il compaesano Tixi, si ribellassero contro il comandante e anzi nel dibattimento dichiararono che l'aggressione era stata compiuta dal capitano e che solo in un secondo momento vi era stata la reazione violenta del nocchiere<sup>33</sup>.

La vicenda del nocchiere Tixi ci traghetta verso il tema delle conflittualità sociali che potevano sorgere a bordo, che spesso sfociavano in episodi di violenza. Genericamente i conflitti più comuni derivavano dal cattivo rapporto tra marinai e capitani, per ragioni economiche o come nel caso precedente per malversazioni inferte dai comandanti al proprio equipaggio. La violenza a bordo era all'ordine del giorno: aggressioni, ferimenti e risse che spesso sfociavano in omicidi, genericamente rubricabili come colposi. I motivi di tali conflitti potevano essere molteplici, spesso banali, frequentemente erano di carattere economico. Il 17 aprile 1750 il marinaio di Lerici Pellegrino Biagino denunciò il proprio padrone Michele Giannone, anch'egli di Lerici, sostenendo che «detto padrone mi ha tirato dei pugni per la faccia e per la testa da uno dei quali sono rimasto offeso all'occhio sinistro», a causa di una discussione relativa alla contabilità di bordo. Il 21 luglio 1751 il marinaio varazzino Stefano Baglietto denunciò, a sua volta, un ignoto marinaio di Savona che lo aveva colpito con un pezzo di legno e «la cagione è stata perché essendo in dett'ora il nostro liuto a bordo ad una barca di Lavagna dirimpetto al Ponte Reale, li marinari di detta feluca di Savona ci avevano levato la volta, e siccome noi volevamo entrare per caricar del grano esistente in detta barca, così uno

<sup>33</sup> Ivi, 455, cc. 85v-87v; 112r-123r; 126r.

dei medesimi di detta filuca che non voleva che entrassimo mi ha ferito». Le questioni inerenti l'ormeggio o le precedenzae nel porto erano sovente motivo di discussione.

Il 20 giugno 1750 il padrone Alfonso Chiappe denunciò uno dei suoi marinai, Francesco Varese, per averlo sbeffeggiato ripetutamente per colpa di castighi inferti dal comandante e perché il marinaio «si compiaceva di arrivare tardi a bordo per mangiare perché era stato a ballare». In altri casi, le reali motivazioni sfuggivano al Magistrato, così come si ricava dalla denuncia di Lazzaro Casella, del 7 ottobre 1747, relativa alle ferite inferte da Giovanni Paolo Marini contro il figlio del Casella, con un piatto rotto, mentre si trovavano in porto a Livorno. La vittima era il garzone di bordo che si occupava solitamente di apparecchiare per i pasti e in quella circostanza, secondo l'aggressore, non aveva per tempo provveduto a sgombrare la tavola e così per punizione era stato ripetutamente colpito alle mani. Parimente accadde nel giugno 1745, allorché, secondo la testimonianza del padrone Francesco della Casa,

ritornato verso la mezza notte a bordo, trovai che Agostino Marino dispensiere avea conteso di parole con Mario Bregante marinaio e che doppo chiamato lo stesso Bregante mentre stava il medesimo nel suo rancio per dormire con dirle che voleva parlarli ed avendolo guidato sino al molinello di prora le tirasse detto Agostino al detto Bregante uno sciaffo et indi con un rasoio lo ferisse in una costa.

Futili motivi ci furono anche nel caso del ferimento del marinaio Paolo De Ferrari di Savona, che fu aggredito a bastonate dal padrone Marco Podestà, il quale disse «ti conosco che sei di Savona casta di merda»<sup>34</sup>. In sostanza, dalle carte giudiziarie emerge un mondo intriso giornalmente di violenza e di dolore, come ha ben evidenziato, ancora recentemente, Arlette Farge a proposito del ceto popolare della Parigi del XVIII secolo<sup>35</sup>.

Un'altra vicenda paradigmatica è quella che apprendiamo in seguito alla perizia depositata presso la cancelleria del Magistrato dei Conservatori del Mare dal chirurgo Antonio Maria Gandolfo: il chirurgo dichiarò «di aver medicato Giuliano Bollo di Gio. Batta con una ferita nel braccio destro anteriormente d'alto in basso fatta da arma di punta cum minimo vite periculo e questa abita in casa del sarto Gerolamo Boggiano nel vico di mezza galera alla prima porta della

---

<sup>34</sup> Ivi, 417.

<sup>35</sup> A. Farge, *La déchirure. Souffrance et déliasion sociale au XVIIIe siècle*, Bayard, Montrouge, 2013.; ma anche il più datato *La vie fragile. Violence, pouvoirs et solidarités à Paris au XVIIIe siècle*, Hachette, Paris, 2007.

parte sinistra n. 182». Nel contempo, il marinaio Giuliano Bollo aveva citato in tribunale per lesioni il marinaio Tommaso Bollo, entrambi imbarcati sul bastimento del padrone Stefano Chiappe, salpato carico di sale da Trapani e diretto a Genova «et arrivati avant'ieri al doppio pranzo verso le ore 21 circa lontano da Livorno per cinque miglia [...], ivi tutti noi marinari volendo mutar la vela per distaccarsi più dalla spiaggia [...] esso Tommaso Bollo mi disse arrabbiato, che tiravo quella fune con rabbia, et io gli dissi per due volte, che non era vero». A quel punto Tommaso Bollo rispose con violenza «che mi voleva mangiare il sangue [...] et io gli risposi, che in barca bisognava portar rispetto». La risposta fu feroce al punto che Tommaso aveva aggredito con una arma da taglio il marinaio Giuliano, rimasto a sua volta ferito al braccio<sup>36</sup>.

Le liti risolte con il coltello erano all'ordine del giorno, tanto che lo stesso Magistrato in quei casi comminava pene lievi, quasi a voler tollerare il *modus vivendi* violento della marineria. In qualche circostanza, i marinai tendevano a sostituirsi alle autorità, compiendo azioni vendicative, ritenute giuste, per punire quel comandante o quell'ufficiale ritenuto in torto. Secondo la dichiarazione rilasciata il 3 maggio 1714 dal capitano Nicolò Campanella, nel gennaio di quell'anno, allorché a Cadice aveva venduto la propria nave denominata *S. Gaetano*, il marinaio Giacomo Maria Boero, alla testa di un facinoroso manipolo di altri marinai, si presentò presso il capitano per pretendere il pagamento dei salari, e in caso contrario gli assicurò che lo avrebbe aspettato in un vicolo «per tagliarli un pezzo di carne e darlo in pagamento agli altri compagni». Il comandante riuscì a sfuggire all'agguato e dopo aver rilasciato una prima deposizione davanti al console genovese a Cadice, fece arrestare il Boero, che successivamente venne consegnato alle autorità una volta giunti nel porto di Genova<sup>37</sup>.

La causa del capitano Campanella evidenzia molto chiaramente che il motivo principale dell'alta conflittualità a bordo era di solito il mancato pagamento degli emolumenti ai marinai. Ciò provocava reazioni violente e scomposte da una parte, rifiuti a navigare dall'altra, diserzioni ed infine il ricorso al tribunale. La presenza delle istituzioni tendeva a regolare sempre di più queste controversie, non tanto con la giustizia fai da te, quanto con la mediazione pubblica. Secondi i suggerimenti dei Conservatori del Mare, ogni qual volta un capitano o un padrone marittimo non regolava le pendenze con i marinai questi ultimi avrebbero dovuto presentarsi dal Deputato di Mese. In effetti, contra-

<sup>36</sup> Asg, *Conservatori del Mare*, 418.

<sup>37</sup> Ivi, 455.

riamente a quello che avveniva ad esempio a Livorno<sup>38</sup>, dove le cause relative a mancati pagamenti di salari risultano relativamente poche, a Genova la documentazione ci suggerisce, invece, una straordinaria fiducia nelle istituzioni e un continuo ricorso alla snella procedura prevista dai Conservatori. A partire dal primo decennio del Settecento, infatti, per le liti derivate dal mancato pagamento dei salari o delle parti era stata prevista una disputa snella, basata sulle testimonianze, regolata dal solo Deputato di Mese, il quale alla fine ordinava di saldare i mancati pagamenti nel giro di 2/3 giorni al massimo, dopo l'avvenuta pubblicazione dell'avviso nella pubblica piazza. Tale sistema tendeva a minare la fiducia verso i padroni e i capitani morosi, non più in grado progressivamente di reclutare equipaggi efficienti. La perdita della fiducia dei marinai portava seco anche la perdita della stima degli investitori, che a loro volta dirottavano i loro denari verso capitani solventi. Certo è facile intuire che molte dispute per mancati pagamenti fossero regolate personalmente e non abbiano lasciato traccia scritta, ma la presenza di un elevato numero di cause depositate presso la cancelleria del tribunale dimostra come nel corso del secolo la presenza istituzionale crebbe a dismisura, entrando così nella vita quotidiana della gente di mare dell'epoca.

Secondo Rediker «il marinaio era un lavoratore libero e mobile in un'economia internazionale in espansione», che si spostava in cerca di un ingaggio e di un salario adeguato. Il contratto di solito, stipulato oralmente davanti a testimoni, si basava sulla natura del viaggio e sulla retribuzione offerta dal capitano. Sempre Rediker spiega che una parte significativa «dell'accordo per il salario, ovvero ciò che riguardava il cibo, le bevande e i premi, era lasciato alla consuetudine». Solitamente erano in uso nel XVIII secolo tre tipologie contrattuali: una di esse era basata sui dividendi, perciò in sostanza il marinaio guadagnava in rapporto ad una quota – «parte» – prestabilita, calcolata in base agli utili derivati dalla navigazione; la seconda tipologia prevedeva una retribuzione a forfait, calcolata a viaggio (tale contratto era molto in voga nell'Europa settentrionale); infine il terzo contratto prevedeva un emolumento sotto forma di salario mensile. Quest'ultima forma si impose sempre più soprattutto per i viaggi lunghi e per i bastimenti più grandi, dotati di equipaggi molto numerosi. Per converso, sulle

<sup>38</sup> Per la giurisdizione del Governatore di Livorno, a partire da quanto stabilito nel 1553 si vedano: Archivio di Stato di Livorno (da ora in poi Asl), *Governo*, 959 e soprattutto 965, cc. 383v-384v e 395v-396r; A. Addobbati, *Until the Very Last Nail: English Seafaring and Wage Litigation in Seventeenth-Century Livorno*, in M. Fusaro, B. Allaire, R. Blake-more, T. Vanneste, *Law, Labour, and Empire. Comparative Perspectives on Seafarers*, c. 1500-1800, London, 2015 (in corso di pubblicazione); M. Sanacore, *Le fonti giurisdizionali pisano-livornesi e i conflitti di competenza nei secoli XVI e XVII*, «Studi Livornesi», IV (1989), pp. 77-93.

imbarcazioni adibite al piccolo e medio cabotaggio, dove gli equipaggi poche volte superavano le venti persone, e sulle imbarcazioni corsare, era preferito il sistema di retribuzione alla parte.

In effetti, se analizziamo un campione di bastimenti con bandiera genovese visitati dai Conservatori del Mare tra gli anni 1708 e 1711, si osserva che le due tipologie contrattuali sono distribuite all'incirca al 50%, ma che sulle imbarcazioni con equipaggi inferiori alle 40 persone il 100% delle retribuzioni avvenivano con il sistema alla parte<sup>39</sup>. Genericamente, in ogni caso, il marinaio percepiva, al momento dell'imbarco, un anticipo, come una sorta di premio d'ingaggio. Infine, in base alle consuetudini, formalizzate anche nel Consolato del Mare, ciascun marinaio poteva integrare la propria retribuzione, trasportando una certa quantità di merce, rivendibile liberamente<sup>40</sup>. In molti casi, inoltre – così come prevedevano le leggi dei Conservatori del Mare del 1712 – i padroni/capitani tendevano a costringere i marinai appena ingaggiati a restare a bordo, fino al giorno in cui si inalberava la bandiera – segnale dell'imminente partenza –, a mezza paga, questo per evitare diserzioni facili nel periodo di attesa tra la stipula del contratto ed il giorno dell'effettiva partenza.

Tutta la materia era regolata precisamente dal corpus di leggi che nel Mediterraneo veniva chiamato Consolato del Mare, formatosi nel corso dei secoli XII e XIII, le cui prime copie pervenuteci sono di origine catalana relative al secolo XV, mentre in italiano le trascrizioni di riferimento sono quelle del XVI secolo, stampate a Roma, Venezia e Napoli, poi commentate magistralmente nell'edizione fiorentina del 1719 da Giuseppe Maria Lorenzo Casaregi. La fortuna del Consolato si deve al fatto che esso riuscì nel corso del tempo a raccogliere tutte le consuetudini marittime dei diversi paesi del Mediterraneo, organizzate in ordine sistematico, diventando in sostanza un vero e proprio codice di riferimento per i tribunali specializzati, alcuni dei quali presero direttamente il nome della raccolta, come nel caso di Maiorca, Nizza e Malta<sup>41</sup>.

Malgrado la precisa regolamentazione, le liti per mancati pagamenti di salari o di parti erano all'ordine del giorno, così come si ricava anche dall'abbondante casistica presente nelle filze del Depu-

<sup>39</sup> Asg, *Conservatori del Mare*, 460.

<sup>40</sup> M. Rediker, *Sulle tracce dei pirati* cit., pp. 149-162.

<sup>41</sup> A. Lozzi, *Codici e consuetudini nella storia del commercio marittimo. Dagli statuti delle città italiane ai Codici del Regno d'Italia*, Mursia, Milano, 2010, p. 179; S. Corrieri, *Il Consolato del Mare. La tradizione giuridico-marittimo del Mediterraneo attraverso un'edizione italiana del 1584 del testo originale del 1484*, Associazione nazionale del Consolato del mare, Roma, 2005; G. Calafat, *Un mer jalusée. Juridictions maritimes, ports francs et régulation du commerce en Méditerranée (1590-1740)*, tesi di dottorato Université Paris 1-Sorbonne- Università degli Studi di Pisa, 2013.

tato di Mese della magistratura genovese. Tale ricchezza – dalle prime ricerche effettuate – sembra non avere riscontri analoghi in altre realtà statali italiane come la Toscana o Venezia. Problemi di archiviazione e conservazione dei documenti o segno di un maggior senso delle istituzioni da parte dei marinai liguri? Probabilmente sono valide entrambe le ipotesi. Il ricorso continuo al tribunale è al contempo segno di continue illegalità da parte dei padroni/capitani nel regolare le proprie pendenze con il resto dell'equipaggio, ma anche un segno tangibile di come la parte più debole della gente di mare avesse come ultima ratio, per recuperare il proprio credito, l'aiuto dello Stato, dopo aver tentato la via extragiudiziale. Tale atteggiamento, inoltre, fu favorito senza dubbio dalla creazione di un grado di giustizia ulteriormente semplificato, il Deputato di Mese, unico e rapido giudice in materia di controversie salariali.

Il lavoro quotidiano del Deputato di Mese si articolava dunque principalmente nel giudizio di cause inerenti i mancati pagamenti dei salari, delle parti spettanti ai marinai, delle forniture navali, dei cambi marittimi, dei noli e delle stallie. Tutte le pendenze marittime scoperte, sui cui non si trovava l'accordo tra le parti, finivano, su richiesta della parte lesa, davanti al giudice di turno. La casistica presente nella documentazione è assai ricca e stereotipata. In genere, il padrone o il capitano, per motivi diversi, decidevano di non pagare quanto dovuto ai loro marinai.

Io dico essendo marinaio sopra il pinco nominato *S. Antonio da Padova* – così raccontava al giudice Cristofaro Della Pola – patroneggiato da padrone Geronimo Costa di Portofino nel prossimo passato viaggio, che il medemo ha fatto da Genova a Sinigaglia e da Sinigaglia a Genova, restò in terra per caosa di febbre in detta Sinigaglia [...]; che pertanto havendo fatto in Genova li conti, e compartito il guadagno del detto bastimento, il medemo padrone Costa trattenne in se la parte dovuta<sup>42</sup>.

Pochi giorni dopo un altro marinaio – Andrea Levaggi – richiese il pagamento della sua parte al padrone Stefano Copello, il quale si era sentito libero di non regolare le pendenze con il proprio equipaggio, perché l'imbarcazione era stata predata dai corsari siciliani e venduta a Messina. Le occasioni per non retribuire i marinai erano dunque infinite, ma quando i marinai ricorrevano al Deputato di Mese, ricevevano di solito soddisfazione. È il caso di Giuseppe Castagnino, imbarcato sul pinco del padrone Gio. Batta Furio di Chiavari, che riuscì ad ottenere il pagamento della parte – sette pezzi da otto reali – nonostante egli fosse sbarcato ad Alghero a causa di

---

<sup>42</sup> Asg. *Conservatori del Mare*, 339, 2 agosto 1713.

una malattia che lo aveva colpito nel viaggio da Tabarca, dove il padrone chiavarese aveva caricato grano<sup>43</sup>. Il Tribunale, sentiti i testimoni, sentenziava a favore della parte lesa: il 7 giugno 1724, Giobatta De Franchi, Deputato di Mese, «sentita l'istanza statale fatta dal detto Agostino Busco richiedendosi condannato detto Giacomo Scotto al pagamento di lire quarantaquattro moneta corrente fuori banco de quali esso Busco ne resta creditore per resto di due viaggi fatti con li bastimenti di detto Scotto», diede appunto soddisfazione al marinaio, e difatti la sentenza, pubblicata ed affissa in piazza Banchi, concedeva al padrone ventiquattro ore di tempo per provvedere al pagamento<sup>44</sup>.

Il mese successivo, davanti al giudice Agostino Saluzzo, si presentò il marinaio Domenico Boero, sostenendo che nell'anno 1717 si era «imbarcato con pinco di patron Domenico Bagnasco chiamato *S. Anna e S. Giovanni Battista* e sempre ho trafficato con lui quattro anni in tempo della guerra di Spagna e abbiamo sempre fatto viaggi che habbiamo guadagnato, sino un viaggio dove mi hanno dato mezza parte e ho guadagnato lire 57.10.6 e non mi hanno dato niente. E in questi anni che ho navigato con lui prego la Bontà de loro Illustrissimi Signori mi faccino Giustizia»<sup>45</sup>. Ma come funzionava la divisione delle parti? È possibile ricavarne il meccanismo dalla documentazione contabile allegata alle cause. Ecco il caso relativo all'esercizio del 1712 del pinco *Nostra Signora delle Grazie e Sant'Antonio da Padova*:

*1772 a 8 agosto Genova Conto delle spese fatte sopra il pinco nominato Nostra Signora delle Grazie e Sant'Antonio di Padova del capitano Bartolomeo Duce francese come dal libro appare del viaggio di Genova a Barcellona e di Barcellona a Cagliari cominciato l'anno 1772 a 25 maggio in Genova*

Dal sopradetto giorno sino il giorno otto maggio come dal libro sono	lire 483.11.4
Spese fatte in Barcellona da 17 maggio sino li 3 giugno come dal libro	lire 370.14
Spese fatte all'isola di San Pietro e Cagliari da 8 giugno sino li 16 detto come dal libro	lire 106.16
Elemosina a S. Rocco	
Per giorni n. 54 a soldi 40 il giorno al capitano di sue paghe	lire 108
[totale]	lire 1075.1.4
E per noli fatti di Genova a Barcellona e Cagliari come dal libro	lire 1530.13.8
Si diduce le spese come di sopra	lire 1075.1.4
Restano da spartire	lire 455.12.4

<sup>43</sup> Ivi, 7 settembre 1714.

<sup>44</sup> Ivi, *Conservatori del Mare*, 342, 7 giugno 1724.

<sup>45</sup> Ivi, 27 luglio 1724.

Mettà al bastimento e mettà a marinari	lire 227.16.2
Si è guadagnato a parte	lire 25.9.2.
Parti padrone 1.12	lire 38.3.9
Garzone primo 0.16	lire 16.19.5
Garzone secondo 0.12	lire 12.14.3
Garzone terzo 0.6	lire 6.7.3
Marinari 6	lire 152.15 <sup>46</sup> .

Analogamente, come già detto, numerose furono le istanze per mancati pagamenti dei salari, distribuite nelle corpose filze del magistrato. In molte occasioni le richieste venivano presentate al Deputato di Mese dalle mogli dei marinai. Così fece Maria Violetta Calcagno, l'11 marzo 1718, moglie di Ambrosio Calcagno, per le paghe che spettavano al marito per aver navigato sulla nave *Stella d'oro* comandata dal capitano Francesco Maria Albani; e parimente fece qualche tempo dopo la moglie di Francesco Repetto perché il marito «si ritrova per il mondo», non potendo soddisfare ai bisogni della famiglia<sup>47</sup>.

Talvolta, il Deputato di Mese agiva anche contro i marinai per mancato rispetto degli accordi, tentativi di ammutinamento, scioperi e diserzioni. Tipica era la diserzione dopo aver percepito il premio d'ingaggio, come nel caso dei circa quaranta marinai che dopo aver incassato tre paghe anticipate decisero di abbandonare la nave del capitano Lelio Maria Priaroggia, destinata a partire per Venezia, con un danno pari a lire 865<sup>48</sup>. In altri casi veniva punita la mancata presentazione all'imbarco, pena l'arresto; oppure l'azione collettiva di sciopero che spesso sfociava in ammutinamento. Il 22 novembre 1718, secondo la testimonianza rilasciata dal capitano Francesco Parodi,

essendo in Palermo verso la metà del mese d'agosto circa con la sua nave al soldo del re Cattolico col stipendio fra la nave capitano ed equipaggio di pezzi mille settant'uno, essendo necessario dar carena alla nave, la gente della medema a rissalva degli ufficiali si amutinarono tutti insieme, dicendo che essi non volevano travagliare, se prima non erano pagati delli loro avanzi e che la loro campagna era finita<sup>49</sup>.

I fenomeni di protesta a bordo erano molto frequenti, così come ben ci ha mostrato Rediker, e i tribunali marittimi divennero un termometro eccezionale di controllo del disagio sociale che si creava tra

<sup>46</sup> Ivi, 356.

<sup>47</sup> Ivi, 340.

<sup>48</sup> Ivi, 339, 1° aprile 1715.

<sup>49</sup> Ivi, 340, 22 novembre 1718.

i capitani e il resto della ciurma. Spesso gli episodi capitavano fuori Genova e allora la raccolta dell'istruttoria avveniva da parte del console genovese presente *in loco*, che poi si premurava di trasferire l'incartamento al Magistrato dei Conservatori del Mare. Esemplificativa fu la causa contro il capitano Gio. Antonio Ferro, comandante della nave *S. Antonio da Padova*, che trovatosi a Barcellona, dopo aver scaricato un carico di cavalli, riuscì ad ottenere un nolo di un mercante desideroso di trasportare barili di tonno a Cagliari, ma giunta la notizia che in Sardegna vi erano difficoltà enormi per i genovesi, il noleggiatore decise che non fosse il caso di far trasportare la merce proprio da una nave genovese: a quel punto «si amotinarono quasi tutti li marinari di detta nave» ed alcuni disertarono, facendo perdere le tracce. Il console, raccolte le testimonianze, passò la pratica ai Consoli di Barcellona, magistratura preposta alle cause marittime, che a quel punto ordinarono ai marinai di imbarcarsi nuovamente, stimolati dalla promessa che il capitano avrebbe elargito un mese di paga in più. Sbloccata la vertenza, la nave salpò per Cagliari, ma giunti nel porto di Sardegna la ciurma si ammutinò nuovamente per non volere proseguire il viaggio verso Tabarca<sup>50</sup>.

Pretesti dunque, segni d'insofferenza verso un capitano poco capace o che non sapeva farsi apprezzare? È indubbio che il carisma e le capacità dei comandanti garantivano pace sociale a bordo dei bastimenti. In effetti, però, il rifiuto della destinazione del viaggio rappresentava un motivo di attrito molto sentito tra ciurma e capitani, ma anche in questo caso l'atteggiamento dei Conservatori era protettivo nei confronti della parte più debole. Il 27 aprile 1755 il padrone Gio. Bartolomeo Preve fu scaricato dall'intero equipaggio mentre si trovava alla fonda nel porto di Ancona, dopo aver comunicato che il viaggio sarebbe proseguito verso i porti del Levante; intervenne il console genovese che riuscì a mediare convincendo i marinai a reimbarcarsi sul pinco *Immacolata Concezione e S. Vincenzo Ferrer* «carico di grano, dove parerà e piacerà al detto capitano, purché questo sappia servigli del loro servizio con quella docilità, ed amore conveniente a chi comanda bastimenti e non pretenda di condurli in Levante, dove assolutamente non intendono andare perché così è e non altrimenti»<sup>51</sup>.

Docilità e attenzione avrebbero dovuto usare i comandanti nel gestire le proprie ciurme, mentre per converso, autoritarismo e violenza contraddistinguevano la vita quotidiana di bordo nei secoli dell'età moderna. Questi atteggiamenti confluivano in spaccature sociali che

<sup>50</sup> Ivi, 339, 5 luglio 1714.

<sup>51</sup> Ivi, 418, 27 aprile 1755.

terminavano in liti giudiziarie portate davanti ai giudici dei tribunali marittimi. Tuttavia, le contrapposizioni sociali erano dettate non tanto da una presunta lotta di classe, quanto da inimicizie e spaccature – in molti casi suggerite da motivazioni identitarie – che si creavano continuamente, amplificate dal rapporto subordinato che lo stesso lavoro marittimo presupponeva. In questo contesto conflittuale, per la parte più debole della gente di mare, il ricorso alle istituzioni appariva l'unico modo percorribile per frenare le prepotenze dei datori di lavoro, in un mondo che alla fine del Settecento appariva sempre più statalizzato e burocratizzato anche nelle zone periferiche e in supposto declino come la Repubblica di Genova.