



Luisa Piccinno

**I TRASPORTI
IN LIGURIA
ALL'INIZIO
DELL'OTTOCENTO**

Nuove dimensioni e modelli operativi



Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



Luisa Piccinno

**I TRASPORTI
IN LIGURIA
ALL'INIZIO
DELL'OTTOCENTO**

Nuove dimensioni e modelli operativi

FRANCOANGELI

Il volume è stato pubblicato grazie al finanziamento del Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova.

Copyright © 2013 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

| | |
|---------------------|--------|
| Introduzione | pag. 7 |
|---------------------|--------|

Parte prima

Da stato regionale a dominio imperiale: i mutamenti strutturali dell'economia ligure

| | |
|---|------|
| 1. L'annessione del territorio ligure all'Impero napoleonico tra crisi economica e prospettive di rilancio | » 17 |
| 1. L'economia della Repubblica di Genova: la spinta verso il cambiamento nel passaggio all'età contemporanea | » 17 |
| 2. L'interesse francese nei confronti della Liguria e il processo di democratizzazione | » 23 |
| 3. L'annessione formale all'Impero: la nuova organizzazione amministrativa | » 29 |
| 4. Il ruolo della Statistica dipartimentale per la conoscenza del territorio | » 37 |
| 2. La mancata ripresa dell'economia | » 43 |
| 1. Gli effetti del Blocco continentale sul commercio marittimo: la crisi del cabotaggio | » 43 |
| 2. I tentativi di sviluppo del settore primario | » 57 |
| 3. Gli effetti delle politiche francesi sugli altri settori dell'economia | » 61 |

Parte seconda

I piani di sviluppo della rete dei trasporti

| | |
|--|------|
| 3. La costruzione di un sistema portuale ligure | » 73 |
| 1. Da Genova dominante ad un sistema portuale policentrico | » 73 |

| | | |
|--|------|-----|
| 2. Le difficoltà operative dello scalo genovese | pag. | 77 |
| 3. I piani di sviluppo per i porti minori | » | 85 |
| a) Dipartimento di Genova | » | 87 |
| b) Dipartimento di Montenotte | » | 89 |
| c) Dipartimento degli Appennini | » | 91 |
| d) Estremo Ponente ligure | » | 96 |
| 4. Gli ambiziosi progetti per La Spezia | » | 98 |
| 4. La rete viaria regionale: idee, progetti, realtà operative | » | 107 |
| 1. La condizione delle strade prima dell'annessione all'Impero | » | 107 |
| 2. Le strategie napoleoniche e la politica dei lavori pubblici | » | 112 |
| 3. I progetti e le prospettive di sviluppo | » | 117 |
| Appendice documentaria | » | 125 |
| Indice dei nomi | » | 167 |

Introduzione

Lo sviluppo della rete dei trasporti in Liguria durante il breve ma complesso periodo della dominazione francese (1805-1814) assume una connotazione particolarmente significativa. Vengono posti in evidenza gli originali adeguamenti politici, sociali ed economici derivanti dalla perdita dell'indipendenza e dalla transizione di un piccolo stato regionale, quale era la Repubblica aristocratica di Genova, verso la successiva integrazione nel contesto dell'Impero napoleonico. È proprio in questa fase storica che vengono poste le basi per quella trasformazione che avverrà nella seconda metà dell'Ottocento, con la dominazione sabauda prima e con l'unificazione italiana poi, e che costituirà un'importante premessa per l'avvio del processo di industrializzazione e per lo sviluppo della successiva configurazione della regione e dei suoi centri urbani.

La conoscenza dello stato delle vie di comunicazione di uno specifico ambito territoriale in una determinata epoca storica e l'analisi del processo evolutivo della rete infrastrutturale consentono di comprendere appieno le dinamiche che caratterizzano lo sviluppo economico dell'area di riferimento e le problematiche che lo caratterizzano. Per motivi spesso legati ad una maggiore accessibilità delle fonti, la storiografia economica ha privilegiato a lungo una tipologia di analisi incentrata sugli scambi a lunga distanza (dal contesto europeo, a quello transoceanico) rispetto ai trasporti a corto raggio, siano essi marittimi o terrestri. Solo più di recente si è registrata un'inversione di tendenza, con il tentativo di spostare l'analisi verso ambiti territoriali di più modeste dimensioni, attraverso indagini volte a delineare il ruolo del commercio locale e gli itinerari regionali dei traffici a media distanza, con l'obiettivo di dimostrare la capillarità di tali scambi e la loro funzione basilare per l'affermazione di queste economie nel più ampio contesto internazionale. Come noto, infatti, fino all'avvento della rivoluzione dei trasporti di

metà Ottocento, ma, per taluni aspetti, anche ai giorni nostri, l'efficienza dei trasporti costituisce un vincolo non indifferente che determina le fortune di uno stato ma anche di unità territoriali minori, quali, ad esempio, una città e il suo retroterra.

Con la formale annessione all'Impero napoleonico nel 1805 la rete di comunicazioni marittime e terrestri della Liguria perde la sua indipendenza e parte delle proprie finalità originarie, in quanto viene inglobata dal sistema generale delle comunicazioni dell'Impero stesso, che ha interessi economici e militari completamente differenti rispetto a quelli che avevano caratterizzato la vita della Repubblica aristocratica. Genova viene privata della propria identità e autonomia politica e la logica di Stato cittadino che ne aveva indirizzato le scelte in tema di politica commerciale viene meno. Il problema delle comunicazioni sia all'interno della regione, che, più in generale, tra quest'ultima e il resto dell'Impero viene infatti posto come prioritario dal governo parigino: Napoleone riconosce il ruolo strategico della Liguria dal punto di vista sia militare che commerciale, considerando le vie di comunicazione del territorio non più come un sistema autonomo, ma come parte integrante di una rete che comprende tutto il dominio. È in tale contesto che si inquadrano ad esempio i molteplici progetti napoleonici di grandi lavori alle infrastrutture portuali, che non riguardano quindi solo lo scalo genovese, ma anche gli approdi minori localizzati nelle due Riviere, andando a delineare per il territorio ligure un primo abbozzo di sistema portuale integrato, pur se, come si evidenzierà in seguito, con risultati relativamente modesti.

La parte iniziale di questa ricerca è dedicata all'analisi dei mutamenti economici, politici e sociali che portano alla fine della plurisecolare esistenza della Repubblica aristocratica e, dopo la breve e travagliata esperienza della Repubblica democratica, al passaggio sotto la dominazione francese. La crisi che caratterizza l'economia ligure tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo, determinata dal crollo dei traffici internazionali, a causa dei rivolgimenti politici in atto in quel periodo, e dalla parallela contrazione degli investimenti finanziari, spinge una parte significativa della popolazione a considerare l'annessione formale alla Francia come l'unico modo per partecipare, oltre che alle perdite conseguenti alla politica napoleonica (in termini di danni causati dalla guerra, dal blocco dei commerci, dall'aumento della pressione fiscale), anche ai vantaggi. Nell'unione all'Impero giocano un ruolo fondamentale la convinzione di poter godere dei servizi di un'amministrazione più efficiente e la speranza di assicurare alla produzione ligure un più vasto mercato di sbocco. Tuttavia, gran parte delle aspettative andranno deluse: infatti, il processo di adattamento ad

una struttura giuridico-amministrativa nuova e profondamente differente si rivelerà assai lento e complesso, mentre le manifatture locali si troveranno schiacciate dalle politiche del governo d'oltralpe volte a favorire la produzione nazionale. La subordinazione degli interessi genovesi a quelli transalpini sarà infatti palese e manifesta negli intendimenti dell'amministrazione centrale.

Come noto, con l'annessione all'Impero il territorio dell'antica Repubblica oligarchica viene suddiviso in tre dipartimenti (di Genova, di Montenotte e degli Appennini, mentre l'estremo Ponente ligure viene annesso al dipartimento francese delle Alpi Marittime). La nuova organizzazione politico-amministrativa viene accolta con grande soddisfazione dalla popolazione e, specialmente dalle comunità rivierasche, dove era alquanto radicata l'avversione per Genova e per la politica fortemente accentratrice attuata per molti secoli dal governo aristocratico: la prospettiva di essere sottoposti ad un'autorità più imparziale e di sottrarsi finalmente a quello che veniva definito «l'egoismo genovese» è vista come un'occasione unica per guadagnare quel minimo di autonomia necessaria per rilanciare l'economia locale. L'annessione ad un grande stato, che in pratica toglie a Genova il ruolo di capitale e la equipara a Savona e Chiavari (rispettivamente capoluoghi dei dipartimenti di Montenotte e degli Appennini) come semplice sede di prefettura, costituisce un motivo di entusiasmo verso una nuova organizzazione territoriale, che, per taluni aspetti, sottintende delle scelte politiche ben precise.

Nel grande fervore e dinamismo che caratterizza l'avvento della nuova struttura amministrativa, la rilevazione statistica occupa un ruolo di primo piano: non sarebbe stato possibile alcun esercizio del potere senza un'adeguata conoscenza del territorio conquistato e della popolazione soggetta all'autorità del nuovo sovrano. Attraverso lo studio della documentazione prodotta da prefetti, consiglieri, tecnici e collaboratori del governo parigino presso i dipartimenti liguri è possibile quindi indagare in modo sistematico l'evoluzione che caratterizza l'economia locale in questo delicato periodo storico e l'efficacia o meno delle politiche attuate dall'amministrazione centrale. Come si è già avuto modo di sottolineare, ai fini di tale indagine si è deciso di utilizzare un contesto specifico, ovvero il settore dei trasporti, sia terrestri che marittimi, in quanto ritenuto cruciale nell'ambito dei piani napoleonici per la regione. Come sottolinea Giovanni Assereto, infatti, la politica dei trasporti (e delle strade in particolare) costituisce il perno intorno al quale ruota tutta la presenza francese in Liguria: da essa dipendono il destino dell'economia regionale e il consenso della popolazione ed è so-

prattutto analizzando tale ambito specifico che si può tracciare un bilancio di quegli anni¹.

Tale tematica viene affrontata nella seconda parte del volume, attraverso una trattazione specifica ed approfondita dei due binari lungo i quali si muove la strategia napoleonica per la Liguria: il sistema portuale, da un lato, la rete stradale, dall'altro. Sotto il primo aspetto, il mutamento di indirizzo introdotto dal nuovo regime è dirompente: si passa infatti da un modello di organizzazione portuale caratterizzato dall'esistenza di un preciso rapporto tra il centro (ovvero Genova, la città capitale) e la periferia (le Riviere), secondo uno schema organizzativo che si ritrova anche in altri stati dell'Ancien Régime, ad un nuovo modello, tipicamente ottocentesco, che prevede una gestione decentrata delle risorse locali, nell'ambito della quale non sempre è possibile individuare un disegno di crescita programmata e interattiva. Se in precedenza quindi tutto il traffico commerciale, i monopoli e la fiscalità dovevano avere come unico riferimento il porto della Dominante, nel quale si concentravano specifici privilegi e adeguate strutture organizzative e gestionali, relegando gli altri approdi della regione ad una funzione sussidiaria esclusivamente rivolta al piccolo cabotaggio, nelle intenzioni del governo parigino ogni scalo della regione avrebbe dovuto assolvere ad una specifica funzione nel più ampio panorama dell'economia dei domini imperiali del nord Tirreno. L'amministrazione francese si trova però ad affrontare una situazione alquanto eterogenea e, sotto taluni aspetti, anomala: al momento dell'annessione non è infatti possibile individuare un modello di organizzazione portuale ligure, diffuso da Genova capitale nelle Riviere: non vi era stata imposizione di uno schema organizzativo dall'alto, ma piuttosto un adeguamento alle condizioni logistico-ambientali esistenti, poiché era del tutto mancata una dimensione statale della funzione marittima e portuale. Gli unici elementi che accomunavano gli scali rivieraschi erano dati dalla debolezza degli interessi mercantili e dall'inadeguatezza delle infrastrutture, dando origine ad un circolo vizioso che solo l'intervento deciso e continuativo dello Stato avrebbe potuto rompere.

L'inversione di rotta in termini di politica portuale con l'annessione all'Impero è chiara ed evidente, anche se i vantaggi che ne derivano in termini di crescita economica e creazione di nuovi posti di lavoro nel comparto marittimo sono comunque modesti, a causa sia della contrazione dei traffici conseguente alla guerra marittima, sia, soprattutto, dell'esiguità dei fondi

1. Giovanni Assereto, *Il dipartimento di Montenotte: amministrazione, economia e statistica*, in Gilbert Chabrol de Volvic, *Statistica del Dipartimento di Montenotte*, a cura di Giovanni Assereto, vol. I, Comune di Savona, Savona 1994, p. 82.

messi a disposizione per la realizzazione delle opere progettate e per la durata relativamente breve della dominazione. L'analisi delle rilevazioni statistiche condotte dai funzionari francesi volte a verificare le condizioni operative di ciascun porto, insenatura o piccolo approdo situato lungo la costa ligure, l'esame dei progetti presentati e dell'iter che porta alla realizzazione o all'abbandono degli stessi confermano pienamente quanto esposto in precedenza: alla ricchezza e alla lungimiranza della progettazione da parte del governo francese non corrispondono in realtà che realizzazioni limitate, ma non per questo il giudizio deve essere negativo, soprattutto se si considera che si veniva da secoli di totale immobilismo. Altrettanto rilevante è il fatto che molti progetti restati nel cassetto fino al 1814 verranno ripresi e portati a compimento nei decenni seguenti, a conferma della validità degli stessi: tra questi si segnala ad esempio il complesso e ambizioso piano di costruzione di un porto e di un arsenale militare nella città di La Spezia, deliberato da Napoleone nel 1808, ma che sarà realizzato solo nel 1857 da Cavour.

Se la politica napoleonica dei lavori pubblici avente ad oggetto la Liguria si dimostra scarsamente efficace in ambito portuale, appare maggiormente proficua per ciò che riguarda le vie di comunicazione terrestre, grazie all'avvio di opere stradali di ampio respiro e di carattere rivoluzionario per una regione che non conosceva altro che il mare e le mulattiere. In seguito alla politica fortemente accentratrice perpetrata dal governo della Repubblica durante l'intero arco della sua esistenza, volta a convogliare tutti i commerci via mare nel porto di Genova, il sistema viario della regione aveva infatti subito una sorte analoga a quella che aveva caratterizzato gli scali minori: le vie che collegavano i piccoli centri costieri al retroterra venivano impiegate esclusivamente per il trasporto delle merci prodotte localmente, mentre gli ingenti flussi di merci derivanti dal commercio marittimo transitavano unicamente lungo le direttrici costruite alle spalle di Genova. Con l'annessione all'Impero si può affermare che inizi una nuova era per le vie di comunicazione della regione: ogni intervento viene pianificato secondo un piano di priorità stabilito in precedenza dal potere centrale, da realizzare con criteri e modalità innovative, già diffuse in altre parti d'Europa. I tecnici degli uffici dei *Ponts et Chaussées* svolgono un lavoro minuzioso e coordinato, non limitandosi a pensare di modificare le mulattiere esistenti per trasformarle in strade carrozzabili, ma individuano nuovi tracciati da realizzare secondo tecniche innovative, pur tenendo conto dei limiti imposti dalla morfologia del territorio da attraversare. Secondo quanto emerge dalla documentazione esaminata, essi predispongono un piano di sviluppo della rete dei trasporti liguri che costituisce una vera e propria rivoluzione rispetto al passato,

uscendo ancora una volta dal concetto di centro-periferia, rappresentato da Genova e le due Riviere, per dare origine ad un sistema integrato di comunicazioni che coinvolge tutta la regione: un'arteria di grande comunicazione avrebbe dovuto unire tra loro tutti i centri costieri e i loro approdi, mentre il commercio via mare avrebbe dovuto essere ripartito tra il porto di Genova e gli altri scali maggiori (Porto Maurizio, Savona, Camogli e La Spezia), che sarebbero stati opportunamente collegati con il retroterra lombardo e piemontese.

Come afferma Giorgio Simoncini in un interessante saggio sulla politica napoleonica dei lavori pubblici in Italia, le tracce di una consistente trasformazione territoriale ed urbana della dominazione francese in Italia sono relativamente scarse; tuttavia, è proprio in tale periodo che si mettono in moto i meccanismi che avrebbero reso concretamente possibile tale trasformazione dopo la Restaurazione: le innovazioni introdotte avranno un ruolo fondamentale nel promuovere la configurazione successiva del territorio e della città².

Le fonti utilizzate in questo lavoro (ampiamente citate nelle note al testo) sono principalmente costituite dalla documentazione prodotta dai funzionari governativi francesi (prefetti, consiglieri, tecnici, ingegneri), inviati presso i dipartimenti liguri nel corso dei dieci anni di durata della dominazione, nell'ambito dell'esercizio delle rispettive funzioni: essa è attualmente conservata presso gli Archivi Nazionali di Parigi; alcuni documenti ritenuti particolarmente significativi sono riportati in Appendice al volume. Si tratta quindi di memorie, relazioni statistiche, progetti, quasi tutti redatti in lingua francese, che periodicamente venivano trasmessi agli uffici centrali di Parigi preposti a definire le strategie di intervento sui territori conquistati. Nello studio di tale documentazione e, soprattutto in fase di trascrizione, si sono dovute superare difficoltà legate alla comprensione di testi all'interno dei quali sovente i termini utilizzati non trovano alcuna corrispondenza con la lingua attualmente in uso; ciò ha reso necessario un supplemento di indagini che esula dalla consueta ricerca in ambito storico-economico. Ci si è inoltre avvalsi della letteratura esistente su tale periodo storico, anche se, specialmente con particolare riferimento al contesto ligure, si è rivelata piuttosto frammentaria³.

2. Giorgio Simoncini, *Aspetti della politica napoleonica dei lavori pubblici in Italia*, in *Villes et territoire pendant la période napoléonienne (France et Italie)*, Ecole Française, Roma 1987, pp. 1-21.

3. Al riguardo si veda la rassegna di Maria Elisabetta Tonizzi, *Genova e Napoleone 1805-1814*, in «Società e Storia», 140 (2013), pp. 343-371.

Questo volume è il frutto di un percorso di ricerca iniziato alcuni anni or sono, i cui primi parziali risultati sono stati presentati nell'ambito di alcuni congressi e seminari internazionali⁴. Con l'avanzamento dei lavori tali contributi sono stati arricchiti e integrati grazie all'approfondimento delle fonti documentarie reperite e tenendo conto dei più recenti apporti della storiografia in materia.

Nella realizzazione di questo lavoro sono stati di grande aiuto i preziosi consigli della professoressa Paola Massa e il supporto di tutti i colleghi di Storia economica del Dipartimento di Economia. Un sentito ringraziamento va a Sonia Turinese per avermi aiutato nella complessa fase di trascrizione della documentazione riportata in Appendice e al personale degli archivi che ho frequentato in questi anni, sempre paziente e disponibile. Un pensiero va infine alla mia famiglia e agli amici che mi hanno sempre incoraggiato e sostenuto.

4. Ci si riferisce in particolare alla relazione presentata al Convegno internazionale di studi *Communications maritimes et terrestres dans les Etats de la Maison de Savoie*, (Imperia, 9-10 gennaio 2009), dal titolo *Porti e strade della Liguria durante la dominazione francese*, successivamente pubblicata in Marc Ortolani (a cura di), *Commerce et communications maritimes et terrestres dans les Etats de Savoie*, Serre Editeur, Nice 2011, pp. 63-83.

Parte prima
*Da stato regionale a dominio
imperiale: i mutamenti strutturali
dell'economia ligure*

1. L'annessione del territorio ligure all'Impero napoleonico tra crisi economica e prospettive di rilancio

1. L'economia della Repubblica di Genova: la spinta verso il cambiamento nel passaggio all'età contemporanea

Nel XVIII secolo Genova è la capitale di uno dei più antichi stati regionali dell'Ancien Régime, il cui governo è in mano ad un ristretto numero di famiglie aristocratiche i cui interessi sono protetti da privilegi, dall'indipendenza e dalla neutralità sotto il profilo politico. Alla debolezza sia politica che finanziaria dello stato si contrappone in maniera stridente l'opulenza del patriziato: nel panorama europeo la Repubblica di Genova viene da molti considerata lo Stato più povero con i cittadini più ricchi, la cui sopravvivenza, in un'epoca caratterizzata dal consolidamento dei grandi stati nazionali, è strettamente legata al sostegno di questi ultimi.

La popolazione risulta sostanzialmente divisa in due classi, la nobiltà e il popolo, all'interno delle quali nella seconda metà del secolo si stava affermando una borghesia benestante costituita da intellettuali, professionisti, uomini d'affari, molti dei quali discendenti da grandi casate nobiliari ormai decadute nella scala sociale a causa del loro patrimonio modesto. Il contrasto tra le classi agiate e il popolo, che viveva in condizioni di miseria è netto, ma non dà origine ad una vera forza di opposizione nei confronti del governo oligarchico, la cui politica è forse meno rigida che altrove. La solidità del regime aristocratico viene piuttosto minacciata proprio da quei «nobili poveri» che mal tolleravano l'esclusione dai privilegi economici e sociali riservati alle famiglie maggiori¹. Un'ulteriore fonte di contrasto interno è

1. Luigi Bulferetti, Claudio Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento. 1700-1861*, Banca Commerciale Italiana, Milano 1966, pp. 224-225. Il ceto di governo era sostanzialmente composto da speculatori finanziari che operavano a livello internazionali e che, di conseguenza, si dimostravano scarsamente interessati allo sviluppo

rappresentata da ciò che veniva definito «l'egoismo genovese», intendendo con tale termine la politica di sottomissione perseguita dalla Dominante nei confronti del territorio ligure e, specialmente, dei centri rivieraschi, i cui porti ed approdi erano relegati in una posizione sussidiaria rispetto allo scalo genovese, presso cui dovevano obbligatoriamente transitare tutte le merci in entrata e in uscita dalla Repubblica. La stagnazione demografica che caratterizza città come Savona e La Spezia nel corso del XVIII secolo appare come la naturale conseguenza di una simile politica, anche se, in realtà, il declino delle Riviere non dipendeva solo da Genova: esse erano infatti schiacciate, da un lato, dagli interessi economici del Milanese e, dall'altro, da quelli del Regno Sabaudò.

La struttura economica di questo Stato si presenta fortemente caratterizzata dalla sua conformazione territoriale: una striscia di terra per quasi due terzi montuosa e impervia, poco adatta alle coltivazioni e agli insediamenti abitativi, che si concentrano quindi lungo gli oltre 300 chilometri di fascia costiera bagnata dalle acque del Mediterraneo, il quale, come afferma Paola Massa, rappresenta una sorta di spazio complementare rispetto alla terra emersa². Quello che la terra non concedeva, il mare, sotto altre forme offriva, spingendo i Genovesi a commerciare di scalo in scalo. Il mercato di riferimento per gli operatori che gravitavano intorno allo scalo ligure, situato in posizione privilegiata per costituire il naturale sbocco verso il mare della Pianura Padana, si estendeva a tutto il bacino del Mediterraneo e si diramava fino alle Americhe, anche se lo spostamento dei traffici verso le rotte atlantiche aveva da tempo relegato Genova in una posizione di secondo piano, privandola in parte del remunerativo commercio di transito³.

Come noto, nonostante le limitate dimensioni territoriali, nel corso dell'età moderna la Repubblica di Genova riveste in diversi momenti un ruolo economico di primo piano nel panorama internazionale, grazie soprattutto all'intraprendenza mercantile e finanziaria di un ristretto numero di imprenditori residenti nella Dominante, i quali operano come capofila di una miriade di imprese sparse per il mondo unite da legami societari, vincoli pa-

economico della Repubblica; l'apparato statale era quindi debole, sovrastato da quella grande concentrazione di ricchezze e di potere che era la Casa di San Giorgio (Giovanni Assereto, *L'amministrazione del dominio di terraferma*, in Id., *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Elio Ferraris editore, Savona 1999, p. 10).

2. Paola Massa Piergiovanni, *Introduzione*, in Id., *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Ecig, Genova 1995, p. 11.

3. Luisa Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XL/1 (2000), p. 45.

rentali, solidarietà di casta⁴. Proprio gli investimenti finanziari all'estero e il commercio marittimo, svolto sia in proprio che su commissione per conto di mercanti stranieri, costituiscono i cardini intorno ai quali ruota l'economia della Repubblica per oltre tre secoli.

La prima metà del Settecento è però un periodo alquanto turbolento per la Repubblica, costretta ad affrontare prima la rivolta della Corsica (1729) e poi l'invasione austriaca (1746), fatti che rendono ancora più stridente il contrasto tra l'opulenza del patriziato e la miseria della popolazione e che mettono in luce la mancanza di una classe imprenditoriale in grado di esercitare una qualche forma di opposizione nei confronti del solido regime aristocratico⁵. D'altro canto, se nel corso del secolo Genova perde progressivamente molte delle sue antiche posizioni in ambito finanziario, resta comunque ai primi posti in Europa per il volume dei prestiti accordati dai suoi patrizi a stati, principi e imprenditori stranieri. Come scrive Michele Torcia nel 1772:

Dopo gli Olandesi [i Genovesi] sono i maggiori creditori di tutta l'Europa. Dalla Francia sola esigono diciassette milioni di lire d'interesse l'anno; l'Austria, la Spagna, la Russia e la Danimarca sono loro debtrici, e la Camera Apostolica si è con essi quasi tutta obbligata⁶.

Con lo scoppio della rivoluzione francese nel 1789, e a seguito delle guerre combattute tra la Francia e le altre potenze europee, gli investimenti finanziari vanno in gran parte perduti a causa delle bancarotte degli erari pubblici e delle difficoltà dei privati⁷. Nello stesso periodo i traffici facenti capo allo scalo genovese registrano un notevole, e per certi versi inaspettato, incremento, determinato, non tanto da un'espansione della domanda nell'area ligure, ma, piuttosto, dalla crisi agricola e industriale che stava attraversando la stessa Francia e dalla ripresa del commercio col Levante. L'aumento più vistoso riguarda i movimenti relativi alle imbarcazioni di portata superiore alle 150 tonnellate, che tra il 1789 e il 1795 risultano quasi triplicati. Tale dinamicità, però, riguarda essenzialmente il commercio di de-

4. Su tale aspetto dell'economia della Repubblica di Genova si veda Giorgio Doria, *Coscienza del mercato e sistema informativo: il know how dei mercanti finanziari genovesi nei secoli XVI e XVII*, in Id., *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Istituto di Storia economica, Genova 1995, pp. 91-149.

5. G. Assereto, *L'amministrazione del dominio di terraferma ...*, cit., p. 10.

6. Michele Torcia, *Sbozzo politico di Europa scritto nell'inverno del 1772 e 1773 da Michele Torcia napolitano ...*, Firenze 1775, p. 37.

7. Giuseppe Felloni, *Popolazione e sviluppo economico a Genova (1777-1939)*, in Id., *Scritti di Storia economica*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s. XXXVIII (1998), vol. II, p. 1303.