

Paolo Calcagno

## I DRITTI MARITTIMI DI MONACO E VILLAFRANCA TRA XVI E XVIII SECOLO\*

DOI 10.19229/1828-230X/4532019

**SOMMARIO:** *Gli scali portuali di Nizza-Villafranca e di Monaco rappresentavano fin dal Medioevo una sosta obbligata per gli operatori marittimi che negoziavano nello spazio alto-tirrenico, per via delle imposizioni doganali (che prendevano il nome di dritti) pretese rispettivamente dai Savoia e dai Grimaldi sulle imbarcazioni in transito, in cambio dell'organizzazione di una difesa delle acque in funzione anti-corsara. Col tempo quest'opera di pattugliamento, condotta attraverso unità navali anche di dimensioni ragguardevoli, si trasformò in una vera e propria caccia ai contravventori, che provavano in tutti i modi a sfuggire alla fiscalità delle due enclave strette tra Francia e Repubblica di Genova, con ripercussioni molto forti sui rapporti tra i principi titolari dei dritti e le altre potenze europee. Attraverso le carte prodotte dalla cancelleria nizzarda e da quella monegasca, che scaturiscono dagli attriti tra gli apparati di controllo e gli equipaggi dei mercantili intercettati, si possono osservare non solo i riflessi del dibattito sul mare clausum/mare liberum, ma anche molte pratiche marittime legate alla navigazione e al commercio che si svolgevano nel Mediterraneo.*

**PAROLE CHIAVE:** *fiscalità, controllo del mare, traffici commerciali, frodi, Nizza-Villafranca, Monaco.*

### THE MARITIME DUTIES (DRITTI) OF MONACO AND VILLAFRANCA BETWEEN THE 16<sup>th</sup> AND THE 18<sup>th</sup> CENTURY

**ABSTRACT:** *Since the medieval period, Nice-Villafranca and Monaco have been crucial ports of call for ship operators trading in the Tyrrhenian high region, due to the customs duties (which have been called dritti) demanded respectively by Savoia and Grimaldi from all the transiting ships in exchange for their commitment to protect them against privateering. This patrolling, carried out even by the use of sizable ships, became over time a real chase against offenders, who used to try their best in order to escape the taxation of those two enclaves closed between France and the Genoese Republic; this behaviour led to major implications for the international relations between the principalities entitled to dritti and the other European countries. Through the documents produced by the two chancelleries of Nice and Monaco, which resulted from the frictions between the supervisory authorities and the crews of the merchant ships involved, it is possible to observe not only the reflections of the international debate over mare clausum/mare liberum, but also several customs and practices linked to Mediterranean shipping and trade.*

**KEYWORDS:** *taxation, maritime control, sea trade, frauds, Nice-Villafranca, Monaco.*

\* Abbreviazioni e sigle utilizzate: Adam = Archives départementales des Alpes-Mari-times; Anp = Archives Nationales, Paris; Appm = Archives du Palais princier de Monaco; Ast = Archivio di Stato di Torino; CN = Consolato di Nizza; DV = Droit de Villefranche; m = mazzo; m a = mazzo d'addizione.

## Un microspazio tirrenico e la sua fiscalità marittima sui generis

A partire dal tardo Medioevo, usando a pretesto la minaccia sempre più concreta rappresentata dalle scorrerie dei corsari nordafricani, i duchi di Savoia e i “signori” Grimaldi si sentirono autorizzati ad applicare, su tutte le imbarcazioni che transitavano con carichi di merci al largo dei loro rispettivi possedimenti di Nizza-Villafranca e di Monaco, una tassa (denominata «dritto») destinata a finanziare la difesa marittima<sup>1</sup>. La riscossione di tali tributi ha lasciato nell'archivio nizzardo e in quello monegasco tracce molto importanti<sup>2</sup>, che oggi possono consentire di studiare sia la navigazione di cabotaggio che si svolgeva nello spazio tirrenico<sup>3</sup>, sia una più ampia circolazione marittima intercontinentale, dominata sempre più, nella piena età moderna, dagli operatori nautici del Nord. Nel segno del conflitto, tra Stati intenzionati a tutelare i propri cespiti fiscali e capitani di imbarcazione che non volevano subire intralci nella conduzione dei loro affari, è osservabile la trasformazione del commercio marittimo europeo, che proprio nello spazio frontaliero entro Nizza e Monaco, stretto tra la il Regno di Francia e la Repubblica genovese, aveva un suo punto di snodo cruciale.

Nell'epoca presa in considerazione in questo contributo (ma anche prima, per la verità), i due porti dividevano perfettamente a metà un tratto di costa e di mare molto omogeneo e integrato sotto il profilo economico-commerciale, in cui la navigazione, gli scambi di merci e i movimenti degli uomini si svolgevano incessantemente a dispetto di una geografia politica affollata da soggetti diversi e della presenza di aree di confine talora ad alta tensione. Uno spazio, quello ligure-provenzale, talmente compatto, da candidarsi ad essere uno dei tanti *Tirreni* di Fernand Braudel, il quale nel suo *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età*

<sup>1</sup> Su questi pedaggi esistono due tesi dottorali che hanno affrontato la tematica da un punto di vista giuridico: M. Bottin, *Le Droit de Villefranche. Impositions douanières et péagères dans le Comté de Nice sous l'Ancien Régime*, Thèse Droit, Nice, 1974; J-H-A Merryweather, *Essai sur l'histoire du port de Monaco: des origines à la révolution*, Thèse Droit, Aix-Marseille, 1959.

<sup>2</sup> Oltre che negli archivi indicati sopra, una messa di informazioni consistente sul dritto di Villafranca è consultabile anche presso l'Archivio di Stato di Torino (segnatamente nel fondo *Paesi*, serie *Contado di Nizza, dritto di Villafranca*, m 1. Cfr. A. Bottaro, *Les sources de l'histoire du Comté de Nice à l'Archivio di Stato de Turin*, ASPEAM, Nice, 2008, pp. 234-235). Inoltre ringrazio l'amico Gilbert Buti per avermi segnalato un'intera busta di documenti sul dritto di Villafranca conservata presso gli Archivi nazionali di Parigi.

<sup>3</sup> Su questa tematica rappresenta una lettura imprescindibile quella di G. Buti, *Entre échanges de proximité et trafics lointains: le cabotage en Méditerranée aux XVII et XVIII siècles*, in S. Cavaciocchi (a cura di), *Ricchezze del mare, ricchezza dal mare. Secc. XII-XVIII*, Le Monnier, Firenze, 2006, pp. 287-316. Si segnala inoltre il n. 13 (2003) della rivista «Rives méditerranéennes», dedicato a *Cabotage et réseaux portuaires en Méditerranée*.

di Filippo II definiva questo mare un «bacino diviso e composito», «troppo vasto, troppo aperto» per «avere colori strettamente suoi»; un mare con «propri caratteri, tipi di battelli, usanze, leggi storiche», ma fatto di tanti segmenti autonomi, dotati di «porte che permettono di entrarvi e di uscirne»<sup>4</sup>, proprio come facevano i protagonisti di questo articolo.

All'interno di questo spazio, Monaco era un piccolo scalo con poco più di un migliaio di abitanti<sup>5</sup>, che per certi versi poteva assomigliare molto alle vivaci comunità del Ponente ligure, dedite prevalentemente alla produzione di olio e di agrumi: l'olio monegasco, specie nel Settecento, tendeva ad andare soprattutto verso Marsiglia<sup>6</sup>; l'esportazione di cedri e limoni, coltivati nella vicina Mentone, costituiva addirittura «le principal commerce de la ville, une source de profit qui débordait très largement du cadre local»<sup>7</sup>. Nizza si presentava invece come il «porto di Piemonte»<sup>8</sup>: il punto di partenza di una strada che collegava il mare a Torino, a cui ben si integrava la complementare rada di Villafranca già tanto ambita dagli Angiò per collegare i loro possedimenti francesi con Napoli e la Sicilia, prima che i conti di Savoia vi mettessero le mani. Un centro che godette da subito di forti agevolazioni, per lo sviluppo dei traffici: fu del 1448 la decisione di Luigi I di sottrarre i contenziosi commerciali alla giustizia ordinaria e di affidarli a giudici che sentenziassero secondo il diritto marittimo (dal 1613 in poi il tribunale prese il nome di «consolato del mare»<sup>9</sup>); a cui seguì l'ambiziosa

<sup>4</sup> F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. 1, Einaudi, Torino, 1986, pp. 102, 113-115. Nello specifico, vedi P. Calcagno, *Uno dei "Tirreni" di Braudel: scambi commerciali nell'area marittima ligure-provenzale tra XVII e XVIII secolo*, «Mediterranea - ricerche storiche», 33 (2015), pp. 79-106.

<sup>5</sup> Circa 1.200 persone, all'inizio del XVIII secolo (T. Fouillon, *Histoire de Monaco*, Direction de l'Éducation nationale, de la jeunesse et des sports, Monaco, 2010, pp. 119-121).

<sup>6</sup> P. Boulanger, *Marseille et le commerce des huiles de la Principauté de Monaco au début du XVIII siècle*, «Annales monégasques», 10 (1986), pp. 57-64.

<sup>7</sup> O. Noat-Antoni, *Vivre à Monaco aux XVII et XVIII siècles*, Serre éditeur, Nice, 2000, p. 76.

<sup>8</sup> M. Bottin, *Nice, port de Piémont. La politique maritime des princes de la Maison de Savoie, 1388-1860*, in *Le port de Nice: des origines à nos jours*, Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur / Acadèmia nisarda, Nice, 2004, pp. 83-101. Un altro porto organico all'entroterra piemontese, benché soggetto alla dominazione genovese, è quello di Savona (P. Calcagno, *Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal Quattrocento alla Grande Guerra*, Città del silenzio, Novi ligure, 2013).

<sup>9</sup> Cfr. M. Bottin, *Le consulat de mer de Nice, 1613-1855*, in «Histoire de la justice», 17/1 (2007), pp. 87-110. In tempi diversi, anche in altre città portuali mediterranee si istituirono tribunali speciali che giudicavano i "marittimi" secondo una procedura rapida (detta «sommaria» o «alla mercantile») e sulla base di un diritto mercantile che affondava le radici in una raccolta elaborata da una magistratura di Barcellona nominata per l'appunto *Consulat de Mer* (S. Corrieri, *Il Consolato del Mare. La tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo attraverso un'edizione italiana del 1584 del testo originario del 1484*, Associazione nazionale del consolato del mare, Roma, 2005).

mossa di Carlo Emanuele I di emanare un editto di portofranco nel 1612 (potenziato nel secolo successivo) e a metà del Settecento la creazione del porto artificiale di Lìmpia, che permise una crescita del commercio e stimolò la frequentazione da parte di navigli e mercanti stranieri. Insomma, due casi molto diversi – benché, probabilmente, il XVIII secolo abbia rappresentato un momento di crescita per entrambi – ma è piuttosto la similarità della fiscalità marittima<sup>10</sup> (e, come vedremo, dei sistemi di controllo), l'intercettazione del naviglio in transito e i sistemi per mappare rotte e vettori marittimi, a farne alla stessa maniera due osservatori privilegiati dei traffici nel Mediterraneo (e tra Mediterraneo e Atlantico) nel secolo dell'esplosione commerciale globale<sup>11</sup>.

Entrambi i tributi affondavano le loro origini nel Basso Medioevo. Cenni al dritto di Monaco si trovano in una convenzione del 1456, in cui a Catalano Grimaldi era riconosciuta dal re di Francia e dal doge di Genova la facoltà di fermare le imbarcazioni di passaggio da ovest verso est e di percepire una percentuale pari al 2% del valore del carico; ma questa formalità giuridica regolò di fatto una consuetudine in vigore da molto tempo, se il signore Lamberto Grimaldi, nel lamentarsi di «un di Marsiglia» che si era permesso di «passare già due volte con due navigli senza toccare in Monaco né pagare il dritto già più volte da sé pagato», il 22 febbraio 1465 commentava che la tassa era «sempre stata essatta sopra i genovesi, provenzali e francesi»<sup>12</sup>. Del dritto di Villafranca (anch'esso riscosso al 2% *ad valorem*) vi sarebbero attestazioni duecentesche, ma bisognò aspettare anche in questo caso il periodo a cavallo tra XV e XVI secolo perché esso fosse «véritablement défini et efficacement perçu»: nel 1427 Carlo VII avrebbe acconsentito alla riscossione del tributo sulle imbarcazioni francesi di ritorno dalla Corsica e dalla Sardegna (il dritto di Villafranca colpiva sia il naviglio diretto verso l'Italia sia quello di ritorno in Francia, ossia nelle due direzioni), e un successivo importante riconoscimento fu quello di Francesco I nel 1516. A completare l'iter di elaborazione della normativa sarà

<sup>10</sup> Ovviamente osteggiata dai mercanti locali, come dimostrano le «remonstrances des négociants de Nice contre le droit de Villefranche, contraire aux privilèges du port franc» (Ast, Paesi, Città e contado di Nizza, dritto di Villafranca, m 5).

<sup>11</sup> Cfr. S. Conrad, *Storia globale*, Carocci, Roma, 2015, e da ultimo qualche spunto nuovo anche in C. Taviani, *Reti globali e merci*, in M. Bellabarba, V. Lavenia (a cura di), *Introduzione alla storia moderna*, Il Mulino, Bologna, 2018, pp. 67-78.

<sup>12</sup> Appm, A39. Il dritto sarebbe poi stato confermato il 17 ottobre 1495 da Carlo VIII e il 20 febbraio 1511 da Luigi XII (dopo che il parlamento di Provenza aveva istruito addirittura un processo contro Giovanni di Monaco per contestargli l'esazione della tassa). Nel 1511 il signore di Monaco arrivò ad un accordo per la riscossione del dritto anche con la Repubblica fiorentina, e presso la rocca per firmare la convenzione si recò il segretario Niccolò Machiavelli. Per ottenere il riconoscimento dall'imperatore Carlo V, il 5 ottobre 1526 Agostino Grimaldi dovette versare 50 marche d'oro.

l'editto di Emanuele Filiberto del 1558, che l'anno successivo ricevette anche il plauso di papa Paolo IV per il contributo alla lotta contro le «imprese piratesche»<sup>13</sup>.

### Scontri e pattuizioni per la riscossione dei dritti

In effetti, le imbarcazioni guardacoste del signore di Monaco e del duca di Savoia (poi re di Sardegna) non si limitavano a operazioni di pattugliamento a fini fiscali, ma potevano agire secondo le regole della guerra di corsa (fare «visite», come si diceva allora). Questo tipo di tassazione e questo tipo di controllo marittimo configuravano pertanto quelli di Monaco e di Nizza-Villafranca come dei casi unici nel Mediterraneo, «des exception très remarquables»<sup>14</sup>. In un lungo «mémoire» degli anni '30 del XVIII secolo si parla espressamente del «pinque appellé le corsaire de Monaco», e delle modalità che avrebbe dovuto adottare per meglio assistere alla «conservation de droit de son port»; e quando si permetteva a un capitano di inalberare la bandiera di Monaco per svolgere funzioni di vigilanza costiera – come ad Andrea Porsino di Pegli, della «riviera di Genova», nel 1718 – si esplicitavano sempre entrambe le attribuzioni: «correre sopra li bastimenti turchi o altri che trovasse contumaci delli dritti»<sup>15</sup>. Similmente, nell'«istruzione al capitano del bastimento armato per la conservazione del dritto di Villafranca», emanata dalla segreteria sabauda il 26 gennaio 1753, si ricordava l'urgenza di «andar in corso contro i barbareschi», ma al tempo stesso l'esigenza di riscuotere il tributo, «adoperando ogni diligenza in dar la caccia, arrestare e condurre nel porto di Villafranca o darzena di Nizza que' bastimenti che avranno frodato il dritto»<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> M. Bottin, *Le Droit de Villefranche* cit., pp. 6-22. Nel 1568 verrà raggiunto un accordo tra il duca di Savoia e il signore di Monaco per sancire una reciproca franchigia dai rispettivi dritti per le proprie marine.

<sup>14</sup> Ivi, pp. 50-51. Ci furono soltanto un paio di esperimenti analoghi, all'interno del bacino mediterraneo, tra tardo Medioevo e prima età moderna: un dritto a Barcellona, tra 1378 e 1398, e un altro a Marsiglia, nel 1576, subito ritirato (cfr. M. Bottin, *Les péages maritimes de Monaco et Villefranche face au droit international*, communication dans le cadre du colloque *L'État et la mer. Environnement et usages de l'Antiquité à nos jours*, IREP-COME, Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine, Commission RAMOGE, Institut du droit économique de la mer, 20-22 novembre 2008, Monaco, mise en ligne décembre 2012, [www.michel-bottin.com](http://www.michel-bottin.com)).

<sup>15</sup> Appm, A41. Allorché si presentò di fronte al segretario del principe Onorato III per impegnarsi ad «armare in corso» una sua nave di 12.000 cantari di portata (17 novembre 1777), il conte Pietro Smechia ottenne il permesso di «andare contro i turchi ed altri nemici del nome cristiano come ancora invigliare alla conservazione dei diritti marittimi».

<sup>16</sup> Adam, CN, 3B2.

La difesa delle acque territoriali dalle scorribande dei corsari musulmani servì inizialmente per giustificare l'istituzione di questi dritti, che ben presto si trasformarono in importanti cespiti per gli erari dei rispettivi Stati e persero la funzione originaria di mezzo di finanziamento della controcorsa venata di motivazioni religiose. Come vedremo, con il tempo le rimostranze da parte dei governi stranieri (specie di quello del vicino e ingombrante re di Francia) si fecero insistenti, fino al punto che alcuni di essi riuscirono a ottenere una totale «franchigia» dai due dritti; ma i principi delle due enclaves non rinunciarono tanto facilmente alle loro prerogative, e da parte loro opponevano anzi che la prescrizione di entrare nei loro porti valesse per tutti gli operatori nautici (laddove questi ultimi volevano che l'obbligo si limitasse a coloro che per qualche motivo fossero costretti ad approdarvi).

Questa latente incertezza delle regole faceva dello spazio di frontiera compreso entro Nizza e Monaco<sup>17</sup> un "micro" Tirreno ad altissima tensione, se non fosse che alcuni accorgimenti formali e alcune pratiche consuetudinarie limitavano le occasioni di scontro. In prima battuta, erano esenti dal tributo le navi da guerra e i legni mercantili al di sopra dei 5.000 cantari di stazza; e nelle istruzioni segrete al capitano del legno armato di Villafranca (consegnate insieme a quelle "ufficiali" nel 1753) si raccomandava che «iscoprendosi o incontrandosi alcuni di que' bastimenti, li quali, tuttoché a vista di portata minore [di 5.000 cantari] saranno nondimeno armati in maniera che probabilmente sieno di forze superiori a quelle del bastimento del dritto, il capitano di esso lascerà gli continuare il loro viaggio, senza nemmeno far mostra di dargli la caccia»<sup>18</sup>. A limitare gli abbordaggi non concorrevano soltanto le guardinghe disposizioni governative, ma anche la prassi di stabilire accordi con singoli capitani o con le marinerie di singole comunità, che per evitare di fermarsi continuamente nei due scali di Monaco e Villafranca si impegnavano a versare annualmente una somma forfetaria.

Di fatto, però, le carte d'archivio serbano testimonianza di decine di scaramucce avvenute nei pressi dei due scali o nelle coste degli Stati

<sup>17</sup> Secondo il regolamento del dritto di Villafranca, avrebbero potuto essere sequestrate (anche a un successivo passaggio per il porto) tutte le imbarcazioni che avessero «lateralmente oltrepassato, cioè se da levante a ponente la bocca del torrente Paglione, e se di ponente a levante quella del porto di Villafranca o sia il capo della Malalingua verso S. Ospizio» senza aver espletato le dovute operazioni doganali.

<sup>18</sup> Adam, CN, 3B2. Esplicitamente, qualche riga sotto si spiegava che la finalità era quella di «isfugire ogni conflitto». All'inizio del maggio 1777, il capitano del «felucione armato» di Villafranca notò un «grosso pinco genovese armato di 4 cannoni e 14 petrieri, [il quale] tirò avanti e passò i limiti in presenza nostra», ma proprio per la sua imponente dotazione di artiglieria «stimassimo bene lasciarlo passare» (Adam, DV, m a, 7).

limitrofi. Una ventina di uomini finirono «nelle carceri senatorie di Nizza» per «aver defraudato il reggio dritto del due per cento di Villafranca per carico d'oglio che portavasi su [un] pinco dalla città di Melazzo a quella di Marsiglia»<sup>19</sup>, resistendo «per lo spazio d'ore cinque alla barca invigilatrice del reggio dritto con sbarri di cannoni e moschetteria per cui n'è derivata la morte al marinaio della detta barca Paolo Francesco Almerino»<sup>20</sup>. E in una memoria prodotta per il re di Sardegna dagli appaltatori che si aggiudicarono l'asta nel 1762 venivano rimarcati «gli abusi che si sono sempre fatti dalli patroni di paviglione genovese», e in particolare quelli delle comunità di Cervo e Laigueglia, «li quali siccome sogliono avere tutti bastimenti ben armati di cannoni ed equipaggi di 30 e più uomini per bastimento [...] non si ignora che in tempo che era il dritto in economia [cioè amministrato dallo Stato] non volevansi sottomettere al pagamento et essere gionti sino in battersi con la barca a quel tempo destinata per la conservazione del detto dritto»<sup>21</sup>.

Tutti provavano a sottrarsi agli odiosi tributi che erano riscossi in questo braccio di mare. Come al solito, è dalle fonti giudiziarie che provengono i retroscena più preziosi: intento a spiegare che il «vento tagliando che insorse contrario alla nostra navigazione» aveva costretto a prendere riparo a terra, un marinaio della nave *San Giacomo* (interrogato il 13 gennaio 1776) riferì che il capitano aveva consigliato al mercante proprietario della merce – anch'egli a bordo – di «prendere il

<sup>19</sup> Su questi lucrosi traffici cfr. 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 nella 'grande trasformazione'*. Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento, Edipuglia, Bari, 2009, pp. 239-262.

<sup>20</sup> Adam, CN, 3B2. Il caso risale al maggio 1755.

<sup>21</sup> Per ovviare a questi affronti, gli «antecessori» del nuovo appalto si erano visti costretti ad armare una «grossa barca della portata di n° 16 cannoni, e che richiedeva l'equipaggio di circa 70 marinari» (Adam, DV, m a, 6). La procedura standard di perquisizione venne descritta nei dettagli dal capitano del bastimento del dritto di Villafranca il 7 maggio 1777: «a ore dieci di mattina si vide venire da levante che passava a ponente una gondola margaritina [di Santa Margherita Ligure] fuori dalla lanterna di Villafranca in circa due miglia; si aspettò che avesse passato i limiti ed allora li diedimo la caccia; [la gondola] rinforzò la voga a remo e vele e passò verso ponente; [...] fattoli fumata non si arrestò; li si tirò una cannonata a polvere, rinforzò la sua voga a scappare; li si tirò una cannonata a palla, allora girò verso la terra più vicina a scappare; li si tirò un'altra cannonata a palla ed allora amainò le sue vele, non vogò più, se li cessò di tirare, si avvicinammo a lei, la chiamammo a bordo e trovatoli sopra di essa il corriere di Francia ed il corriere di Spagna» (Adam, DV, m a, 7. Al patrone della gondola ligure «si stimò bene fargli pagare tre mezzi scudi Francia per le tre cannonate», come era costume dei corsari francesi e inglesi e delle galee dello stuolo pubblico della Repubblica di Genova). Per un'operazione analoga compiuta dalla «galeotta» di Monaco (nominata «la Vigiliatrice») nel maggio 1762, vedi Appm, A41.



primo porto che si ritrovava per ivi rifugiarsi», ma che avendo appreso che si trattava di Villafranca quest'ultimo «si oppose dicendo che quivi si pagava un dritto, ordinando di andare in quello d'Antibo per farvi le provisioni necessarie e da indi ripartire e prendere la bordata per alto mare per proseguire a navigare verso Genova»<sup>22</sup>. Specie nella seconda metà del XVIII secolo, dopo che Francia, Inghilterra e Olanda avranno ottenuto l'esenzione dai dritti, il dritto sarà puntato sempre di più sui patroni del Dominio genovese: le «infedeli consegne» – si legge in un documento del 17 gennaio 1776 – venivano fatte «il più delle volte in riguardo a bastimenti genovesi come quelli che più frequentemente frodano il dritto»<sup>23</sup>; gli appaltatori del dritto di Villafranca del 1762 erano particolarmente indignati del comportamento delle feluche di Savona, «bastimenti sottili e agili al corso» che per «non poter venire arrestati dalla barca invigilatrice per la conservazione del detto dritto non è mai stato possibile di poterli sottomettere al pagamento del medesimo dritto»<sup>24</sup>.

Quali erano le modalità con le quali venivano perpetrate le frodi a scapito delle casse dello Stato sabaudo e del principato della famiglia Grimaldi? La via più semplice consisteva nel falsificare la “nazionalità” di imbarcazione e carico: lo si poteva fare attraverso la nomina surrettizia di patroni e capitani (nel 1702 il principe Antonio di Monaco si lamentava dei marsigliesi che – profittando della loro franchigia ottenuta in seguito all’emanazione dell’editto di porto franco del 1669 – trasportavano merci per conto dei genovesi; e alla metà del secolo i Grimaldi fecero raccogliere «les noms des patrons françois qui comandent des batiments appartenents à des marchand genoïs»<sup>25</sup>; attraverso finte compravendite (nell’archivio del principato è conservato anche un altro «mémoire» – privo di data – «sur l’abus qui se commet par les marchands et patrons et autres étrangers en faisant des ventes simulées des leurs batiments pour le transport des marchandises au prejudice des droits»<sup>26</sup>; provvedendo a inalberare bandiere “di comodo” (i “soliti” genovesi – spiegava l’appaltatore Bartolomeo Trucchi alla segreteria sabauda il 6 settembre 1770 – dopo il passaggio della Corsica alla

<sup>22</sup> Adam, DV, m 005/1.

<sup>23</sup> Adam, DV, m a, 6.

<sup>24</sup> Ibidem. Così prosegue la memoria: «da due anni circa a questa parte per non perdere il tutto fummo in obbligo di accettare la loro indiscreta offerta di un luigi d'oro Francia di stampa nuova per ogni viaggio di andata e ritorno da detta Marsiglia; [...] ed avendo saputo che nulla ostante a detta convenzione fatta a genio e volere di detti patroni eravamo ancora defraudati fummo costretti nel passato mese di settembre di provvedersi anche una filuca di uguale velocità alle suddette, la quale fu armata in corso per poter sottomettere le dette filuche ad un equitativo pagamento».

<sup>25</sup> Appm, A39, A41. Erano soprattutto gli alassini a ricorrere al “manto” francese.

<sup>26</sup> Appm, A41.



Francia avevano preso a commerciare tra l'isola e il continente «spiegando bandiera francese e portando le spedizioni e ruollo di equipaggio a forma de naturali francesi»<sup>27</sup>.

C'era chi poi ricorreva ai soliti sotterfugi: come quello di «dare fondo» (specie «in tempo di [e]state») «fuori del porto [di Villafranca] sin all'altezza di cinque miglia, [...] e di là contratta[re] o carica[re] e poi riparti[re]»<sup>28</sup>; approfittare dell'oscurità per transitare al largo dei due porti<sup>29</sup>; provare a dichiarare di aver «oltrepassato i limiti [...] per impeto solamente di venti» o per sfuggire all'inseguimento di qualche corsaro nordafricano<sup>30</sup>; più semplicemente, sottrarsi alle imbarcazioni "invigilatrici": come facevano i brigantini di Alassio, noti (un po' come le feluche di Savona) per essere rapidissimi «al fine di potersi levare di sotto da pirati barbareschi che si sogliono incontrare» nei viaggi verso la Sardegna<sup>31</sup>. Nel caso del dritto di Villafranca, inoltre, una nota del regolamento inserita in realtà per vivacizzare i traffici commerciali alimentava ulteriormente le pratiche illecite. Si trattava della possibilità, per chi approdava presso gli scali sabaudi, di non pagare il tributo esponendo pubblicamente le merci in piazza per almeno otto giorni: all'inizio del settembre 1779 i membri del consolato di Nizza denunciavano l'au-

<sup>27</sup> Adam, DV, m 005/1. Alternativamente – proseguiva l'appaltatore, facendo anche alcuni esempi – veniva nominato un corso come patrone (finto) dell'imbarcazione «per godere di privilegi de nazionali francesi». Forse approfittando del lassismo dei controlli delle autorità francesi: in riferimento al caso di Antonio Matei del Capo Corso, ritrovato a capo di un leudo «munito di bandiera, spedizione e passaporto francese» ma con equipaggio formato totalmente da gente di Zoagli, si avanzava il sospetto che «se è riuscito a ottenere congé dagli ufficiali dell'ammiraglià di Francia non può ciò essere accaduto che per connivenza e negligenza di questi».

<sup>28</sup> Adam, CN, 3B2.

<sup>29</sup> «Abbiamo pure saputo più e più volte che diversi patroni di detta nazione genovese si fermavano espressamente il giorno nelle coste della Provenza se provenienti da ponente ed in quelle della riviera di Genova se provenienti da levante per profittare del buio della notte a passare in questi nostri mari ad unico fine di defraudarci il detto dritto» (Adam, DV, m a, 6. Memoria degli appaltatori del dritto di Villafranca del 1762).

<sup>30</sup> Qualche volta le bugie venivano scoperte: quando il chiavarese Antonio Vignola, sorpreso nell'estate 1779 con la sua imbarcazione senza i dovuti spacci doganali, disse che «vi veniva [a Villafranca] per pagarlo, il dritto, ma le acque lo avevano portato verso levante», il comandante del «felucone» di guardia rispose risolutamente che si trattava di «una mendicata scusa», perché «quella mattina il tempo era totalmente propizio, come lo era pur stato la notte precedente, [...] né eravi in mare correnti d'acque che a ciò ponesse ostacolo» (Adam, DV, m a, 7).

<sup>31</sup> *Ibidem*. Sui legami strettissimi, esistenti fin dai secoli precedenti, tra la marineria alassina e la Sardegna si leggano i lavori di G. Mele, *La rete commerciale ligure in Sardegna nella prima metà del XVII secolo*, in M. Herrero Sánchez, Y. Rocio Yessef Garfia, C. Bitossi, D. Puncuh (a cura di), *Génova y la Monarquía hispánica (1528-1713)*, «Atti della Società ligure di storia patria», n.s., LI/2 (2011), pp. 203-218; Id., *Formaggio e corallo. La colonia ligure di Bosa nel XVII secolo*, «Bollettino di studi sardi», 7 (2014), pp. 87-110.

mento delle «simulate esposizioni in vendita», che avvenivano attraverso la fissazione di «prezzi eccessivi»<sup>32</sup>; ma gli appaltatori del dritto avevano sollevato il problema già nella loro “memoria” del 1762, accusando i “soliti” genovesi, giunti persino a ricattarli nel caso non avessero accettato le loro offerte di composizione sul pagamento del dritto<sup>33</sup>.

Per tutte queste ragioni, specialmente nel corso del XVIII secolo, quando i traffici crebbero e le frodi che abbiamo descritto si fecero incontrollabili, l'operato delle unità guardiacoste tese a debordare, con sconfinamenti e accanimenti che riflettevano chiaramente il senso di frustrazione degli impresari dei dritti, e che contribuirono spesso a peggiorare i rapporti con gli Stati confinanti. Già nel 1539 due barche di Saint Tropez furono abbordate tra Alassio e Laigueglia dal «leudo ben armato» al servizio del «gubernante» del dritto di Monaco; e nel 1552 la fregata dei signori Grimaldi si ripeté «vicino a Sanremo» con un'imbarcazione catalana che era transitata «senza venire alla dovuta ubbidienza»<sup>34</sup>. Nei secoli successivi la lotta senza quartiere per il pagamento di questi tributi si allargò sistematicamente a tutta l'aria tirrenica: alla nave *Maria Maddalena* del conte Smechia, ingaggiata dai Grimaldi, era consentito di «corseggiare» nei «mari di Francia, Italia e Calabria», con il solo accorgimento di restare «alla distanza di trenta miglia da terra»<sup>35</sup>. Da parte sua, oltre alle frequenti incursioni in acque liguri e francesi<sup>36</sup>, il «bastimento del dritto» sabaudo [...] scorreva «tutto il vasto e aperto

<sup>32</sup> Queste trasgressioni danneggiavano la piazza, in quanto «i mercanti nazionali provvisti di simili generi ne aumentano anch'essi il prezzo, e quell'altro mercante forestiere che approda nel frattempo con volontà sincera di commerciarvi ne segue l'esempio, credendo che il prezzo suddetto sia il vero prezzo corrente, di modo che quelle merci che da principio erano destinate ad esser colà commerciate devono di necessità trasportarsi altrove» (Adam, CN, 3B2). Il 12 agosto 1779 l'appaltatore Liprandi faceva notare come questa frode fosse frequente nel caso di merce diretta verso «Stati esteri», e assicurava di aver assistito a rifiuti opposti ad «alcuni attendenti con offerta del giusto prezzo corrente» (Adam, DV, m a, 7).

<sup>33</sup> «È pure successo molte volte che patroni [genovesi] si presentavano per convenire il dritto del suo carico, facendo qualche miserabile offerta con protesta che ove non venisse accettata avrebbero gioito del portofranco, epperò in simili casi ci ha sempre convenuto aggiustarli a loro modo per non essere astretti a prendere il semplice ancoraggio» (Adam, DV, m a, 6). Nel 1779 Liprandi accuserà il console napoletano a Nizza, «motore ed autore delle vendite finte e simulate», così tanto sicuro di sé da affermare «di voler combattere il dritto suddetto ed di militarsi che farebbe in modo che non vi sarebbe profitto nell'appalto» (*ivi*, 7).

<sup>34</sup> Appm, A39.

<sup>35</sup> Appm, A41.

<sup>36</sup> L'11 maggio 1759 pervennero alla segreteria di Stato del re di Sardegna due lettere di protesta (una del governo genovese e una del console francese a Sanremo) per la cattura da parte di capitano Antonio Ighina - «con lancia armata propria degli appaltatori del dritto di Villafranca» - di un pinco «denominato Santissima Assunta», evidentemente di nazionalità francese (Adam, CN, 3B2). All'inizio del settembre 1776 *La Vergine del Carmine*, «patroneggiata» da un maiorchino e con bandiera spagnola, venne catturata «a cin-

mare di più di 200 miglia ch'è tra Villafranca e la Corsica, e costringe[va] a pagar il dazio anche i bastimenti che passa[va]no lontanissimo dalla veduta di terra»<sup>37</sup>.

Evidentemente quest'aggressività aveva dei costi; ed è anche per questo motivo che sia i principi di Monaco sia i Savoia ricorsero nel Sei-Settecento a forme alternative di controllo, come quella di impiantare dei procuratori nei principali porti stranieri per riscuotere i dritti direttamente alla partenza: già nel 1660 si ha notizia di un «esattore del dritto di Monaco in Marsiglia» (Antonio Simon)<sup>38</sup>; e nelle carte del principato si menzionano spesso composizioni fatte a Genova, dove operava un analogo «delegato del dritto»<sup>39</sup>. Allo stesso modo, per la fine del XVIII sono conservate nell'archivio dipartimentale di Nizza due «note» relative rispettivamente ai «bastimenti appartenenti alla nazione toscana che navigando con tale bandiera hanno pagato il regio dritto di Villafranca in Livorno per non avere a causa del tempo potuto approdare in questi porti di Nizza e Villafranca dalli 20 dicembre 1777 a tutto li 17 novembre 1780» e a quelli che, «con bandiera imperiale, a causa del tempo hanno dovuto passar fuori dei porti di Limpia e Villafranca ed hanno pagato il regio dritto nella città di Genova dalli 18 settembre 1779 a tutto il 25 maggio 1781»<sup>40</sup>. Come spiegarono gli appaltatori del dritto sabauda nel 1762, questi accorgimenti dovevano evitare le beffe di quei patroni o capitani che, inseguiti ma non raggiunti dall'«invigilatrice» e consapevoli che sarebbero stati perseguiti al loro primo passaggio davanti a Villafranca, scrivevano al consolato nizzardo una volta

que miglia da terra all'altezza dell'isola di Sant'Onorato» dal «felucone» del dritto di Villafranca, perché «mentre da levante stava procedendo verso ponente» con un carico di «lino, teleria, acciaio, carte da giuoco ed altri generi» non si era fermata a pagare la solita percentuale (Adam, DV, m a, 6).

<sup>37</sup> Adam, DV, m 005/1. Si tratta di una denuncia del Supremo magistrato del commercio di Napoli (11 febbraio 1774), il quale aggiungeva: «Ma neppur questa pirateria è bastata all'ingordiggia di quei fermieri. Ne hanno pensata un'altra assai più incredibile e nuova. Se hanno notizia che sia passato un bastimento da levante a ponente carico che non abbia pagato il dazio registrano questa notizia stragiudiziale a carta in un loro libro e questa pare loro un bastante processo; cosicché o tornando a ripassare quel tal bastimento o anche dopo parecchi anni capitando a caso in Villafranca non solo pretendono dal padrone di esso il pagamento del dazio non pagato allorché passò l'altra volta, ma minacciano confiscazioni, avarie e qualunque genere di strapazzi».

<sup>38</sup> Il «segno» che le imbarcazioni in partenza da Marsiglia avrebbero dovuto fare «per denotare l'aver pagato il dritto» consisteva nell'issare bandiera e sparare un colpo di petriera. Secondo Bottin, è sulla base del trattato di Péronne tra Luigi XIII e Onorato II che «le souverain monégasque signera en 1643 avec les consuls de Marseille une convention autorisant l'établissement d'un bureau de perception dans ce port» (M. Bottin, *Les péages maritimes de Monaco et Villefranche* cit.).

<sup>39</sup> Appm, A41.

<sup>40</sup> Adam, DV, m a, 6. Alla fine del secolo è documentato un «preposto» del dritto sabauda anche a Tolone (*ivi*, 8).

giunti a destinazione denunciando un carico ben più modesto di quello reale (per pagare meno, ovviamente)<sup>41</sup>.

Nel Settecento l'esistenza di due dritti di questo tipo veniva sopportata con fastidio crescente dai sovrani europei. Il principio della territorialità delle acque prossime al litorale era già stato messo in discussione da affermati giuristi<sup>42</sup>, e l'arrivo massiccio di nuovi operatori del Nord Europa (oltre ai già noti francesi, inglesi, olandesi, anche gli svedesi, i danesi, i norvegesi) ingigantiva le incomprensioni al largo dei due scali<sup>43</sup>. Erano lontani i tempi in cui un re di Francia, Luigi XI, acconsentiva a rilasciare al piccolo signore di Monaco (allora Lamberto Grimaldi) apposite «patenti» per riscuotere il pedaggio sulle imbarcazioni dei «suoi» sudditi genovesi, «a considerazione de i servigi prestati [dai precedenti signori della rocca] si col diffenderli contro i loro nemici e ribelli, che con preservare in questo porto tutti i loro bastimenti fuggati da corsari»<sup>44</sup>. Certo, ancora per un po' si era riusciti a perseverare nell'applicazione dei dritti rifacendosi alle ragioni della consuetudine e al principio giuridico del «precedente». Esplicitamente, nella dettagliata «memoria concernente la giustizia dell'essazione del dritto marittimo di Monaco», commissionata da Antonio I nel 1712, si leggeva «essersi il detto dritto non tanto essatto, quanto osservato da tempi immemorabili»; e tale prerogativa era suffragata «da casi seguiti non solo dei pagamenti fatti indistintamente da tutti i bastimenti di qualsisia carico, ma anche dalle confische fatte contro i contumaci»<sup>45</sup>. Ma ormai prevaleva la retorica dei governi «illuminati», ben esemplificata dalla citata relazione del Supremo magistrato del commercio di Napoli, secondo il

<sup>41</sup> «Molti altri [di] nazione genovese poi sono passati più e più volte fuori, massime nel tempo che sapevano essere in porto la barca invigilatrice, quali poi giunti in Marsiglia oppure alla loro destinazione nella riviera di Genova scrivevano di essere passati senza qui approdare a causa del tempo cativo, consegnando a loro piacere il contenuto del loro carico, sapendo però che per lo più dette volte non è stato il motivo del tempo, ma unicamente per sottarsi dalla visita alla quale sarebbero stati soggetti venendo in questo porto, per motivo della quale sarebbero stati in obbligo di dare una consegna più fedele e pagare una maggior somma» (Adam, DV, m a, 6).

<sup>42</sup> Tuttavia, ancora in un'istruzione del 16 luglio 1750, il consolato di Nizza scriveva in corrispondenza del punto «impero del mare»: «i sovrani di cui sono proprie le spiagge hanno lungo le medesime anche il dominio del mare, e non solamente per quelle acque le quali sono chiuse ne porti o seni che fece la natura o l'arte, ma per le altre ancora non circondate così, e sono universalmente in possesso di esercitarlo»; subito dopo veniva aggiunto: «questo dominio poi non si stende veramente in alto mare senza termine, ma suol'essere limitato in sin'a dove giunge l'occhio, o per la distanza di sessanta et eziandio di cento miglia» (Adam, CN, 3B2). Sugli echi genovesi di questo dibattito si legga R. Savelli, *Un seguace italiano di Selden. Pietro Battista Borghi*, «Materiali per una storia della cultura giuridica», III/1 (1973), pp. 13-76.

<sup>43</sup> M. Bottin, *Les péages maritimes de Monaco et Villefranche* cit.

<sup>44</sup> Appm, A39.

<sup>45</sup> Ibidem.

quale «i dazi di Villafranca e Monaco [...] si credono cominciati dacché que' luoghi governati da piccioli signori o sia tirannetti nel duodecimo e decimo terzo secolo abusarono della debolezza de' popoli commercianti dell'Italia»; e soprattutto non avevano più senso di esistere, visto che il «pretesto di beneficio» con cui furono istituiti – scacciare da quelle marine i corsari – «è in tutto sparito, perché né il principe di Monaco né il re di Sardegna fanno la minima custodia contro i barbareschi in que' mari e per contrario il dazio è divenuto gravosissimo e crudelissimamente esatto»<sup>46</sup>. Bisognava far rispettare «la libertà del mare» – concludeva il documento – far prevalere «il dritto delle genti» contro l'«aggravio nel mare comune» (ecco la lezione di Grozio)<sup>47</sup>.

Di fronte a queste pressioni i due principi dovettero cedere, scendendo a patti con le potenze maggiori (le quali riuscirono prima a sollevare i loro operatori nautici dal pagamento dei dritti dietro elargizione di una sorta di “abbonamento”<sup>48</sup> e poi a liberarsi totalmente da ogni tipo di imposizione) e accordandosi di volta in volta con singoli patroni e capitani o con intere rappresentanze comunitarie, specie nel caso delle realtà statuali più deboli come quelle italiane. Prima che arrivassero a «riscattarsi» definitivamente dal dritto, nel corso del Seicento anche i francesi avevano dovuto cercare degli accomodamenti con i dazieri dei Grimaldi e dei Savoia: il 1 ottobre 1615 l'«administratore per il dritto» di Villafranca dichiarò di «haver accordate [nove] tartane di Marsiglia [...] per ogni viaggio che faranno levando robbe in detta Marsiglia di qualsisia qualità per portarle in Italia ed di ritorno per portarle in Provenza»<sup>49</sup>; e il 26 ottobre 1660 fu invece direttamente un mercante, Antonio Merello, a versare 425 pezze da otto reali per tutti i viaggi che avrebbero fatto per un anno, da Marsiglia verso l'Italia, le sue tre barche comandate da Giordan Boglio, Pierre Bermont e Jossan Dorgal, «con condizione però che venghino render la dovuta obediencia nel porto di Villafranca o spiaggia della presente città», evidentemente perché in qualche modo esercitare la giurisdizione restava un obbligo inderogabile.

<sup>46</sup> Adam, DV, m 005/1. L'attacco era davvero duro: «è un esempio nuovo e unico nel mondo, non che nella culta Europa, che un sovrano usi la barbarie di far entrare la gente per forza nel suo Stato dove non hanno né bisogno né volontà di entrare per venirvi a pagare un dazio da lui imposto».

<sup>47</sup> Si veda la traduzione curata da Francesca Izzo: U. Grozio, *Mare liberum*, Liguori, Napoli, 2007.

<sup>48</sup> Ad esempio, nel 1727 i francesi pagarono 40.000 lire di Piemonte al re di Sardegna «par forme d'abonnement pendant vingt années» (Anp, AE/B/III/405).

<sup>49</sup> Ibidem. Gli accordi, diversi da tartana a tartana, avevano durata semestrale: i patroni Giulian Ramonet e Pietro Nicola avrebbero dovuto pagare, ogni volta «all'arrivo de intrata a Villafranca», 34 ducaton; Andrea Pisano, Uget Verando, Gio. Bromet e un altro patrono (dal nome illeggibile) 30 ducaton; Gio Dupont 30 per la sua «tartana grossa» e 20 per la «piccola»; Gio. Giramondo 24 ducaton.

Invece gli operatori liguri continuarono a sottostare alla fiscalità marittima delle due enclaves sino alla fine dell'antico regime: in un'«informativa» del 27 settembre 1779 si precisava che i laiguegliesi pagavano da tempo «una data somma per il dritto» sabauda<sup>50</sup>. In precedenza erano stati accettati anche pagamenti in natura: grazie alla testimonianza di Carlo Rodino di Diano, sappiamo che già ai tempi di Luciano Grimaldi i patroni di Alassio e Laigueglia pagavano il dritto «in tanti formaggi la sola metà del dritto, donde quanto undeci quando quattordici file d'essi formaggi»<sup>51</sup>. Una dimostrazione che, pur di non perdere totalmente il gettito garantito da certe marinerie particolarmente attive, si era disposti anche a trovare compromessi: con i rapidi brigantini di Alassio si stabilì alla fine una «convenzione», «col mezzo d'amici», per la quale avrebbero dovuto pagare ai doganieri di Villafranca «per ogni viaggio di andata alla detta città di Marsiglia e ritorno lire cinquanta Piemonte», «quando il fondo capitale di ognuno di detti bastimenti brigantini deve ascendere all'incirca lire quindici mila e per conseguenza per l'andata e ritorno di lire 30.000»<sup>52</sup>. E lo stesso console genovese a Nizza – riferiva la citata «informativa» del 1779 – sapeva che «questi fermieri del dritto di Villafranca [praticavano] le maggiori facilitazioni verso de patroni, e così fanno contentandosi per lo più di meno dell'importare del 2%»<sup>53</sup>.

Oppure possiamo citare il caso del capitano Dotto di Prà (comunità costiera presso Genova), che nel 1707 presentò una supplica al principe di Monaco perché «resta[sse] servita di usargli qualche moderazione delle lire 2.020 a quali ascenderebbe il solito dritto del 2 per 100 secondo il carico della sua nave procedente da Marsiglia», e che in effetti ottenne un'aliquota ribassata<sup>54</sup>. Capitava dunque che la fissazione dell'importo del tributo scaturisse da una vera e propria contrattazione: quando arrivò da Cadice nel dicembre 1775, la nave *San Giacomo* attraccò nel porto di Lìmpia e i vertici dell'equipaggio (il capitano olandese e il «sopracarico» genovese) si recarono a casa del console d'Olanda per incontrare il «ricevitore» del dritto di Villafranca e accordarsi in merito al pagamento<sup>55</sup>.

<sup>50</sup> Adam, DV, m a, 7.

<sup>51</sup> Appm, A39.

<sup>52</sup> In questo documento gli appaltatori del dritto rimarcavano il trattamento di favore riservato, in quanto gli alassini avrebbero dovuto pagare per ogni spedizione 600 lire, 300 all'andata e 300 al ritorno (Adam, DV, m a, 6). Un secolo prima (il 7 febbraio 1633) una rappresentanza dei «mercanti di Arles» si esprimeva in questo modo nei riguardi del console francese a Nizza: «vi piacerà a dire a Sua eccellenza [probabilmente il presidente del consolato] che se desidera di accomodarci a uno per cento noi faremo andar pagare il dritto a tutte le barche ove noi haveremo interesse, e dichiareranno tutte le quantità di ciò haveranno caricato» (Anp, AE/B/III/405).

<sup>53</sup> Adam, DV, m a, 7.

<sup>54</sup> Appm, A39. Alla fine il capitano pagò 1.500 lire.

<sup>55</sup> Adam, DV, m 005/1. «Essendosi riconosciuto che sarebbe ascenso il valore di dette merci [del carico] alla somma di lire sessanta quattro milla cinque cento moneta di Piemonte,



Talora, forme di riparazione a carattere forfetario erano previste anche “ex post”, a frode fatta. L’istruzione del consolato di Nizza del 16 luglio 1750 prevedeva espressamente, nel caso di legni condotti in porto per l’inosservanza del dritto, la possibilità di valutare «se il capitano fac[esse] qualche offerta per comporre la confiscazione, o qualche impegno per mezzo del proprio console»<sup>56</sup>; e un quarto di secolo dopo (inizio 1776) due patroni di diversa nazionalità (Antonio Terese «siciliano» e Domenico Vassallo di Porto Maurizio), dopo essere stati scoperti a occultare della merce, offriranno del denaro «per prevenire ogni procedimento» (250 lire il primo, 102 il secondo)<sup>57</sup>. Ma anche in questo caso possiamo parlare dell’ufficializzazione di una prassi già in uso da diverso tempo: sappiamo infatti che il 2 settembre 1660 il capitano Claudio Fabron di Marsiglia, «passato fora senza pagar il drito delle merci» con la sua barca *Nostra Signora del Rosario* di 700 cantari, propose agli «accensatori» del dritto di Villafranca che lo avevano fatto arrestare un versamento di 70 pezze da 8 reali «per li viaggi come sopra passati fora»<sup>58</sup>. Un poco bizzarra la vicenda di Francesco Noghero di Mataró, che con il suo pinco *San Nicolò* stava trasportando nell’estate 1716 del vino catalano a Genova: bloccato mentre cercava di evitare la sosta obbligata a Monaco, venne processato e rilasciato in cambio del pagamento di 150 lire, ma avendo soltanto 98 lire versò tale quota promettendo di pagare il resto con una lettera di cambio<sup>59</sup>. Per non dire delle volte in cui si arrivò a decretare veri e propri “condoni”: come accadde il 17 ottobre 1613, allorché Onorato II stabilì che i vascelli di portata minore a 500 salme i quali «avessero per l’adietro fraudato il dritto di Monaco» potessero «senza timore di pena alcuna» tornare a frequentare il porto, «con condizione però che fra due mesi da cominciarsi dalla pubblicazione del presente compariscano tali fraudatori a prestare la solita e dovuta obediienza a tale dritto»<sup>60</sup>.

senza però essersi allora ricercato un rigoroso prezzo delle stesse merci, meno proceduto ad alcuna verificaione del loro peso, si convenne *buonamente* l’indomani giorno delle quattordici o sia sotto il giorno d’ieri tra lo stesso comparente [il “ricevitore”] ed il sopracarico a lire seicento il suddetto dritto». Per la verità, sulla nave verranno in seguito ritrovate anche 13.268 «piastre di Spagna» in 15 sacchetti, circostanza che fece saltare l’accordo e comportò pene (pecuniaria in un caso, detentiva nell’altro) per capitano e sopracarico.

<sup>56</sup> Adam, CN, 3B2.

<sup>57</sup> Adam, DV, m a, 6. Il patrono siciliano aveva «tralasciato di consegnare il tabaco»; quello ligure aveva ommesso di denunciare una parte del carico di vino.

<sup>58</sup> Anp, AE/B/III/405. A seguire, la promessa del capitano, che conteneva al tempo stesso una bozza di accordo: «venir d’hor avanti cominciando nel presente viaggio con detta sua barcha, prestar la dovuta obediienza e pagar per ogni viaggio pezze trenta cinque, quali serviranno tanto d’andata che di ritorno».

<sup>59</sup> Appm, A39. Alla fine Alberto di Monaco lo grazierà del pagamento della differenza.

<sup>60</sup> Ibidem.



Quando si trattava di imbarcazioni di una certa stazza e di carichi di una certa entità intervenivano invece le diplomazie e si perveniva a dei risarcimenti per il rilascio della merce: già nell'estate del 1563, dopo aver ricevuto lettere dal re di Spagna, dal duca di Firenze e dall'ambasciatore spagnolo a Genova (nonché una delegazione di mercanti interessati al carico), Onorato I restituì la lana che si trovava a bordo delle navi di due catalani diretti a Livorno per conto di alcuni mercanti fiorentini in cambio di una somma cospicua di scudi d'oro; e il 16 luglio 1712 la somma pattuita per rilasciare la *Sant'Antonio da Padova* di capitano Carlo Domenico Barone, di ritorno dalla Francia con merci di spettanza di marsigliesi, genovesi ed ebrei, fu pari a 16.000 lire – e anche in questo caso risultarono decisivi l'intervento del re di Francia e un paio di missive del governo della Superba «ove essa Repubblica dichiara[va] che detto capitano era tenuto all'ubbidienza»<sup>61</sup>. Lo stesso Supremo magistrato del commercio napoletano, seppur indignato per la sopravvivenza di «questa pirateria» (così veniva definito il dritto di Villafranca), nel 1774 «per oviare a i previsti inconvenienti e strapazzi de nostri sudditi» – alcune imbarcazioni procidane dirette in Spagna non si erano presentate a riva per pagare il dritto – «si offr[i] di aggiustare col possibile risparmio le pretenzioni di quei fermieri»<sup>62</sup>.

Per la verità, l'operato di appaltatori e di imbarcazioni «invigilatrici» era sempre stato dettato dai rapporti di forza tra i principi titolari dei dritti e i governi che esercitavano la loro giurisdizione sulle flotte mercantili soggette a tassazione. Le operazioni di riscossione dipendevano dunque più da fattori contingenti, *in primis* dai rapporti interstatali, che non dalle (più o meno contrastate) legittimazioni giuridiche formulate in decreti, istruzioni e memoriali. Alla fine della primavera 1699, appena si venne a sapere che la nave *Santo Stefano* di capitano Giacomo Restouble, partita da Marsiglia, era stata scortata a Monaco e costretta a consegnare una parte del carico di merluzzo per soddisfare i doganieri del porto, il principe Luigi I scrisse al controllore delle finanze francese conte di Pontchartrain per informarlo di aver dato ordine di rilasciare tempestivamente il maltolto<sup>63</sup>. Nonostante fosse scaduta la convenzione con la Francia, e non si fosse ancora firmato il rinnovo, nel febbraio 1753 il conte di Mellaredo scrisse da Torino al console di Nizza per suggerire che, in caso di incontri con mercantili francesi, il guardacoste «se detourne pour ne pas les rencontrer»<sup>64</sup>.

Quanto agli inglesi, nelle rare occasioni in cui venivano fermati e ispezionati, rispondevano che «le pavillon anglois n'en devoit payer

<sup>61</sup> Ibidem.

<sup>62</sup> Adam, DV, m 005/1.

<sup>63</sup> Anp, AE/B/III/405.

<sup>64</sup> Adam, CN, 3B2.

aucun dans la Méditerranée»<sup>65</sup>. E anche se dall'altra parte non c'era nessuno che parlava «in tuono alto e risoluto»<sup>66</sup>, ma solo amici o parenti, una qualche forma di accordo si trovava: il carico della nave catalana bloccata a Sanremo dalla fregata del dritto di Monaco nel 1552 fu alla fine restituito in forza del ricorso alla mediazione “privata” di Giovanni Battista Grimaldi – suocero del principe Onorato – da parte del governo genovese e di Francesco Spinola cognato dell'ambasciatore spagnolo in città, Figueroa<sup>67</sup>. Ancora, a proposito di sconfinamenti indebiti: un conto era farli verso ponente, un conto farli verso levante: le istruzioni “segrete” per il capitano del bastimento armato di Villafranca (1753) disponevano il divieto di avvicinarsi a «porti, spiagge e rade di Francia se non quando vi sarà dalla forza de venti costretto o da altra precisa necessità come per farvi acqua o per pigliarvi, mediante pagamento, alcuna provvigione indispensabile»<sup>68</sup>.

La “dissimulazione” praticata dalle barche armate nei confronti delle bandiere “forti” rischiava però di ledere ulteriormente le fragili basi sulle quali poggiavano le rivendicazioni fiscali dei Savoia e dei Grimaldi; e allora si decise di far cassa concedendo ad alcune potenze il «riscatto» del dritto dietro pagamento di una somma concordata. Per la verità, i francesi erano riusciti a sottrarsi al pagamento del tributo monegasco fin dalla data di emanazione dell'editto di porto franco di Marsiglia nel 1669, anche approfittando della grossa influenza che i Borbone esercitavano sull'enclave dei principi di origini genovese; e pare che gli inglesi avessero cessato di pagare il dritto di Villafranca a partire dagli anni della guerra di successione spagnola, quando strinsero alleanza con la casata sabauda<sup>69</sup>. Ma formalmente i trattati in materia furono firmati

<sup>65</sup> Appm, A41. La risposta venne data da patron Jean Martines di Gibilterra al capitano del «sciabeck destiné à la conservation des droits» di Monaco che lo aveva raggiunto il 17 aprile 1755 «entre le cap delle Melle et Lingueglia» (i soliti sconfinamenti).

<sup>66</sup> Proprio ricorrendo a questo strumento – sosteneva il Supremo magistrato del commercio di Napoli - «le nazioni del Nort più potenti in mare» avevano piegato le resistenze di Savoia e Grimaldi (Adam, DV, m 005/1).

<sup>67</sup> Appm, A39.

<sup>68</sup> Adam, CN, 3B2.

<sup>69</sup> Alla fine della guerra di successione al trono spagnolo, le principali potenze marittime del Nord Europa si erano di fatto liberate dell'obbligo di pagare il tributo ai principi di Monaco: nell'istruzione rilasciata il 13 aprile 1715 a Carlo Luigi Prete di Mentone, «capitano del pinco nominato *San Giuseppe* destinato alla guardia del dritto marittimo», si concedeva la possibilità di «correre, combattere e condurre, se sarà possibile, [a Monaco] tutti i bastimenti che avranno frodato il detto dritto, eccettuati i francesi, inglesi et olandesi» (Appm, A39). La stessa disposizione verrà data al pegliese Andrea Porsino nel 1718 (Appm, A41). Il 7 agosto 1725 il console francese a Genova riferiva di aver saputo dai colleghi rappresentanti di Olanda e Inghilterra che i loro connazionali non pagavano più il dritto di Villafranca (Anp, AE/B/III/405).

solo nel pieno Settecento, facendo da preludio all'abolizione in età rivoluzionaria: in particolare, quello tra il re di Sardegna e il re di Francia giunse nel dicembre 1753, al termine di una lunga serie di negoziati<sup>70</sup>. Nel 1785 seguì quello con la Danimarca; l'anno dopo fu la volta dei Borbone di Napoli per la tutela dei «bastimenti delle due Sicilie».

### **Una cartina al tornasole per osservare i traffici commerciali nel Mediterraneo**

Oltre a restituire un meraviglioso spaccato delle pratiche marittime dell'età preindustriale, la documentazione prodotta a fini fiscali dai Savoia e dai Grimaldi permette di ricavare una moltitudine di informazioni preziosissime sulle rotte, sui traffici, sugli operatori specializzati del cabotaggio e della navigazione di lungo corso, tra Mediterraneo e mari del Nord. Qualche anticipazione, nei richiami alle carte d'archivio fatti fin qui per testimoniare del grado di conflitto provocato dai dritti, è già stata fatta: la tradizionale lana spagnola per le manifatture fiorentine; il commercio dell'olio prodotto nel Mezzogiorno d'Italia per l'industria saponiera marsigliese<sup>71</sup>; la frequentazione della Sardegna da parte dei patroni della riviera genovese, finalizzata, tra l'altro, all'approvvigionamento del formaggio alla Francia mediterranea; i forti legami tra il cetto mercantile ligure e quello provenzale (con partecipazione di elementi di spicco di origine ebraica); il vino che dalle coste catalane raggiungeva Genova, rifornita solo parzialmente e in maniera non del tutto soddisfacente dalle comunità periferiche del Dominio<sup>72</sup>. In particolare, vista la posizione geografica delle due enclave, la fotografia più nitida risulta quella scattata all'incessante andirivieni di imbarcazioni nello

<sup>70</sup> Parecchia documentazione in merito in Anp, AE/B/III/405. Della firma della convenzione con il Regno Unito si trova traccia per la prima volta in un'istruzione al capitano del bastimento armato di Villafranca del 1 marzo 1754 (Adam, CN, 3B2). In seguito alla firma della convenzione del 1753, al guardacoste sabaudo restò un'unica prerogativa nei riguardi delle imbarcazioni francesi, quella di chiedere il «ruolo dell'equipaggio» per sincerarsi della nazionalità degli uomini a bordo.

<sup>71</sup> Su questo tema, un saggio pionieristico era stato quello di 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>72</sup> Su quest'ultimo aspetto vedi P. Massa, *Approvvigionamento e distribuzione controllata del vino: alcuni esempi nella Liguria dell'età moderna*, in M. Da Passano, A. Mattone, F. Mele, P.F. Simbula (a cura di), *La vite e il vino. Storia e diritto (secoli XI-XIX)*, Carocci, Roma, 2000, pp. 501-529; e ora anche 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 (a cura di), *In terra vineata. La vite e il vino in Liguria e nelle Alpi marittime dal Medioevo ai nostri giorni. Studi in memoria di Giovanni Reborà*, Philobiblon edizioni, Ventimiglia, 2014, pp. 243-259.

spazio ligure-provenzale, ben omogeneo a partire dai secoli medievali e attraversato da operatori che sapevano mettere in collegamento le aree di produzione e quelle di consumo, di volta in volta diverse a seconda delle merci, lungo la costa che univa Marsiglia a Genova.

Non è un caso, ad esempio, che le due barche di Saint Tropez dirette ad Albenga che non pagarono il dazio a Monaco nel settembre 1539 trasportassero grano (prodotto che dalla fertile valle del Rodano raggiungeva regolarmente la deficitaria Liguria)<sup>73</sup>; e che tra i membri dell'equipaggio ci fosse anche un uomo di Finale, a dimostrazione della forte permeabilità tra le popolazioni marittime di quest'area<sup>74</sup>. Come evidenzia un elenco redatto negli anni a cavallo di metà Settecento, relativo a patroni sanzionati a Monaco, un altro prodotto che dalla Provenza (in particolare dal porto di Marsiglia) veniva trasportato in Liguria era il merluzzo: una decina dei malcapitati risultavano essere originari di Alassio, Cervo, Diano<sup>75</sup>.

I resoconti dei pattugliamenti costieri offrono altre immagini vivide della navigazione mediterranea e del patrimonio di saperi di cui erano depositari gli operatori che agivano in quel tratto di mare: a metà agosto 1779, mentre cercava di sfuggire al «felucone del dritto» di Villafranca, un pinco che stava transitando al largo di Monaco «fece fumata», inalberò la bandiera genovese e «dallo scalo e costruttura [fu] riconosciuto per laigueglino»; al chiavarese Vignola, che quello stesso anno aveva provato a evitare lo scalo sabauda, dicendo fra le altre cose che era stato impedito da «una nebbia fosca e densa», il capitano del bastimento di guardia rispose che «nella presente stagione le correnti sono ordinariamente da levante a ponente»<sup>76</sup>. Poi, naturalmente, c'erano gli altri operatori: nelle

<sup>73</sup> Appm, A39. Sul vivace scalo marittimo di Saint Tropez in età moderna si veda G. Buti, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen: Saint-Tropez (XVII<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2010. Il ruolo fondamentale della marineria provenzale nei rifornimenti cerealicoli al Ponente ligure, e specialmente al centro urbano di Savona, è descritto in P. Calcagno, *Una marineria ausiliaria di antico regime: i patroni provenzali a Savona tra XVI e XVII secolo*, in A. Carassale, D. Gandolfi, A. Guglielmi Manzoni (a cura di), *Il viaggio in Riviera. Presenze straniere nel Ponente Ligure dal XVI al XX secolo*, Istituto internazionale di studi liguri, Bordighera, 2015, pp. 25-42.

<sup>74</sup> I massicci spostamenti di liguri verso la Provenza costituivano 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 della Francia mediterranea da parte degli abitanti della Liguria, «par [leur] ardeur au travail et [leur] qualification technique» determinanti per lo sviluppo economico di Marsiglia e di questa fitta cornice di comunità che costellano la costa francese (J. Allemand, *Les relations commerciales entre Marseille et Gênes de 1660 à 1789*, in *Atti del I congresso storico Liguria-Provenza*, Istituto internazionale di studi liguri, Bordighera/Aix-Marseille, 1966, pp. 193-226).

<sup>75</sup> Appm, A41.

<sup>76</sup> Adam, DV, m a, 7.

carte esaminate si trovano con frequenza natanti toscani<sup>77</sup> e napoletani<sup>78</sup>; e fino all'agognato «riscatto» dal dritto di Villafranca del 1753, la necessità di stabilire un modo per soddisfare le richieste dei Savoia costrinse il governo francese a documentarsi in maniera dettagliata sull'attività commerciale del naviglio "nazionale". Si trattava di capire chi operava in quello spazio marittimo e che tipo di affari venivano condotti, per applicare un equo carico fiscale: in una relazione della camera di commercio di Marsiglia dell'11 dicembre 1726 si commentava che la Provenza aveva «divers ports et beaucoup de batiments qui font le commerce d'Italie en voiture»; che la Linguadoca «fait le meme commerce que la Provence», specie concentrandosi sul trasporto del vino «et encore celui des petites draperies, qui est fort considerable»; e che dai «ports de Ponant» – con riferimento a quelli della Francia atlantica – «viennent frequemment en Italie» grandi vascelli, i quali «font un commerce considerable», soprattutto di merluzzo e di «autres salaisons»<sup>79</sup>.

Inoltre, specie alla luce della documentazione dei principi Grimaldi, che verso di loro avevano un occhio di riguardo per il ruolo determinante dei nobili genovesi quali armatori e assicuratori, è possibile rintracciare il passaggio dei grandi mercantili a vela che vennero costruiti in Liguria nella seconda metà del XVII secolo<sup>80</sup> e che svolsero un ruolo fondamentale lungo le rotte che da Genova si dirigevano verso Cadice e Lisbona da una parte e verso Smirne e gli altri porti ottomani dall'altra<sup>81</sup>.

<sup>77</sup> Nel mazzo citato alla nota precedente è conservato un elenco di «bastimenti toscani», in tutto 57, con relativi carichi, che pagarono il dritto di Villafranca tra 16 gennaio 1762 e 30 marzo 1763.

<sup>78</sup> Un analogo elenco di 147 «bastimenti napoletani», anch'essi transitanti per Villafranca, carichi di legname per il cantiere di Tolone tra 17 settembre 1777 e 19 giugno 1781 in Adam, DV, m a, 8.

<sup>79</sup> Anp, AE/B/III/405. Sulla base di questo rapporto, venne stilato un «état des villes et lieux maritimes qui peuvent contribuer à l'abonnement du droit de deux pour cent de Villefranche»: Marsiglia 15.000 lire, Tolone 3.000, La Ciotat 1.500, Cassis 1.000, Bandol 1.000, Hyères 1.000, Saint-Tropez 2.000, Fréjus 2.000, Antibes 1.500, Cannes 1.500, Martigues 2.000 (totale Provenza 31.500); Cete 2.500, Frontignan 1.500, Adge 2.500, Narbonne 1.500 (totale Linguadoca 8.000); Saint-Malo 1.500, Nantes 1.500, Bordeaux 1.500, Bayonne 1.000, Le Havre 1.000 (totale «Ponant» 6.500).

<sup>80</sup> Su questa felice stagione della cantieristica genovese – già segnalata da Fernand Braudel (*Il secondo Rinascimento. Due secoli e tre Italie*, Einaudi, Torino, 1986, p. 79) - rinvio al saggio di L. Lo Basso, *Entre galères et vaisseaux. Armement et constructions navales en Ligurie au XVIIIe siècle*, «Cahiers de la Méditerranée», 84 (2012), pp. 273-292; e allo studio specifico precedente, dello stesso autore, dal titolo *La costruzione della nave "Nostra Signora dell'Apparizione e S. Pietro" (Savona, 1671-73)*, in *Saper fare. Studi di storia delle tecniche in area mediterranea*, Edizioni ETS, Pisa, 2004, pp. 85-125.

<sup>81</sup> Sulla riapertura dei commerci con il Levante mediterraneo, favorita dalla stipulazione di apposite «capitolazioni» con la Porta nel 1665, esistono i classici lavori di R. Di Tucci, *Relazioni commerciali fra Genova e il Levante dalla caduta di Chio al 1720*, «La Grande Genova», VIII (1929), pp. 1-22 e di O. Pastine, *Genova e l'Impero ottomano nel XVII secolo*, «Atti della Società ligure di storia patria», LXXIII (1952).

Abbiamo visto la nave di capitano Dotto di Prà, che di ritorno da Marsiglia nel 1707 chiese un trattamento di favore direttamente ad Antonio Grimaldi; nonché quella di Carlo Domenico Barone, per la quale nel 1712 si scomodarono i governi di Genova e di Parigi. Ma nel 1707 la Repubblica di Genova dovette gestire un caso spinoso, quello di Nicolò Campanella – altro protagonista dello *shipping* genovese tra il XVII e il XVIII secolo, avvezzo alle pratiche illecite<sup>82</sup> – che di ritorno da Londra con la sua *San Gaetano* da 24.000 cantari diede fondo alla spiaggia di Mentone e ripartì senza pagare il dritto di Monaco; e l'anno successivo passò dei guai il capitano Francesco Maria Rapallo, che, bloccato a Roccabruna al comando della sua nave *Nostra Signora del Rosario e Santa Chiara* con 142 «mondini» di sale da trasportare a Genova, fu ritrovato in fallo «per contumacia d'altri suoi viaggi»<sup>83</sup>.

Nel Mediterraneo “armato” del XVIII secolo, Nizza e Monaco sono anche gli osservatori privilegiati per individuare in che modo le élite armatoriali e mercantili sfruttarono i periodi di guerra per moltiplicare i loro profitti. Visto che alla fine del 1704 i livornesi stavano organizzando traffici di sale «et altri viveri» verso il Piemonte sabauda, e che da indiscrezioni le imbarcazioni che avrebbero effettuato il trasporto si sarebbero recate lungo la riviera ligure o a Monaco, il conte di Pontchartrain scrisse al principe Antonio per chiedergli il permesso di affiancare le galee francesi al «brigantino» guardacoste<sup>84</sup>. Le crisi belliche facevano la fortuna delle casse dei Savoia e dei Grimaldi, perché l'aumento dei rischi per il naviglio francese generavano maggiori opportunità di lavoro per gli operatori liguri, “coperti” da una bandiera tradizionalmente neutrale ma costretti a pagare nei due porti. Una memoria sul dritto di Monaco del 1732 lo spiegava in maniera chiarissima: «le produit du droit du port est beaucoup plus considerable en temp de guerre qu'en temp de paix, par la raison que les batiments françois qui jouissent de la franchise et qui font une grosse partie du commerce presentement craignant pour les corsaires ennemis de la France, ne transportent plus les marchandises et denrées et les commerçants ne se servent dans ces occasions que de batiments genois qui sont neutres, mais sujetés au droit de 2 pour cent»<sup>85</sup>. E durante la

<sup>82</sup> Cfr. L. Lo Basso, *Pratiques, expériences et langages d'un capitaine de navire au tournant des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, à travers l'autobiographie de Nicolò Campanella*, in G. Buti, L. Lo Basso, O. Raveux (a cura di), *Entrepreneurs des mers. Capitaines et marinsiers du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècles*, Riveneuve éditions, Paris, 2017, pp. 115-138.

<sup>83</sup> Appm, A39.

<sup>84</sup> Ibidem. Le galee non avrebbero però potuto arrestare le imbarcazioni provenienti dal Granducato di Toscana, «per non contravenire alla neutralità del di lui porto».

<sup>85</sup> Appm, A41.



guerra dei sette anni, complice l'entrata tardiva in quel conflitto dei Borbone spagnoli, il gettito garantito dalle imbarcazioni "napoletane" di passaggio a Villafranca aumentò notevolmente: nel 1756 versarono nelle casse sabaude 14.122:13 lire, nel 1760 36.746:7<sup>86</sup>.

Altre volte, all'inverso, le manovre dei mercanti francesi per non incappare negli attacchi corsari nemici poggiavano sulla messa in atto di vere e proprie frodi ai danni dei due principi detentori dei «dritti»: come pensarono intelligentemente negli anni della guerra per l'indipendenza americana, «coll'indirizzo delle merci dalle piazze di Levante a negozianti in questa città [di Nizza], sebben intrinsecamente indirizzate per la Francia, vengono le medesime a essere esenti dalla preda dei inglesi perché apparentemente indirizzate in questa città neutra ai negozianti che in verità non sono in tal fatto che semplici commissionerari»<sup>87</sup>.

Alla luce di quanto esposto fin qui, ci rendiamo bene conto della ricchezza e della pluralità di temi e di approcci di indagine che possono svilupparsi a partire da questa documentazione, che fu raccolta con finalità fiscali ma che permette di approfondire altri aspetti importanti dell'apparato istituzionale dei due Stati in questione, di seguire le evoluzioni del diritto e della cultura politica in merito al problema della "libertà dei mari", di conoscere tratti peculiari (difficilmente rintracciabili, se non a costo di sforzi ben maggiori, in documentazione di altra natura) delle società costiere, dei flussi commerciali e in generale del *milieu* marittimo di antico regime. Tutto ciò proprio nel momento di massimo sviluppo dei commerci dell'età preindustriale, per una ragione niente affatto casuale: fu proprio in rapporto alla maggiore circolazione di merci e di uomini che ebbe modo di manifestarsi la contestazione generalizzata nei confronti dei dritti e si produsse di conseguenza la necessità di conservare documentazione per mantenerli.

<sup>86</sup> Adam, DV, m a, 8. Durante la guerra di indipendenza americana i «bastimenti napoletani» pretendevano la franchigia dal dritto per il legname da costruzione estratto dall'Albania turca e diretto a Tolone per alimentare lo sforzo cantieristico francese. In passato, si legge nelle carte, per questi traffici vigeva una convenzione tra i negozianti greci e gli appaltatori del dazio sabaudo. Sui vantaggi per gli operatori marittimi neutrali in tempo di guerra si veda il bel saggio di É. Schnakenbourg, "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 (1680-1780)*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, 2011, pp. 101-119.

<sup>87</sup> Adam, DV, m a, 7. Memoria dell'appaltatore del dritto di Villafranca Liprandi del 12 agosto 1779. Gli spedizionieri nizzardi, dichiarando le merci in transito via terra verso la Francia, ottenevano l'esenzione dal dritto.