



**HAL**  
open science

## Il caso di Camogli: prospettive per lo studio di una comunità marittima globale (1820-1890)

Leonardo Scavino

► **To cite this version:**

Leonardo Scavino. Il caso di Camogli: prospettive per lo studio di una comunità marittima globale (1820-1890). *Mediterranea. Ricerche Storiche*, 2019, 45, pp.77-103. 10.1929/1828-230X/43112018 . hal-04495449

**HAL Id: hal-04495449**

**<https://hal.science/hal-04495449>**

Submitted on 8 Mar 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Public Domain

Leonardo Scavino

## IL CASO DI CAMOGLI: PROSPETTIVE PER LO STUDIO DI UNA COMUNITÀ MARITTIMA GLOBALE (1820-1890)

**SOMMARIO:** *Nel corso del XIX secolo, la comunità marittima di Camogli conosce una crescita straordinaria sotto ogni aspetto: il passaggio dalla dimensione regionale a quella internazionale, benché meno drastico di come sia presentato dalla storiografia locale, è notevole sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo. Nelle premesse, si inquadra il presente contributo alla luce delle suggestioni offerte dalla global microhistory; successivamente, dopo aver illustrato lo stato degli studi su Camogli, si propone una selezione degli elementi più importanti per la trasformazione della comunità marittima di Camogli, in un percorso che procede dal locale al globale, dal Tirreno alla navigazione oceanica.*

**PAROLE CHIAVE:** *comunità marittima, Genova, lavoro marittimo, mar Nero, commercio granario, navigazione oceanica.*

**THE CASE-STUDY OF CAMOGLI: PERSPECTIVES TO STUDY A GLOBAL SEAFARING COMMUNITY (1820s-1890s)**

**ABSTRACT:** *In the 19th century, the maritime community of Camogli shows an outstanding growth in many regards: the shift from regional to international range, although less radical than how presented in local historiography, is noteworthy both in quantitative and qualitative terms. In the premises, the paper is presented in light of the historiographic trend of 'global microhistory'; then, a selection of a few features of Camogli's evolution in time is proposed, within a path that connects local and global, from the Tyrrhenian Sea to oceanic navigation.*

**KEYWORDS:** *seafaring community, Genoa, maritime labour, Black Sea, grain trade, oceanic navigation.*

Tra i più prolifici e recenti *trend* storiografici del nuovo millennio risalta particolarmente il ruolo che la storia globale ricopre a livello internazionale; come è stato affermato, tra gli altri da Francesca Trivellato<sup>1</sup>, nel corso degli ultimi decenni si è verificato un *global turn* all'interno della comunità accademica degli storici. Esso si rispecchia nella notevole proliferazione di parole chiave quali *global history*, *world history*, e le rispettive numerose declinazioni sul tema, tra cui la diffu-

\* Abbreviazioni e sigle utilizzate: Asge = Archivio di Stato di Genova; Ast = Archivio di Stato di Torino; Acs = Archivio centrale dello Stato; Asn = Archivio di Stato di Napoli.

<sup>1</sup> F. Trivellato, *Is there a future for Italian Micro-history in the age of Global History?*, «California Italian Studies», II/1 (2011).

sione del concetto di 'transnazionalità' o, in genere, l'adozione di metodologie e approcci comparativi<sup>2</sup>.

Nel tentativo di valorizzare il settore, anche gli specialisti di storia marittima hanno accolto il *global turn* come misura per concettualizzare e ridefinire i confini del proprio ambito di studi<sup>3</sup>. Il dialogo tra storia marittima e storia globale non potrebbe essere più naturale, dal momento che le due discipline condividono gli stessi presupposti di indagine storica, fondata sulla mobilità geografica, e sulla possibilità di porre in relazione dialettica spazi e realtà altrimenti non assimilabili. In particolar modo, la storia marittima, che sente la necessità di scardinare l'identificazione con la storia navale che, sebbene rigettata dagli specialisti, la definisce ancora all'interno della comunità accademica, ha così l'opportunità di abbracciare uno spettro assai più ampio di temi e di interessi di ricerca, quali, per fornire un esempio, erano stati individuati da Frank Broeze in un suo fondamentale articolo del 1989<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Il primo pensiero va alla fondazione della rivista scientifica *Journal of Global History*, edito dalla Cambridge University Press, intorno alla quale la *global history* ha trovato la sua definitiva affermazione come disciplina e metodologia storica. Per esempio: M. Middell, K. Naumann, *Global History and the Spatial Turn: From the Impact of Area Studies to the Study of Critical Junctures of Globalization*, «Journal of Global History», V, No. 1 (2010), p. 161. Tra le opere fondanti del genere: B. Mazlish, R. Buultjens (a cura di), *Conceptualizing Global History*, Boulder, CO, 1993; S. Gruzinski, *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, La Martinière, Parigi, 2004; A. G. Hopkins, *Globalization in World History*, Londra, 2002; Id., *Global History. Interactions between the Universal and the Local*, Basingstoke, 2006. Tra le più recenti acquisizioni: M.P. Garcia, L. De Sousa (a cura di), *Global History and new polycentric approaches*, Palgrave MacMillan, Singapore, 2018. Anche in ambito italiano: G. Venegoni, *Alle origini della world history*, «Equilibri», III, 2013; F. Farinelli, *Sette tesi sulla storia globale*, «Equilibri», III, 2013; L. Di Fiore, M. Meriggi, *World history. Le nuove rotte della storia*, Laterza, Bari, 2011. Sul rapporto tra storia globale e storia nazionale: C. Carle, *Storia globale e storia nazionale tra ricerca e didattica. La questione vista dalla Francia*, «Laboratorio dell'ISPF», XI, 2014; G. Garavini, *Storia internazionale e storia globale: differenze e contaminazioni*, «Ricerche di storia politica», III, 2016; A. Varsori, *Dalla storia delle relazioni internazionali alla storia globale? Il caso italiano fra tradizione e cauta innovazione*, «Ricerche di storia politica», III, 2016.

<sup>3</sup> M. Fusaro, A. Polonia, *Maritime History as Global History*, *Research in Maritime History*, No. 43, St. John's, Newfoundland, 2010; G. Harlaftis, *Maritime history or History of Thalassa*, in G. Harlaftis, *The new ways of history*, Londra, 2010; P. Manning, *Global History and maritime history*, «International Journal of Maritime History», XXV, No. 1, 2013, pp. 1-22.

<sup>4</sup> F. Broeze, *From the periphery to the mainstream: the challenge of Australia's Maritime History*, «The Great Circle», No. 1 (1989); anche G. Harlaftis, *Storia marittima e storia dei porti*, «Memoria e ricerca», No. 11, 2002. Queste le categorie individuate da Broeze (tradotto in G. Harlaftis, *Storia marittima cit.*): «La prima categoria è l'uso delle risorse del mare e dei fondali, quindi l'industria della pesca e la vita socio-economica delle comunità locali. La seconda riguarda l'uso del mare per le comunicazioni e il trasporto di carichi e persone nonché lo sviluppo dei porti e delle città portuali e i loro influssi sull'hinterland. Si tratta della categoria più ampia della storia marittima, che include commercio, navi

Ben lungi dall'essere solamente 'storia delle navi', infatti, la storia marittima aspira a essere 'storia dell'uomo' nel suo rapporto con il mare; pertanto, essa, travalica i limiti della storia navale per includere una più vasta varietà di temi. Nell'era del 'globale', la storia marittima può offrire il proprio apporto: la mancanza di confini e le ampie potenzialità associative sono gli elementi che più la identificano con tale approccio.

Inoltre, lo sviluppo della *global micro-history* e, conseguentemente, degli studi sulle *global lives*, hanno considerevolmente accresciuto le risorse della storia globale, che risulta arricchita dall'utilizzo delle metodologie di lavoro e di analisi appartenenti alla tradizione microstorica italiana in risposta ai quesiti 'globali' che primeggiano nel mondo anglosassone<sup>5</sup>. In particolare, la trasposizione dei principi delle *global lives* sul campo di ricerca proprio della storia marittima può condurre a esiti di grande interesse: più di ogni altra categoria professionale, infatti, la gente di mare è subordinata al movimento nello spazio e alla connessione con realtà culturalmente differenti.

Nella medesima direzione, lo studio delle comunità marittime si rivela una valida soluzione al fine di conciliare la dimensione spaziale

e navigazione, marinai e comunità isolate, città portuali, armatori e armamento, istituzione dello shipping come assicurazioni, credito, registri internazionale ecc. La terza categoria attiene all'uso del mare come proiezione del potere: quindi scorrerie di corsari e pirati; strategie, tecnologie e politiche del potere navale. La quarta è l'uso del mare per le esplorazioni scientifiche e include oceanografia, climatologia e, in prospettiva storica, le politiche riguardanti le scienze e le tecnologie marine. La quinta è l'uso del mare come mezzo di *loisir* e si riferisce naturalmente alla principale industria del Mediterraneo, il turismo. Le coste sono considerate in quanto ambienti di svago e rigenerazione; l'attenzione è focalizzata, sempre in prospettiva storica, sulle attività sportive, come il nuoto, il surf e la vela. L'ultima categoria riguarda il mare come fonte di ispirazione culturale e ideale; include il ruolo del mare nelle arti visive e in letteratura e nella autorappresentazione delle nazioni».

<sup>5</sup> Con la definizione di *global micro-history* si identifica un approccio storiografico che intende valorizzare contemporaneamente l'adozione delle istanze 'globali' con la metodologia propria della micro-storia italiana (i riferimenti di F. Trivellato sono, infatti, prevalentemente italiani: Carlo Ginzburg, Edoardo Grendi, Giovanni Levi). Essa si sostanzerebbe nel tentativo di conciliare la profondità dell'analisi storica che si sviluppa su un campo di indagine limitato dal punto di vista spazio-temporale, con l'ambizione di disvelare le connessioni globali che l'oggetto della ricerca crea con le realtà circostanti. Si veda: F. Trivellato, *Is there a future* cit.; C. G. De Vito, *Verso una microstoria translocale (micro-spatial history)*, «Quaderni storici», III/2015. Tra gli esiti più convincenti della 'microstoria globale' si deve menzionare l'asse di ricerca che individua e studia le *global lives*, da intendere come lo studio delle biografie di individui che, all'interno di una società, sono, in misura maggiore di altri, caratterizzati da un'elevata mobilità e che, per la loro origine o attività, entrano in contatto e creano connessioni con realtà geograficamente assai distanti tra loro. Gli esempi più importanti di questo filone: F. Trivellato, *The familiarity of strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno and Cross-cultural trade in the early modern period*, Yale, 2009; N.Z. Davis, *Trickster travels*, Hill & Wang, New York, 2006.

limitata e la prospettiva globale; la comunità marittima viene a crearsi come uno spazio definito, ma inserito in una rete di connessioni assai più ampie. Così facendo, le 'vite globali' si reinterpretono in senso comunitario, trasferendo l'oggetto d'indagine dal piano individuale alla dimensione collettiva, comprendente tutti gli individui esistenti in uno spazio particolare e limitato, con lo scopo di realizzare la storia di 'comunità globali', quali le comunità marittime.

Questi, dunque, i presupposti metodologici della ricerca che segue: tra le tante comunità marittime, la scelta di studiare l'evoluzione storica di Camogli nel XIX secolo scaturisce da plurime motivazioni, che saranno argomentate successivamente. Tuttavia, l'impostazione storiografica e metodologica corrisponde a quanto appena illustrato: lo studio della comunità di Camogli costituisce un caso singolo di un genere di indagine che può e deve essere replicato, nel tentativo di accrescere la comune conoscenza e consapevolezza dei fenomeni macro-storici, come industrializzazione e globalizzazione, attraverso lo studio specifico e approfondito delle conseguenze che esse ebbero sulle realtà locali.

### **La comunità marittima di Camogli: la tradizione storiografica e le fonti**

Nel 1883, una rilevazione rilasciata dall'Ufficio Statistico del Regno di Norvegia<sup>6</sup>, nell'elencare i più importanti centri armatoriali (per dimensioni del tonnellaggio totale) dell'intero panorama mondiale, pone il piccolo borgo marinaro di Camogli, popolato da meno di 10.000 abitanti, al 15° posto assoluto della classifica, precedendo città ben più strutturate, quali San Francisco, Filadelfia, Genova, Barcellona o Le Havre. Camogli, sempre in termini assoluti, risulta il terzo centro armatoriale del Mediterraneo, dopo Marsiglia e Syros; se invece si prendono in considerazione solo i bastimenti a vela (ancora preponderanti nel Mediterraneo, ma in fase di contrazione nei porti atlantici), Camogli si classifica rispettivamente ottava nella classifica mondiale e seconda (con il sorpasso su Marsiglia) nel Mediterraneo.

Nella seconda metà del XIX secolo, Camogli possiede tutte le caratteristiche necessarie alla qualifica di comunità marittima: situata a circa 30 chilometri da Genova, lungo la riviera di Levante, l'estensione del suo territorio è assai limitata e la popolazione risulta quantitativamente ridotta e perlopiù impiegata nel settore marittimo<sup>7</sup>. Tuttavia, la

<sup>6</sup> A.N. Kiaer (a cura di), *Statistique internationale. Navigation maritime: II. Les marines marchandes*, Bureau Central de Statistique du Royaume de Norvège, Christiania, 1881.

sua partecipazione al commercio internazionale travalica le dimensioni della comunità strutturalmente limitata, entrando di pieno diritto nell'alveo delle grandi realtà armatoriali, e gestendo le proprie attività in diretta concorrenza con esse. Il caso di Camogli, dunque, si inserisce a pieno titolo tra i più emblematici per la ricostruzione della storia di una 'comunità marittima globale', tanto più che tale crescita si realizza nel pieno della 'prima globalizzazione'<sup>8</sup>, avvenuta nella seconda metà del XIX secolo, quando l'introduzione della tecnologia a vapore nella navigazione rivoluzionò il sistema dei trasporti mondiali, mettendo in connessione diretta e continuativa realtà geograficamente assai distanti e trasformando il commercio internazionale secondo le caratteristiche con cui è correntemente conosciuto e identificato. Dal 1820-30 agli anni '80 dell'Ottocento, la storia marittima di Camogli è contraddistinta da un'ascesa impressionante e continua, sia dal punto di vista quantitativo sia qualitativo; le tipologie navali mutano, le rotte si estendono, il volume dei traffici aumenta costantemente.

Ciò nonostante, la storiografia accademica non ha mai concesso le meritate attenzioni alla ricostruzione della sua storia, lasciando colpevolmente l'onere alla passione degli storici locali, non in grado di inserire l'esperienza storica di Camogli in un contesto di discussione storiografica più ampio. Su tali premesse, è naturale che la storia di Camogli si sia spesso trasformata in agiografia, mirata a celebrare, più che a contestualizzare e analizzare, la sua straordinaria evoluzione e affermazione nel commercio internazionale. Più in generale, come denunciato in più occasioni da Maria Elisabetta Tonizzi<sup>9</sup>, l'assenza di

<sup>7</sup> Interessante la statistica elaborata in G. Ferro (a cura di), *L'emigrazione nelle Americhe dalla provincia di Genova: studi e ricerche*, Patron, Bologna, 1990-1992, vol. II, pp. 284-285.

<sup>8</sup> L'utilizzo della categoria storica della "prima globalizzazione" è oggetto di intenso dibattito: posta al termine del XIX secolo da contemporaneisti e storici economici, tale periodizzazione è spesso messa in discussione dagli storici dell'epoca moderna, che, giustamente, ravvisano i primi segni della globalizzazione già, quantomeno, come conseguenza della stagione delle grandi esplorazioni del XV e XVI secolo, che portarono alla creazione dei primi "mercati globali". In questo contributo si accenna alla "prima globalizzazione" quale compimento di un processo che ha effettivamente inizio nell'epoca moderna, per poi affermarsi decisamente nella seconda metà del XIX secolo. Si può citare, tra gli altri: K.H. O'Rourke, *Globalization and History: the evolution of a Nineteenth Century Atlantic Economy*, MIT Press, Cambridge, 1999; P.N. Stearns, *Globalization in World History*, Routledge, New York, 2010, pp. 90-123.

<sup>9</sup> M.E. Tonizzi, *Lavoro e lavoratori del mare nell'età della globalizzazione*, «Contemporanea», XII, No. 4, 2014, pp. 691-701: «Nel caso specifico dell'Italia, per la tarda età della navigazione a vela, bisogna ancora, con qualche eccezione, ricorrere alle descrizioni dei "classici" della letteratura marinaresca»; M. D'Angelo, M.E. Tonizzi, *Recent maritime historiography in Italy*, in G. Harlaftis, C. Vassallo, *New Directions in Mediterranean Maritime History*, «Research in Maritime History», No. 28, St. John's, Newfoundland, 2004, pp. 55-82.

attenzione storiografica adeguata nei confronti di Camogli si inserisce nel miserevole contesto della storiografia marittima italiana sulla navigazione nel XIX secolo, in particolar modo nei confronti della navigazione a vela la cui storia «è stata contrassegnata da una sorta di amnesia storiografica a livello nazionale, amnesia difficile a giustificarsi a causa del fatto che la vela ha costituito la parte maggiore della flotta mercantile italiana fino al 1907<sup>10</sup>».

Sul piano nazionale, tra i pochi tentativi che abbiano provato a suscitare interesse e studi successivi sulla storia marittima del periodo si deve menzionare il volume collettaneo *A vela e a vapore*<sup>11</sup> curato da Paolo Frascani, al cui interno compaiono saggi e contributi aventi oggetti di studio differenti sia dal punto di vista prettamente tematico e metodologico (sono presenti la pesca, il piccolo cabotaggio, il commercio internazionale, il lavoro marittimo, gli istituti di istruzione marittima e navale), sia geografico (assai rappresentato il Mezzogiorno, meno le aree ligure e adriatica). Proprio all'interno del volume di Frascani si trova il contributo di Marco Doria sulla marina mercantile ligure<sup>12</sup>, tra i pochi a menzionare, in un contesto accademico, la storia di Camogli e la sua fortuna nel XIX secolo; tuttavia, come segnalato da Maria Elisabetta Tonizzi, molti dei riferimenti a Camogli (e non solo) sono fondati esclusivamente su fonti secondarie, quei classici della letteratura marinaresca che non soddisfano le necessità metodologiche proprie dell'analisi storica. In particolar modo, l'evoluzione storica di Camogli si trova ampiamente descritta nelle opere di Gio. Bono Ferrari<sup>13</sup>, fondatore del locale museo marinaro, che costituiscono un caposaldo fondamentale della letteratura marinaresca ligure. Costruite secondo un metodo di raccolta e selezione delle fonti assolutamente amatoriale, l'ispirazione originaria dell'autore era di ricostruire la storia dei diversi borghi marinari liguri, con un'attenzione particolare dedicata a Camogli, luogo di origine del Ferrari; tuttavia, tutti i suoi volumi si fondano prevalentemente su fonti orali, raccolte dall'autore stesso a mezzo di interviste dirette con i protagonisti delle vicende da lui regi-

<sup>10</sup> Traduzione personale dall'originale inglese in M. D'Angelo, M.E. Tonizzi, *Recent maritime historiography* cit., p. 72.

<sup>11</sup> P. Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Donzelli, Roma, 2001.

<sup>12</sup> M. Doria, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in P. Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Donzelli, Roma, 2001, pp. 83-107.

<sup>13</sup> G.B. Ferrari, *La città dei mille bianchi velieri: Camogli*, Tipografia nazionale, Genova, 1935; Id., *Capitani di mare e bastimenti di Liguria nel secolo XIX: Genova e la Riviera di Levante*, Arti Grafiche Tigullio, Rapallo, 1939; Id., *L'epoca eroica della vela: capitani e bastimenti di Genova e la Riviera di Ponente*, Arti Grafiche Tigullio, Rapallo, 1941.

strate o con i loro discendenti, risolvendosi in una impressionante raccolta aneddotica, ma priva di alcuna sistematicità nella presentazione stessa delle informazioni, nonché caratterizzata dall'assenza pressoché totale di qualsiasi tentativo di analisi e comparazione.

Ciò nonostante, le opere del Ferrari hanno goduto e godono tuttora di un credito notevole, dal momento che costituiscono ancora oggi l'unico tentativo mai realizzato di studio delle comunità marittime liguri nel XIX secolo; sia nella successiva 'letteratura marinaresca' (Gropallo<sup>14</sup>), sia all'interno della storiografia locale (G.B. Figari<sup>15</sup> e le pubblicazioni dei 'Quaderni del Museo'<sup>16</sup>) e fin nei più recenti tentativi di analisi storica (il già citato saggio di Marco Doria, comparso nel volume curato da Paolo Frascani), la maggior parte dei riferimenti puntuali, ai protagonisti dell'epoca d'oro della vela, alle navi, e persino alle rotte percorse e alla tipologia di merci trasportate, deriva esclusivamente dal lavoro compilativo del Ferrari, senza alcuna menzione di fonti d'archivio che esulino da quanto costituisce il patrimonio documentario del Museo Marinaro di Camogli o dalla limitata prospettiva offerta dalle delibere dell'assemblea comunale e poco altro.

Di conseguenza, si riscontra la necessità di andare oltre l'impostazione tradizionale seguita nei confronti delle comunità marittime liguri, di offrire una dignità scientifica alla dimensione locale e periferica, per troppo tempo trascurata a favore della storia del 'centro', costituito da Genova; l'avanzamento della storia marittima sul piano internazionale

<sup>14</sup> T. Gropallo, *Il romanzo della vela: storia della marina mercantile italiana nel secolo XIX*, Mursia, Milano, 1973.

<sup>15</sup> G.B.R. Figari, S. Bagnato Bonuccelli, *La marina mercantile camogliese dalla guerra di Crimea all'Inchiesta Parlamentare Boselli: 1855-1882*, Tolozzi, Genova, 1983; G.B.R. Figari, T.O. De Negri (a cura di), *Atti del convegno di studi storici in onore e in occasione del primo centenario del conferimento del titolo di città al Comune di Camogli (1877-1977)*, Compagnia dei Librai, Genova, 1977; G.B.R. Figari (a cura di), *Camogli da borgo a città. Notizie storiche e spunti di ricerca. Atti del convegno di studi storici in occasione del 125° anniversario del conferimento del titolo di città al Comune di Camogli (1877-2002)*, De Ferrari, Genova, 2004.

<sup>16</sup> Nel corso degli anni il Museo Civico Marinaro "Gio. Bono Ferrari" ha intrapreso una serie di pubblicazioni proprie, sotto la denominazione di *Quaderni del Museo*: si tratta di sei volumi, alcuni miscelanei altri monografici, aventi principalmente per oggetto il commento o l'edizione di parte del materiale documentario del museo. Vol. I: A. Bertolotto (a cura di), *Camogli marinara-Naufragio dell'Esther Roy-Tempesta al Capo Horn-Annali Camogliesi dal 138 d.C. al 1831*; Vol. II: A. Bertolotto (a cura di), *Agostino Lavarello-Ultimo viaggio del brigantino a palo Italia nel 1892*; Vol. III: Direzione (a cura di), *Viaggio del brigantino a palo camogliese Madre*; Vol. IV: G.B.R. Figari (a cura di), *La Società di Mutua Assicurazione Marittima Camogliese: 1853-1888*; Vol. VI: Direzione (a cura di), *Episodi della mariniera camogliese (naufraghi, pirati, eroi e mercanti)*. Si vedano anche le pubblicazioni di P. Schiaffino, direttore del Museo per alcuni anni: P. Schiaffino, *Le «carrette» degli armatori genovesi*, Genova, 1996; Id., *I mille bianchi velieri della città di Camogli*, Genova, 2009.

e l'opportunità offerta dalla 'rivoluzione globale' e dalle prospettive metodologiche della *global micro-history* garantiscono solide e ampie fondamenta dal punto di vista comparativo, nonché la possibilità di far crescere tale genere di studi in coordinamento con diverse realtà nazionali e internazionali.

Nell'affrontare lo studio delle comunità marittime, il primo passo da compiere consiste nell'identificazione dei tratti che le contraddistinguono, in modo da comprenderne le peculiarità e, così, poter dirigere l'attività di ricerca nelle direzioni più proficue: il mondo accademico, in particolar modo la realtà anglosassone e nordeuropea, si è oramai orientato verso una definizione 'leggera' e molto inclusiva, che va a identificare la comunità marittima con «un villaggio, una cittadina o un quartiere, dove una parte considerevole degli abitanti trae sostentamento, in tutto o in parte, dal lavoro sul mare o è direttamente impiegato nella navigazione<sup>17</sup>». Di conseguenza, la dimensione spaziale limitata e la pratica di qualsiasi genere di attività che abbia come riferimento il mare sono considerati come i tratti distintivi di una comunità marittima: la pesca, la cantieristica navale, il piccolo cabotaggio locale e la grande navigazione internazionale rappresentano tutte attività che stabiliscono uno stretto legame tra la comunità e il mare. Al centro sta il lavoro marittimo, sicuramente declinato in varie forme, ma che costituisce esso stesso la connessione tra il mare e il sostentamento che gli abitanti della comunità traggono da esso.

La storia di Camogli presenta varie fasi in cui le diverse e possibili attività marittime ricoprono un ruolo differente sul complessivo andamento economico della comunità: nonostante la tradizione storica locale tenda a interpretare il successo ottenuto dai camogli nel XIX secolo come un fenomeno originatosi praticamente dal nulla (in Gio. Bono Ferrari si fa menzione di diverse attività di pesca stagionali, come quella delle acciughe nelle acque dell'isola di Gorgona)<sup>18</sup>, già sul finire del secolo precedente si trovano alcuni abitanti di Camogli coinvolti in attività più propriamente 'commerciali', quali il traffico dell'olio, un primo inserimento nel mercato granario internazionale, e, soprattutto, l'importante presenza nel trasporto del carbone vegetale dalla Maremma, che, ancora negli anni '20-'30 del XIX secolo, sembra l'attività che impegna in misura maggiore i bastimenti di Camogli<sup>19</sup>. Tuttavia, dai primi anni '30 a seguire fino almeno al 1870, è la commercializzazione e il

<sup>17</sup> K. Davids, *Local and global: Seafaring communities in the North-Sea Area, c. 1600-2000*, «International Journal of Maritime History», XXVII, No. 4, 2015, pp. 629-646.

<sup>18</sup> G.B. Ferrari, *La città dei mille bianchi velieri* cit., pp. 76-80.

<sup>19</sup> P. Berti, *Il traffico camogliese del carbone vegetale. Un contributo alla storia marittima di Camogli*, in G.B.R. Figari (a cura di), *Camogli da borgo a città. Notizie storiche e spunti di ricerca* cit., pp. 315-327.

trasporto del grano del Mar Nero a rappresentare la migliore opportunità per armatori e capitani di Camogli. L'inserimento in questo genere di traffico, successivamente, alimentò una crescita ulteriore, l'allestimento di nuovi e più grandi bastimenti, che portarono la gente di Camogli al di fuori dei confini del Mediterraneo, nei porti più remoti del mondo, lungo rotte che univano l'Estremo Oriente alle coste dell'America latina, coinvolti nel traffico delle uniche merci che garantivano ancora noli profittevoli: guano, nitrati, riso e legnami.

È, dunque, evidente che la navigazione abbia costituito l'attività marittima prevalente per il successo della comunità, che, nel corso di tutto il secolo ha fornito il credito necessario ad allestire i bastimenti (gli armatori), personale qualificato per il comando delle navi (capitani e ufficiali di bordo), un'impressionante (per le dimensioni locali) quantità di manodopera non specializzata (marinai e mozzi). I protagonisti del successo marittimo di Camogli, di conseguenza, costituiscono anche gli oggetti di studio privilegiati per la ricostruzione della storia della comunità, le sue dinamiche interne, le strutture e i rapporti di interconnessione tra diverse realtà che si sono costruiti.

Se il lavoro marittimo e la costruzione di un sistema locale di reperimento del credito marittimo rappresentano i due aspetti più significativi per la storia della comunità, è naturale che le fonti maggiormente ricercate e utilizzate rispecchino tale impostazione; entrambi gli aspetti godono di notevole fortuna in altre realtà storiografiche nazionali<sup>20</sup>, e

<sup>20</sup> Il filone della Maritime Labour History è già ampiamente affermato a livello internazionale, come componente sia della Labour History (esiste una sezione di Maritime Labour History all'interno dell'European Labour History Network) che della storia marittima. Alcune pubblicazioni: M. Rediker, *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates and the anglo-american maritime world, 1700-1750*, Cambridge University Press, 1987; P. Royen, J. Van Brujn, J. Lucassen (a cura di), *Those emblems of hell? European sailors and the maritime labour market 1570-1870*, «Research in maritime history», No. 13, St. John's Newfoundland, 1997; E.W. Sager, *Seafaring labour in maritime history and working class history*, «International Journal of Maritime History», II, 1990, pp. 259-274; M. Fusaro, B. Allaire, R.J. Blakemore, T. Vanneste, *Law, labour and empire. Comparative perspectives on seafarers, 1500-1800*, Palgrave MacMillan, London, 2015. Innumerevoli le pubblicazioni su temi specifici del lavoro marittimo, quali si ritrovano all'interno dell'International Journal of Maritime History: per citarne alcune, J.R. Brujn, *Seafarers in early modern and modern times. Change and continuity*, «International Journal of Maritime History», XVII, 2005, pp. 1-16; R. De Oliveira Torres, *Handling the ship: right and duties of masters, mates, seamen and owners of ships in nineteenth century merchant marine*, «International Journal of Maritime History», XXVI, 2014, pp. 587-599; J. M. Witt, «During voyage every captain is monarch of the ship»: *the merchant captain from the seventeenth to the nineteenth century*, «International Journal of Maritime History», XIII, 2001, pp. 165-194. In Italia, si vedano soprattutto i lavori di Luca Lo Basso: L. Lo Basso, *Capitani, corsari e armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Città del silenzio, Novi Ligure, 2011; Id., *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Carocci, Roma, 2016.

tale interesse permette di individuare percorsi di ricerca altrove già batuti e condivisi con altre realtà complementari.

Già nel 1989, Malcolm Cooper evidenziava le potenzialità delle *crew lists* (in italiano 'ruoli d'equipaggio'), una risorsa fondamentale per lo studio e l'analisi delle dinamiche che caratterizzano il lavoro marittimo nel XIX secolo<sup>21</sup>. In ambito anglosassone, sin dalla fine degli anni '70, i ruoli di equipaggio sono stati utilizzati estensivamente; posti al centro di progetti di ricerca dedicati<sup>22</sup>, essi hanno reso una mole assai notevole di informazioni concernenti la natura e le caratteristiche del lavoro marittimo, sia delle marinerie tradizionali a vela sia dei più recenti (ma assai diffusi nel Regno Unito) mercantili a vapore.

In Italia, tuttavia, è il solo Paolo Frascani<sup>23</sup> a sollecitare il mondo accademico a intraprendere un lavoro estensivo su questo genere di fonti, che, unitamente ai giornali nautici e alle matricole della gente di mare, garantiscono una rappresentazione esaustiva della molteplicità di aspetti caratteristici dell'attività marittima. Infatti, se prese in considerazione in maniera quasi 'sinottica', queste tre tipologie di fonti restituiscono una mole notevole di informazioni che possono essere utilizzate per l'acquisizione di dati e statistiche sulle caratteristiche del mercato del lavoro marittimo nazionale e internazionale, le paghe, l'età di arruolamento, la composizione geografica degli equipaggi, nonché una serie di informazioni qualitative concernenti le carriere, e, con riferimento particolare ai giornali nautici, alle modalità con cui si costruiscono i rapporti lavorativi a bordo dei bastimenti. In questo settore, se Frascani ha intrapreso e mostrato la via per quanto riguarda la marina mercantile napoletana, la realtà genovese e ligure manca ancora del tutto di questo genere di ricerche dedicate specificatamente agli aspetti 'marittimi' (in particolar modo propri del lavoro marittimo) dell'incredibile fase di crescita economica che contraddistingue l'area ligure nel XIX secolo. Diversi, infatti, sono gli studi su singole storie imprendito-

<sup>21</sup> M. Cooper, *Maritime Labour and Crew Lists analysis: problems, prospects and methodologies*, «Labour / Le Travail», XXIII, 1989, pp. 179-194.

<sup>22</sup> Il riferimento va al *Maritime History Group* cresciuto intorno all'University of Newfoundland e coordinato da David Alexander e Keith Matthews. Ne sono scaturite diverse pubblicazioni, tra cui: D. Alexander, K. Matthews, *A computer index to the Crew Lists and Agreements of the British Empire*, St. John's, 1974; successivamente ripreso da E.W. Sager, che ridiscute il lavoro compiuto precedentemente in E.W. Sager, *The Maritime History Group and the history of seafaring labour*, «Labour / Le Travail», XV, 1985, pp. 165-172.

<sup>23</sup> Sulle diverse opportunità di utilizzo dei "giornali di bordo" come fonte per la storia marittima, si veda il già citato P. Frascani, *Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900)*, in Id., *A vela e a vapore* cit., pp. 114-115; Idem, *Tra la bussola e il negozio: uomini, rotte e traffici nei giornali di bordo delle navi a vela dell'800*, «Società e storia», C-CI, 2003.

riali (Rubattino *in primis*), sul settore della cantieristica, sulle modalità, sempre più sofisticate, di reperimento del credito marittimo<sup>24</sup>; storia economica (talvolta storia d'impresa), più che storia marittima.

Tuttavia, la documentazione 'tecnica', che intendeva soddisfare le esigenze di una accresciuta burocrazia nazionale (ruoli d'equipaggio, matricole della gente di mare e giornali nautici ricadono in pieno sotto questa categoria), non costituisce l'unica risorsa per lo storico delle attività marittime del XIX secolo; esse costituiscono un'innovazione, una discontinuità con quanto si possiede per i periodi precedenti. Ciò nonostante, è bene tenere in considerazione anche le tipologie di fonti che sono state prodotte e utilizzate anche con riferimento a epoche differenti; in proposito le fonti consolari continuano a offrire informazioni e spunti di inestimabile importanza per la storia marittima, tanto più quando essa si pone in una prospettiva di tipo globale, dal momento che esse testimoniano la vera e propria proiezione internazionale di una comunità marittima che aspiri a inserirsi nei traffici ad ampio raggio.

La resa dell'operazione di incrocio e comparazione di tali tipologie documentarie è eccezionale: dal punto di vista dell'analisi quantitativa le fonti marittime 'burocratiche' sono strutturate in modo da agevolare tale genere di approccio, ma anche la corrispondenza consolare, a partire dai primi anni dell'Ottocento si arricchisce sempre di più di statistiche del movimento portuale e di tabelle di arrivi, partenze, sia di bastimenti che di lavoratori marittimi, siano essi marinai o capitani. In senso qualitativo, invece, nonostante la raccolta dei dati statistici sia fondamentale per, in un secondo momento, operare analisi qualitative, sono le fonti consolari a offrire il maggior numero di dettagli e di possibilità di studio delle problematiche del lavoro marittimo e della quotidianità di bordo, per mezzo della gestione di una sorta di 'giustizia

<sup>24</sup> Sul panorama economico genovese nel XIX secolo, il riferimento va a G. Giacchero, *Genova e Liguria nell'età contemporanea: un secolo e mezzo di vita economica 1815-1869*, Cassa di Risparmio, Genova, 1970; G. Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, Giuffrè, Milano, 1973; G. Felloni, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, I.L.T.E., Torino, 1961. Sull'attività imprenditoriale di Raffaele Rubattino: G. Doria, *Debiti e navi: la compagnia di Rubattino 1839-1881*, Marietti, Genova, 1990; P. Piccione (a cura di), *Raffaele Rubattino: un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Silvana, Cinisello Balsamo, 2010; F. Sanna, *Bankers, ship owners and patriots. Fortunes and misfortunes of a protagonist of the Risorgimento: Raffaele Rubattino*, «Studi Piemontesi», XLI, 2012, pp. 457-468. Sui Piaggio: R. Giulianelli, *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano (1875-1972)*, I Mulino, Roma, 2012. Sulle infrastrutture portuali: M.E. Tonizzi, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, Consorzio autonomo del porto, Genova, 1989. Sulla cantieristica: L. Gatti, «Un raggio di convenienza»: navi mercantili, costruttori, proprietari in Liguria nella prima metà dell'Ottocento, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», XLVIII, Genova, 2008.

consolare', derivazione delle pratiche di antico regime, attraverso cui tutte le conflittualità a bordo devono necessariamente passare prima di essere sottoposte alla giustizia ufficiale nel paese di origine.

Se le fonti marittime e consolari sono funzionali all'individuazione dei tratti specifici delle attività marittime, esse offrono allo storico un numero assai limitato di informazioni riguardo agli armatori, alla proprietà marittima e alle modalità secondo cui i bastimenti vengono allestiti e predisposti alla navigazione. Per alcune comunità marittime, in particolar modo quelle 'esogene' (riprendendo la distinzione proposta da Karel Davids<sup>25</sup>), tale tipo di ricerca non sarebbe strettamente necessaria: spesso le comunità marittime si formano come bacino di lavoratori operanti nel settore marittimo, ben distinti dal mondo armatoriale presso cui essi trovano impiego. È il caso, per esempio, delle comunità marittime che sorgono nei quartieri portuali delle grandi città (Liverpool, Amsterdam ecc.), dove un gran numero di marinai, provenienti spesso dall'entroterra del paese, affluisce in ricerca di lavoro. Differente, invece, è il discorso sulle comunità marittime 'endogene', dove si verifica una notevole mobilità verticale, e dove lavoro marittimo e attività imprenditoriale sono concentrate all'interno della stessa dimensione spaziale, quella della comunità. Usualmente, si tratta di comunità che si specializzano in un genere particolare di attività, soprattutto la pesca di una specifica tipologia di prodotto, sia esso il merluzzo, la balena, le acciughe oppure il corallo.

Il caso di Camogli, invece, presenta un'evoluzione parzialmente differente; abbandonata, o quantomeno divenuta minoritaria, la pratica della pesca, in Camogli si verificano le condizioni per la creazione di una flotta interamente fondata su risorse locali, ma dedita al commercio internazionale di merci che non hanno alcuna relazione con il territorio, sia dal punto di vista dell'esportazione sia della successiva reimportazione. Di conseguenza, l'alta redditività del trasporto di suddette merci, ha consentito la crescita dell'economia e delle risorse locali, determinando un incremento costante delle attività marittime della comunità, contraddistinte da una notevole mobilità verticale. In un simile contesto, dunque, a differenza di altre situazioni, sembra evidente che per lo studio della comunità sia necessario riferirsi anche

<sup>25</sup> K. Davids, *Local and global: Seafaring communities* cit., p. 631: «A seafaring community can come into being in two ways. It can arise because an established population at a particular locality increasingly takes up seafaring, or it can be created by the settlement of a sizeable number of seafaring immigrants. The former type of community might be called 'endogenous', the latter one 'exogenous'. Mixtures between the two types are of course possible too, especially in cities. The distinction between endogenous and exogenous seafaring communities matters, because changes over time may differ depending on the type of community».

alle strutture sociali, economiche e finanziarie che hanno permesso e sostenuto tale crescita.

A tale riguardo, sempre volgendo l'attenzione al caso di Camogli, sono le fonti notarili e la documentazione prodotta dal peculiare istituto costituito dal Tribunale di Commercio di Genova<sup>26</sup> a rappresentare e fornire la mole più importante di informazioni. Infatti, diversamente dallo studio di determinate attività marittime di per sé (per esempio, la storia del commercio del grano del Mar Nero nel XIX secolo), lo studio di una comunità marittima non può prescindere dal riferimento 'alla terraferma', indipendentemente da quali siano le specifiche attività marittime praticate dai singoli membri della comunità. La costituzione di reti familiari, l'associazionismo su base locale, la creazione di appositi istituti assicurativi e di credito (la Mutua Assicurazione Marittima Camogliese o il Banco di credito Bertolotto<sup>27</sup>, sempre nel caso di Camogli) destinati alla protezione e al sostentamento della vita economica della collettività, sono tutti aspetti da tenere in stretta considerazione nel rivolgersi allo studio di una comunità marittima, che costituisce un oggetto di ricerca più ampio e articolato dei semplici confini 'marittimi' che solitamente gli si riconoscono.

### **Il caso di Camogli come paradigma di una 'comunità marittima globale': il cabotaggio**

Nell'impossibilità di delineare, in questa sede, l'evoluzione storica della comunità marittima di Camogli nella sua interezza, l'intento principale del presente capitolo sarà di evidenziare alcuni dei tratti che caratterizzarono la storia del borgo marinaro ligure al punto da qualificarlo come 'comunità marittima globale': si propone dunque una selezione di processi e fenomeni che, partendo dalla dimensione locale,

<sup>26</sup> Sull'istituzione del Tribunale di Commercio di Genova e il suo funzionamento, si veda: G.S. Pene Vidari, *I tribunali di commercio*, in G. Assereto, C. Bitossi, P. Merlin (a cura di), *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri. Nel bicentenario dell'annessione della Liguria al Regno di Sardegna*, Società Ligure di Storia Patria, Genova, 2015, pp. 377-398.

<sup>27</sup> Sulla Società di Mutua Assicurazione Marittima Camogliese, a parte i già citati G.B.R. Figari (a cura di), *Quaderni del Museo*, vol. V, e G.B.R. Figari, S. Bagnato Bonuccelli, *La marina mercantile camogliese* cit., non vi sono altre pubblicazioni. Sul Banco di credito Fortunato Bertolotto, invece, non esiste alcuna bibliografia, se non alcuni richiami nelle pubblicazioni sopra citate. Entrambe le istituzioni (in realtà la Mutua corrisponde a diversi istituti che si avvicendano nel tempo e talvolta concorrono tra loro) beneficiano di un notevole corpus documentario tra le carte del Tribunale di Commercio di Genova, mai utilizzato fino a questo momento. Asge, *Tribunale di Commercio di Genova*, Sentenze; Asge, *Ivi*, Fallimenti.

permettano di illustrare la creazione di interessi e interconnessioni che agiscono su scala globale. Ogni successivo riferimento, quindi, è inteso a offrire una rappresentazione paradigmatica delle diverse fasi di crescita attraverso cui Camogli si sviluppa e consolida la propria identità, pur riconoscendo i limiti di una presentazione asistemica delle fonti utilizzabili per questa ricerca.

Tra la fine del XVIII e nei primi decenni del XIX secolo, Camogli dimostra diverse analogie con numerose altre comunità marittime liguri, per le quali le attività commerciali primarie sono costituite dal piccolo e medio cabotaggio, in cui la navigazione tirrenica ricopre un ruolo economico fondamentale e, di converso, la presenza italiana nei porti di Levante o atlantici ha carattere meno regolare. I collegamenti con la Maremma, la Sardegna, la Corsica e il Mezzogiorno borbonico costituiscono le rotte più frequentate, in un periodo di notevole importanza per i traffici di grano, olio e agrumi. Sugli sviluppi settecenteschi di Camogli non esiste alcuno studio particolare; per lo stesso periodo, comunque, è in corso di sviluppo un filone storiografico, determinante per lo studio dei commerci del XVIII secolo, strutturato intorno alla produzione e commercializzazione di una singola merce<sup>28</sup> (olio, agrumi, corallo ecc.) e, di conseguenza, che porta alla luce gli attori principali che agiscono e si relazionano con detta merce. Tali studi hanno contribuito ad accrescere la conoscenza su molte comunità marittime, finora ai margini della storiografia, che riuscirono a specializzarsi in una merce specifica. Tuttavia, non sembra corrispondere al caso di Camogli, dal momento che risulta assai complesso ritrovare le tracce delle attività dei camogliesi all'interno di questa letteratura secondaria<sup>29</sup>: esistono solo pochi e irregolari riferimenti, indizi di valore, ma non in grado di restituire un'immagine unitaria. Per esempio, una fortunata coincidenza vuole che tra i *negociants* di origine ligure a Marsiglia individuati da Annastella Carrino compaia in più occasioni il cognome Peragallo (originario di Camogli), che si intreccia ripetutamente con quelli di altre famiglie di commercianti liguri, perlopiù del Ponente<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> L. Lo Basso, A. Carassale, P. Vernazza, *Sanremo, giardino di limoni*, Carocci, Roma, 2008; L. Lo Basso, *Le rotte dell'olio. Genova, Calabria e Marsiglia tra pratiche mercantili e padroni marittimi nel Settecento*, in Id., *Capitani, corsari e armatori cit.*, pp. 41-72.

<sup>29</sup> B. Salvemini, *Uno spazio tirrenico nella grande trasformazione: merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, «Atti del convegno internazionale di Bari, novembre 2006», Edipuglia, Bari, 2009.

<sup>30</sup> A. Carrino, *Fra nazioni e piccole patrie. «Padroni» e mercanti liguri sulle rotte tirreniche del secondo Settecento*, «Società e storia», CXXXI, 2011, pp. 36-66; Ead., *Ressources «nationales» et ressources locales. Les «Génois» sur les routes tyrrhéniennes entre XVIIIe siècle et début du XIXe siècle*, «The Historical Review/La Revue Historique», Institut de Recherches Néohelleniques, VII, 2010, pp. 99-125: «Il 26 gennaio viene consegnato un

Nello stesso periodo, sembra che alcuni camogliesi si inserirono anche nel commercio dell'olio, attività di grande profitto per tutto il XVIII secolo<sup>31</sup>; più che seguire le rotte più usuali (la maggior parte dell'olio si reperiva nel Mezzogiorno), essi sembrano sviluppare un rapporto privilegiato con la Corsica, frequentazione che, tra l'altro, non si ritrova più successivamente.

Forse, per Camogli, si potrebbe compiere un discorso diverso per quanto riguarda del traffico del carbone vegetale, in cui, sin dalla fine del XVIII secolo, si inserisce in maniera regolare e continuativa: infatti, se generalmente la partecipazione di navi camogliesi nei maggiori vettori del commercio tirrenico è registrata in maniera saltuaria e occasionale, in tale traffico la presenza camogliese sembra raggiungere cifre più rilevanti. I primi 'padroni' di Camogli che approdano a Genova, dalla Maremma, con questo preciso carico, si ritrovano già a fine XVIII secolo: in particolar modo, sembrerebbero Schiaffino Giuseppe e il figlio Filippo<sup>32</sup> (inizialmente affiancato a lui come scrivano e successivamente armatore lui stesso), armatori, rispettivamente di un navicello e di un pinco, nominati *Nostra Signora della Speranza* e *Nostra Signora del Rosario*, tra gli iniziatori di questo traffico. Tuttavia, a loro fa seguito un generoso numero di imbarcazioni che si dedicano a questo commercio, fino a spingersi, cronologicamente, assai in avanti nel XX secolo<sup>33</sup>. La diffusione e la longevità del traffico sembrano indicare, dunque, che il trasporto del carbone vegetale della Maremma rimase sempre una valida alternativa al cabotaggio internazionale, favorendo così gli armatori minori in modo particolare, dal momento che potevano reimpiegare le navi più datate e di minori dimensioni in un commercio relativamente profittevole.

certificato di *citoyenneté* a Barthélemy Bensa (di Porto Maurizio) e Jean Luc Peragallo (di Camogli), "*négociants génois demeurant à Marseille*", in cui si attesta, grazie anche alla testimonianza di un gruppo di negozianti marsigliesi, che i due abitano nella città francese da almeno 12 anni senza interruzioni. [...] nel 1788 viene aperto il testamento di Jacques Leonard Peragallo di Camogli, "*citoyen marseillais*" e marito di Maria Madeleine Belleville, appartenente ad una famiglia di negozianti marsigliesi».

<sup>31</sup> Sul traffico ligure dell'olio: L. Lo Basso, *Le rotte dell'olio. Genova, Calabria e Marsiglia* cit., pp. 41-72; P. Calcagno, *La Corse, troisième rivère de Gênes. Le rôle de l'île dans l'approvisionnement du «continent» entre le XVIIe et le XVIIIe siècles*, in *Corsica genovese. La Corse à l'époque de la République de Gênes (XVe-XVIIIe siècles)*, Musée municipal de Bastia, Bastia, 2016, pp. 69-77.

<sup>32</sup> P. Berti, *Il traffico camogliese del carbone vegetale* cit., pp. 320-321: tra il 1785 e il 1806 sono registrate dall'autore ben 37 viaggi tra le due imbarcazioni di padre e figlio. Il carbone vegetale era caricato prevalentemente a Talamone, ma anche a Follonica, e scaricato sia a Genova che a Marsiglia.

<sup>33</sup> Ivi, p. 326: le registrazioni proseguono senza significative soluzioni di continuità fino al 1969. È con il disarmo del pinco ketch *Silvio Crovari*, avvenuto proprio nel 1969, che termina questo traffico di lunga tradizione.

## Da una parte all'altra dell'Europa: dalla Russia all'Inghilterra"

Nell'impossibilità di potersi soffermare eccessivamente sulle zone d'ombra dell'evoluzione storica di Camogli, la chiave di volta per la prima internazionalizzazione dei traffici camogliesi si deve individuare nella crescita del commercio del grano del Mar Nero; Odessa, già sul finire del secolo XVIII, aveva cominciato a sostituire i tradizionali centri di approvvigionamento granario per soddisfare le esigenze di diversi paesi europei e, con l'abolizione delle *Corn Laws* avvenuta nel 1846, anche della Gran Bretagna<sup>34</sup>.

Le prime navi di Camogli che praticano con continuità il Mar Nero datano agli inizi degli anni '30: in questa prima fase di frequentazione dei porti del grano russi, è proprio Odessa a rappresentare la meta privilegiata. Le imbarcazioni che vi approdano sono generalmente brigantini di modeste dimensioni (tra le 100 e le 200 tonnellate di registro): i bastimenti viaggiano in zavorra direttamente da Genova fino a Costantinopoli, luogo da cui poi proseguono per Odessa per caricare il grano e successivamente fare ritorno a Genova. Si tratta di un traffico piuttosto lineare, privo delle diramazioni e le interconnessioni che invece contraddistinguono il traffico granario nei decenni successivi.

Il viaggio del brigantino *Nostra Signora del Rosario* del capitano Giacomo Schiaffino è assai indicativo delle modalità secondo cui questo commercio era attuato nei primi anni '30<sup>35</sup>; costruito solo pochi anni prima, nel 1827 presso i cantieri di Varazze<sup>36</sup>, il brigantino era stato registrato per 175,93 tonnellate. La proprietà era individuata in «Schiaffino Gerolamo e Compagni»: era evidente come la gestione del bastimento costituisse un affare di natura prevalentemente familiare e, solo in un secondo momento, ampliato al complesso della comunità. Su nove componenti iniziali dell'equipaggio ben tre portano il cognome Schiaffino (il capitano e due marinai), mentre tra gli altri membri, tutti di provenienza camogliese, figurano due Lavarello, due Molfino, un Bri-

<sup>34</sup> M.E. Falkus, *Russia and the international wheat trade 1861-1914*, «Economica», XXXIII, 1966, pp. 416-429; L. Siegelbaum, *The Odessa grain trade: a case study in urban growth and development in Tsarist Russia*, «Journal of European Economic History», 1980, pp. 113-152; M. Rothstein, *Multinationals in the grain trade 1850-1914*, «Business and economic history», XII, 1983, pp. 85-93.

<sup>35</sup> Asge, *Ruoli di equipaggio*, 1830, n. 196, 8 marzo 1830, brigantino *Nostra Signora del Rosario*.

<sup>36</sup> Sull'importanza del borgo di Varazze in qualità di centro fondamentale per lo sviluppo della cantieristica ligure, si veda L. Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (sec. XVI-XVIII)*, Brigati, Genova, 1999; Id., «Un raggio di convenienza: navi mercantili, costruttori, proprietari in Liguria nella prima metà dell'Ottocento», «Atti della Società Ligure di Storia Patria», XLVIII, Genova, 2008.

gneti e un Bozzo<sup>37</sup>.

Partito da Genova il 9 marzo 1830, il *Nostra Signora del Rosario* compì uno scalo obbligatorio a Costantinopoli, il 14 maggio successivo, per poi riprendere la navigazione alla volta di Odessa. Le fonti non permettono di conoscere la data esatta dell'arrivo, ma solo la successiva ripartenza dal porto russo alla volta di Costantinopoli, riportata alla data del 14 luglio; calcolando in una settimana circa la durata media della rotta tra i due porti, e in alcune settimane i tempi di caricamento e stivamento del grano sull'imbarcazione<sup>38</sup>, è probabile che la nave abbia trascorso a Odessa più tempo di quello strettamente necessario, per la necessità di alcune riparazioni o per il reperimento del nolo più profittevole. Giunta il 21 luglio a Costantinopoli per la consueta registrazione, il bastimento poi ripartì alla volta di Genova, dove consegnò il carico nella giornata del 17 settembre.

Il caso della *Nostra Signora del Rosario* è pienamente esemplificativo di quanto contraddistingue la partecipazione camogliese a questo traffico in una fase preliminare, quando Camogli dimostra di sentire ancora il forte legame con il capoluogo ligure, da cui dipende per ogni fase di tale commercio: infatti, il porto di partenza e di consegna della merce è in entrambi i casi Genova e non si ha traccia di tappe intermedie per il caricamento di mercanzie verso la Russia, né la consegna definitiva del carico stimola il traffico di merci differenti. Camogli si dedica a un commercio lineare: si tratta di una realtà marinara di piccole dimensioni che, analogamente a quanto avviene altrove, intraprende un percorso all'interno del grande commercio internazionale.

L'esempio successivo, ricavato dal ruolo di equipaggio del brigantino a palo *Dittatore Garibaldi*<sup>39</sup>, nel 1861, permette, invece, di osservare alcuni dei numerosi mutamenti che si verificarono nella gestione di questo traffico e che posero le basi anche per la fase di crescita successiva: costruito in quello stesso anno (sempre a Varazze) per volontà di Giovanni Razzeto, un importante armatore camogliese che dichiarava essere stretto conoscente dell'eroe dei due mondi, il *Dittatore Gari-*

<sup>37</sup> L'equipaggio era così composto: capitano Schiaffino Giacomo, nato a Camogli, anni 34; secondo Lavarello Fortunato, Camogli, anni 25; marinai Molfino Giuseppe, Camogli, anni 59, Brigneti Francesco, Camogli, anni 34, Schiaffino Antonio, Camogli, [età illeggibile] e Schiaffino Rocco, Camogli, anni 26; mozzi Bozzo Niccolò, Camogli, anni 22 e Molfino Lorenzo, Camogli, anni 15.

<sup>38</sup> Nel 1830 si registra un bastimento che trascorre all'incirca lo stesso numero di giorni del *Nostra Signora del Rosario* a Odessa, presumibilmente 50 contro 53. Nel 1831, la media si abbassa a 34-35 giorni e nei decenni successivi rimane sostanzialmente invariata.

<sup>39</sup> Asge, *Ruoli di equipaggio*, 1861, n. 7933, 6 aprile 1861, brigantino a palo *Dittatore Garibaldi*.

*baldi* era un brigantino a palo di quasi 300 tonnellate, rappresentando, all'epoca, uno dei bastimenti più moderni e capaci della flotta camogliese. Comandato nel suo primo viaggio dall'armatore stesso, il *Dittatore Garibaldi* partì da Genova il 6 aprile 1861 con ben 15 persone di equipaggio e tre passeggeri. Nonostante la componente familiare in questo caso sembri parzialmente abbandonata (compare solo un Razeto Luigi, imbarcatosi come secondo ufficiale più di un anno dopo la partenza da Genova), la composizione locale dell'equipaggio è sostanzialmente rispettata (quattro camogliesi più altri provenienti o da Genova o da comunità marittime del Levante genovese).

Se negli anni '30 Odessa costituiva il porto principale per il caricamento del grano russo, a partire dalla seconda metà degli anni '50 diversi porti del mar d'Azov occuparono una posizione predominante<sup>40</sup>: sempre più di frequente, infatti, le navi camogliesi si recavano a Berdyansk, Marianopoli o Taganrog<sup>41</sup> per l'acquisto del grano, trascurando il capoluogo della regione, che, invece, era sempre più praticato dai bastimenti inglesi<sup>42</sup>.

Il *Dittatore Garibaldi*, infatti, dopo aver compiuto due soste a Costantinopoli e Kertch (tappe obbligate per il disbrigo degli obblighi doganali) nel maggio 1861, giunse a Berdyansk nei primi giorni di giugno, dove si fermò per le operazioni di caricamento della merce fino al 23 del mese. Generalmente, i capitani conoscevano con precisione il luogo di

<sup>40</sup> Il commercio del grano del mar Nero si imposta su tre poli principali: Odessa, dove si commercializza il grano ucraino, i porti del mar d'Azov, dove si vende il grano coltivato nell'area del Don, e, infine, alcuni porti occidentali, come Galatz e Braila, dove affluisce il grano proveniente dall'area danubiana. Il commercio di grano nel mar Nero è stato recentemente al centro di un progetto di ricerca internazionale "*The Black Sea and its port cities, 1774-1914. Development, convergences and linkages with the global economy*", coordinato da Gelina Harlaftis. Ne sono scaturite già alcune pubblicazioni, e più numerose ne usciranno nei prossimi anni: C. Ardeleanu, A. Lyberatos (a cura di), *Port-cities of the western Black Sea coast and the Danube: economic and social development in the long nineteenth century*, Corfu, 2016; E. Eldem, V. Kechriotis, S. Laoiu (a cura di), *The economic and social development of the Port-cities of the southern Black Sea coast, late 18th-beginning of the 20th century*, Corfu, 2017; E. Syfneos, *Imperial Odessa: people, spaces, identities*, Brill, Leiden, 2018.

<sup>41</sup> I dati sono stati raccolti sia attraverso i ruoli di equipaggio che per mezzo dei rapporti consolari, italiani ed esteri. Sono dati che necessitano di ulteriori comparazioni e revisioni; per offrire un minimo di sostegno a quanto si afferma nel testo, si propone quanto raccolto in relazione al solo anno 1861 (unità di misura è arrivi annui di bastimenti di Camogli al porto selezionato). Odessa: 15 / Marianopoli: 11 / Berdyansk: 10 / Taganrog: 29 / Galatz: 22 / Braila: 25. Asge, *Ruoli di equipaggio*, 1861.

<sup>42</sup> British Parliamentary Papers (BPP), *Annual reports from British consuls in Russian, Turkish, Rumanian and Bulgarian ports on trade and navigation, anni 1866-1890* (cfr. anche G. Harlaftis, *The role of the Greeks in the Black Sea trade, 1830-1900*, in L.R. Fischer, H.W. Nordvik (a cura di), *Shipping and trade, 1750-1950: Essays in international maritime economic history*, Lofthouse Publications, Pontefract, 1990).

caricamento solo nelle tappe intermedie, ovvero di Costantinopoli e Kertch, dove attraverso i vari agenti consolari e quelli delle case di commercio nazionali e straniere (non sono infrequenti i casi di bastimenti camogliesi operanti per case di commercio inglesi, francesi e greche), ottenevano l'informazione per i noli più profittevoli. Tra questi agenti, per esempio, dagli anni '40 figurava Pietro Schiaffino, vice-console di Marianopoli, e direttore della sezione locale della casa di commercio Enrico Rossi & Co.<sup>43</sup>; nato a Gibilterra, da una famiglia di commercianti di Camogli, è assai probabile che egli abbia rivestito un ruolo di primo piano nel mettere in connessione gli armatori camogliesi con le principali case di commercio locali. Tuttavia, la rete dei camogliesi, in rapida espansione, non si limitava al mar Nero: garantire una presenza nei luoghi di consegna della merce era ugualmente, se non di più, importante. Per questo motivo, già dai primi anni '50, si osserva una graduale migrazione finalizzata a occupare le piazze di commercio maggiori tra quelle frequentate dai bastimenti di Camogli: la presenza di cognomi quali Schiaffino e Olivari, registrata nelle liste dei rappresentanti all'estero della locale Mutua di Assicurazione Marittima<sup>44</sup>, in porti quali Cardiff, Glasgow, North Shields o Leith, tutti assai frequentati dai brigantini camogliesi, costituisce una testimonianza importante di questa tendenza.

I rapporti commerciali con l'Inghilterra, dopo l'abolizione delle *Corn Laws* e del *Navigation Act* sul finire degli anni '40, si erano notevolmente intensificati. Questo aveva contribuito a compiere, da parte dei camogliesi, un primo salto di qualità notevole, mediante la creazione di un flusso di commercio integrato, basato su due merci differenti, il grano e il carbone. Proprio il viaggio del *Dittatore Garibaldi* rappresenta solo una delle tante testimonianze di questo duplice commercio, che si compieva dentro e fuori il Mediterraneo: abbandonato il mar Nero, infatti, il brigantino comandato da cap. Razzeto si diresse poi a La Valletta - sin dagli anni '30 porto assai frequentato dai capitani camogliesi,

<sup>43</sup> Sulla figura del vice-console Pietro Schiaffino ho raccolto personalmente diverse informazioni, tratte dagli archivi di stato di Torino e di Napoli, oltre al *Gibraltar Register of inhabitants* del 1834. Nato a Gibilterra nel 1811, da Prospero Schiaffino, commerciante di origine camogliese residente a Gibilterra dal 1802; ha un fratello capitano di bastimento, Schiaffino Giuseppe, e due sorelle. Già negli anni '40 si trova a Marianopoli: nel 1844, su suggerimento del console generale del Regno di Napoli e grazie al sostegno di commercianti influenti (quali Gustavo Gerbolini e Giovanni Mimbelli) ottiene il titolo di vice-console di Marianopoli per il Regno di Napoli. Nel 1850 riceve il medesimo incarico da parte del console generale del Regno di Sardegna. Sul finire degli anni '50 richiede più volte la sua sostituzione a favore di Filippo Lagorio, suo successore effettivo nel 1861, a causa di problemi di salute. Ast, *Consolati nazionali, Consolato di Odessa*, 6; Asn, *Esteri*, 2916.

che avevano inserito l'isola mediterranea all'interno di un sistema di traffico che coinvolgeva anche la Sicilia e le coste nordafricane<sup>45</sup> - e di qui partì per Limerick, dove arrivò in ottobre e scaricò il grano; successivamente, anziché ritornare in zavorra nel Mediterraneo per riprendere il traffico granario, si diresse a Cardiff, dove lo attendeva un carico di carbone destinato a Tolone e Genova<sup>46</sup>. Giunto a destinazione, solo nel febbraio successivo riprese il mare, ripetendo almeno altre due volte le medesime operazioni<sup>47</sup>.

Nel contesto di Camogli, il caso del *Dittatore Garibaldi* non costituisce un esempio isolato: nel solo 1861 sono ben 46 i bastimenti camogliesi a compiere una rotta sostanzialmente simile<sup>48</sup>, rotta in cui si evidenzia la connessione tra grano del mar Nero e carbone inglese. All'indomani dell'unificazione italiana, la comunità marittima di Camogli sembra già possedere alcune delle caratteristiche che la possano identificare come 'globale'.

### La dimensione 'globale'

Nei decenni successivi, una serie di fattori concomitanti posero fine alla partecipazione di Camogli al traffico del grano del mar Nero; l'introduzione della tecnologia a vapore nella navigazione determinò la pressoché totale fuoriuscita dal Mediterraneo dei bastimenti a vela che fino a quel momento avevano gestito, in assenza di alternative, il cabotaggio internazionale. Poiché l'utilizzazione della propulsione a vapore cominciò a diffondersi in prima istanza nella marina mercantile britannica, è naturale che furono proprio le compagnie di navigazione inglesi a beneficiare maggiormente del forte vantaggio che il vapore offriva all'interno dei confini del Mediterraneo; si produsse un totale sovvertimento della geografia economica e delle attività marittime dei paesi mediterranei, che si concentrarono sull'azione di poche compagnie sovvenzionate per la gestione del grande cabotaggio interno al Mediterraneo (la Rubattino e Florio in Italia, poi Ngi, le *Messageries*

<sup>44</sup> Civico Museo Marinaro di Camogli, *Assicurazioni varie*, Rappresentanti all'estero dell'Associazione di Mutua Assicurazione Marittima Camogliese, 1865.

<sup>45</sup> Cfr. Asge, *Ruoli di equipaggio*, 1830. Sono numerosi i casi in cui le navi compiono scali nel capoluogo maltese.

<sup>46</sup> Asge, *Sanità, Arrivi dall'estero*, 610.

<sup>47</sup> Asge, *Ruoli di equipaggio*, 1861, n. 7933 e Asge, *Ivi*, 1862, n. 6254, rilasciato il 2 dicembre 1862.

<sup>48</sup> Asge, *Sanità, Arrivi dall'estero*, 607-610. Tra i 100 arrivi di bastimenti camogliesi registrati nel porto di Genova, ben 36 provengono da porti inglesi dopo aver caricato carbon fossile. Tra i porti più frequentati: Cardiff, Hartlepool, Troon e Swansea.

Marittimes francesi e, soprattutto, il *Lloyd Austriaco* che aveva base a Trieste), o finirono per dedicarsi, con le loro marinerie tradizionali, al piccolo cabotaggio locale o alla navigazione oceanica attraverso nuove rotte<sup>49</sup>. In questo contesto, sono di fondamentale interesse le consultazioni operate dal Ministero di Marina nel contesto dell'Inchiesta Boselli del 1881-82: ogni centro o comunità marittima esprime il proprio parere sulle sorti della navigazione a vela e a vapore, esprimendo punti di forza e debolezze di ciascuna. Generalmente, si rileva come per la navigazione a vela fossero aperte solo due attività, il piccolo cabotaggio su scala locale (soprattutto nel Mezzogiorno, cfr. Trapani) e la navigazione oceanica, sulle tratte in cui il vapore non era ancora abbastanza competitivo per mancanza di rifornimenti e per i noli mediamente più alti che si richiedevano.

Evitando di approfondire il dibattito sulla rivalità tra vela e vapore e di illustrare in maniera dettagliata le numerose cause del progressivo avvicendamento tra le due, dal momento che una simile esposizione esulerebbe dagli obiettivi del presente contributo, vale la pena di concentrarsi su quanto segue: allontanata suo malgrado dal Mediterraneo, nel corso dei decenni successivi la comunità marittima di Camogli dimostrò una notevole resilienza, reimpiegando le proprie navi in diversi contesti internazionali. Infatti, nonostante la vela avesse perso la propria competitività nel cabotaggio mediterraneo, dove le navi a vapore potevano offrire servizi più regolari, rapidi ed economici, essa seppe ritagliarsi un proprio margine di azione, andandosi ad aggiudicare, sulle piazze più lontane dal continente europeo, il commercio di diversi beni a basso valore nominale (guano, legnami, riso, nitrati, ecc.), il cui trasporto non risentiva delle necessità di celerità e regolarità che avrebbero altrimenti favorito il vapore.

Alla fine degli anni '80 dell'Ottocento, il raggio d'azione della comunità di Camogli aveva raggiunto una dimensione globale; navi, capitani e commercianti di origine camogliese si ritrovano nei porti e nelle regioni più remote del mondo. Le navi, che caricano le proprie merci nei paesi più esotici, fanno ritorno nel Mediterraneo, e quindi a Camogli, solo dopo diversi anni di navigazione oceanica. Nel 1885, approda a Falmouth lo *Schiaffino Padre*, brigantino a palo di 774 tonnellate di registro, proveniente da Rangoon e carico di riso, destinato successi-

<sup>49</sup> Un'introduzione generale al fenomeno della transizione: D. Haedrick, *The tentacles of progress. Technology transfer in the Age of Imperialism*, Oxford University Press, 1988. I volumi dell'inchiesta Boselli: *Inchiesta sulle condizioni della marina mercantile italiana e sui mezzi più acconci ed efficaci per assicurarne l'avvenire e promuoverne lo svolgimento*, Tip. Eredi Botta, Roma, 1882 (voll. 6). Sul cabotaggio, anche: G. Moricola, *Il cabotaggio in età postunitaria*, in P. Frascani (a cura di), *A vela e a vapore* cit., pp. 55-82.

vamente a Brema. Il viaggio si ripete l'anno seguente, con il trasporto di carbone da Cardiff a Singapore e il successivo ritorno con le stive piene di riso per l'Inghilterra<sup>50</sup>. Alcuni anni dopo, nel 1891, la stessa nave imbarca un carico di tek a Moulmein (Birmania), e dopo uno scalo alle isole Mauritius lo consegna a Cardiff<sup>51</sup>.

Negli stessi anni, il capitano Olivari, al comando dello *Zio Battista*<sup>52</sup> (738 tonnellate), naviga lungo un commercio triangolare, che unisce Cardiff, Capetown e Pensacola, per il trasporto, rispettivamente, di carbone (da Cardiff a Capetown), mattoni (da Capetown a Pensacola) e legnami (da Pensacola a Cardiff). Diversi anni prima, già nel 1866, la nave *Provvidenza* e il brick bark *Lima*, di proprietà della ditta Giovanni Figari e Figli, tra le più importanti case di commercio di Lima, figurano tra le imbarcazioni denunciate per la pratica del traffico di *coolies* cinesi che si compieva in quel periodo tra Macao e le coste peruviane<sup>53</sup>. Tale trasferimento geografico delle attività marittime, che non coinvolgevano più, se non marginalmente, le acque del Mediterraneo, generò numerose conseguenze sul tradizionale assetto economico e sociale della comunità di Camogli: i mutamenti si possono osservare su una duplice scala, sia al livello delle attività armatoriali sia nella gestione del lavoro marittimo.

Nei decenni precedenti, quelli corrispondenti al *boom* del commercio granario, il panorama armatoriale di Camogli era estremamente parcellizzato: nelle liste dei bastimenti assicurati presso la locale mutua marittima figuravano numerosissimi armamenti singoli, che esaltavano le figure di 'capitani-armatori', i quali, in piena continuità con il passato, possedevano una sola nave, su cui esercitavano anche il ruolo di comando<sup>54</sup>. Negli anni '80, invece, la situazione si modifica radicalmente: nonostante i bastimenti siano mediamente cresciuti in dimensioni e valore (in soddisfazione anche dell'esigenza di percorrere rotte più lunghe), nelle liste si ritrovano diversi personaggi che risultano proprietari di un numero maggiore di navi, dalle tre alle sette se presi singolarmente<sup>55</sup>, ma che, appartenendo a un nucleo ristretto di famiglie, vanno a comporre diversi gruppi armatoriali che giungono ad assom-

<sup>50</sup> Acs, *Ministero di marina, Direzione generale della marina mercantile, Divisione premi compensi e tasse*, 56, *Movimento di bastimenti nazionali nei porti esteri*, Rangoon.

<sup>51</sup> Ivi, 61, *Movimento di bastimenti nazionali nei porti esteri*, Moulmein; *Ibidem*, Mauritius.

<sup>52</sup> Ivi, 57, Capetown; Ivi, 58, Capetown.

<sup>53</sup> Acs, *Ministero della Marina, Direzione generale della marina mercantile, Miscellanea uffici diversi 1861-1869*, 271.

<sup>54</sup> Cfr. numerosi Ruoli di equipaggio in cui risulta la piena identità tra capitano e armatore. Asge, *Ruoli di equipaggio*, anni 1850-1865.

<sup>55</sup> Civico Museo Marinaro di Camogli, *Assicurazioni varie*, Lista dei bastimenti assicurati presso la Società di Mutua Assicurazione Marittima Camogliese, 1881. Tra i più importanti: Bertolotto Giovanni Battista (3), Boggiano Emanuele (3), Bozzo Andrea (3),

mare decine di bastimenti<sup>56</sup>. Scompare, dunque, la figura del 'capitano-armatore', che si sdoppia in una componente di terra, con funzioni prevalentemente commerciali, e in una componente di mare, rappresentata spesso da un membro giovane della famiglia stessa<sup>57</sup>, avente competenze legate quasi esclusivamente alla navigazione. A tale disgiungimento concorse la diffusione del telegrafo, che rivoluzionò le modalità di trasmissione delle informazioni, in particolar modo di quelle di carattere commerciale: molti armatori camogliesi possedevano un proprio ufficio in città (Genova), da dove gestivano ogni dettaglio della propria attività, raccogliendo e analizzando le notizie sull'andamento dei noli per poi trasmettere al proprio capitano tutte le informazioni necessarie al maggior guadagno. Talvolta, inoltre, gli armatori viaggiavano fisicamente e in prima persona per contrattare i noli più profittevoli per le proprie imbarcazioni: al centro di tale mercato vi era Londra, dal momento che tutte le grandi compagnie di commercio internazionali possedevano un proprio ufficio nella capitale britannica, che rappresentava il vero e proprio cuore finanziario dell'economia mondiale<sup>58</sup>.

Tra detti armatori, si può annoverare Emanuele Boggiano, una figura esemplare per una efficace rappresentazione del mondo armatoriale di Camogli nell'ultimo terzo del XIX secolo. Proprietario di tre

Chiesa Biagio (3), Degregori Fortunato (3), Degregori Giovanni Battista (5), Ferro Fortunato (3), Figari Fortunato (3), Olivari Biagio (4), Olivari Fortunato (4), Ottone Fortunato (3), Razeto Antonio (3), Razeto Gaetano (3), Razeto Giovanni (3), Razeto Martino (4), Razeto Stefano (3), Repetto Giovanni Battista (7), Schiaffino Antonio (3), Schiaffino Enrico (3), Schiaffino Fortunato (3), Schiaffino Giovanni (3), Schiaffino Pellegro (5), Schiaffino Rocco (3).

<sup>56</sup> Ne consegue un quadro così ripartito: Bertolotto (12), Cichero (10), Degregori (16), Mortola (16), Olivari (19), Razeto (26), Repetto (11), Schiaffino (62). Soprattutto nel caso degli armatori Schiaffino, permane una struttura fortemente parcellizzata, che non deve farci pensare che a una proprietà e a un controllo unitario riguardante le attività di ogni singolo bastimento. Questo tipo di quadro è più rispondente ai casi dei Bertolotto, Degregori e Repetto.

<sup>57</sup> È una pratica che diventa assolutamente frequente e preponderante: solitamente sono i parenti più giovani a ottenere il comando del bastimento. Spesso, in assenza di parenti prossimi con le qualifiche necessarie, si ricorre alle parentele acquisite: in caso di matrimonio, non è raro ricevere un comando insieme alla dote. Cfr. caso di Ferrari Giovanni Bono e Chiesa Bartolomeo, entrambi cognati di Schiaffino Erasmo, di cui sposano le due figlie.

<sup>58</sup> Sui legami tra mondo finanziario e armatoriale inglese: S.G. Sturmev, *British shipping and world competition*, The Anthlone Press, London, 1962; A.W. Kirkaldy, *British shipping: its history, organization and importance*, Kegan Trench Trubuer & Co., London, 1914; S.D. Chapman, *The rise of merchant banking*, Routledge, London, 1984. In particolare sul ruolo ricoperto dalla comunità greca di Londra: T. Catsiyannis, *The Greek community of London*, Nikos Smyrnis, 1992; G. Harlaftis, *A history of Greek-owned shipping. The making of an international Tramp Fleet, 1830 to present day*, Routledge, London, 1996; Id., *Patterns of ownership and finance in the Greek deep-sea steamship fleet, 1880-1914*, «Research in Maritime History», St. John's Newfoundland, No. 6, 1994, pp. 139-165.

bastimenti (il *Fedele*, il *Quaker's City* e il *Rocco Schiaffino*), Emanuele Boggiano risulta tra gli armatori più attivi e intraprendenti dell'intero panorama di Camogli: in costante contatto con i propri capitani<sup>59</sup>, conosceva e praticava gli ambienti internazionali, costituiti da mediatori, *broker* e grandi compagnie di commercio per cui metteva a disposizione le proprie navi. Per esempio, il 5 aprile 1880, con la mediazione della compagnia H. Clarkson & Co., contrae un nolo per il suo bastimento di maggiori dimensioni, il *Quaker's City* (872 tonnellate di registro), con l'obbiettivo di caricare del riso nel porto di Rangoon e successivamente trasportarlo in Inghilterra per conto della ditta G.B. Haynes<sup>60</sup>. Lo spostamento dal mar Nero alla navigazione oceanica dunque, come si può ben comprendere, aveva causato un trasferimento del polo economico e finanziario dalle piazze di Genova, Marsiglia e Odessa, in cui gli operatori italiani occupavano una posizione determinante, a favore di intermediari e commercianti britannici.

Passando dal versante finanziario e commerciale a quello del lavoro marittimo, che ha per naturali protagonisti capitani e marinai, un'altra conseguenza del trasferimento dei traffici camogliesi riguardò proprio la composizione degli equipaggi stessi, che furono drasticamente modificati; ancora negli anni '50 e '60, sui bastimenti di Camogli l'equipaggio era composto perlopiù da elementi locali, talvolta appartenenti alla medesima famiglia. Ciò nonostante, anche se limitatamente riguardo ai soli marinai (e mai al capitano), poteva accadere che anche membri di comunità marittime vicine fossero arruolati a bordo delle navi camogliesi: si trattava comunque di marinai rigorosamente liguri e solo più raramente provenienti dalle coste della Toscana<sup>61</sup>. Naturale conseguenza della composizione localistica degli equipaggi era la gestione della vita di bordo fondata su fiducia e un senso di appartenenza comune, che spesso univa in maniera stretta il capitano ai propri marinai, anche in virtù di una diffusa mobilità verticale.

L'estensione delle rotte e la fuoriuscita dal Mediterraneo, invece, incrociandosi con una crescita esponenziale del fenomeno della diserzione, soprattutto nei porti dell'America Latina, rivoluziona il sistema

<sup>59</sup> All'interno del materiale documentario conservato dal Civico Museo Marinaro di Camogli si trova una discreta mole di corrispondenza tenuta da Emanuele Boggiano nella gestione delle proprie attività; riceve lettere da Costantinopoli, da Batavia, da Filadelfia, prevalentemente da parte di propri capitani, suoi parenti, che relazionano in merito a problemi occorsi nella navigazione (un'avaria che obbliga a contrarre dei prestiti improvvisi, una malattia a bordo ecc.).

<sup>60</sup> Civico Museo Marinaro di Camogli, *Noli*, contratto tra Emanuele Boggiano e la ditta G.B. Haynes, Londra, 5 aprile 1880.

<sup>61</sup> Non di rado si trovano registrati nei Ruoli di equipaggio marinai provenienti da Piombino o dall'Isola del Giglio. Cfr. Asge, *Ruoli di equipaggio*, anni 1850-1865.

fiduciario proprio dei bastimenti camogliesi: l'assidua frequentazione delle coste sudamericane, nonostante garantisca noli vantaggiosi, si traduce in una costante emorragia umana e professionale, una perdita economica notevole per la singola spedizione marittima, ma, in senso lato, per l'intera comunità, che perde le proprie risorse, e si ritrova costretta a ricorrere in maniera sempre maggiore all'elemento esogeno, mediante il reclutamento di equipaggi improvvisati, a seconda delle necessità del momento<sup>62</sup>. La gestione della quotidianità di bordo risente notevolmente di questi mutamenti: si ha l'impressione che si verifichi un aumento della conflittualità e che, venuto meno il rapporto fiduciario, si istituisca una distinzione più netta tra i ruoli di comando (capitano, secondo e talvolta persino nostromo), generalmente imparentati tra loro, e la parte rimanente dell'equipaggio<sup>63</sup>.

Inoltre, l'aumento del fenomeno della diserzione genera alcuni interrogativi che meriterebbero ulteriori approfondimenti: essa si incrocia con la notevole crescita dei movimenti migratori che riguardarono in maniera consistente l'Italia in generale e la Liguria in particolare. Da Camogli, essa cresce in maniera direttamente proporzionale con l'aumento delle difficoltà sostenute dal mondo armatoriale camogliese. I marinai disertano, ma essi non sono gli unici ad abbandonare il borgo ligure: anche un numero cospicuo di capitani e piccoli armatori, tra quanti non avevano realizzato il salto di qualità per l'allestimento dei grandi bastimenti oceanici, emigra, portando con sé le proprie ricchezze.

Simili difficoltà, tuttavia, contribuiscono alla creazione del quadro di 'comunità marittima globale' che si cerca di delineare; proprio l'America Latina, destinazione assolutamente preponderante nelle statistiche coeve sulla diserzione<sup>64</sup>, costituisce il più grande bacino di emigrati ita-

<sup>62</sup> Asge, *Giornali nautici*, brigantino a palo *Edinburgh*, 602/1: dopo alcune diserzioni nel porto di Pensacola, nel 1897, il capitano dovette imbarcare due marinai stranieri, il primo di origine tedesca, il secondo finlandese. Anche: Acs, *Ministero di marina, Direzione generale della marina mercantile, Divisione premi compensi e tasse*, 40, Movimenti di marinai nazionali nel porto di Buenos Ayres. Il brigantino a palo *Caterina Capurro*, cap. Schiaffino Matteo, imbarca quattro marinai, un siciliano, uno della provincia di Genova e poi un austriaco e un greco.

<sup>63</sup> Non pochi sono i casi di conflittualità che si ritrovano nella documentazione trasmessa dalle autorità consolari al Ministero della Marina, a Roma. Assai spesso i conflitti vedono contrapposte le figure di comando, capitano e secondo *in primis*, e i marinai semplici. Diversi esempi si trovano in: Acs, *Ministero di Marina, Direzione generale della marina mercantile, Miscellanea di Uffici Diversi 1861-1869*, 333-361-474-477.

<sup>64</sup> Acs, *Ministero di marina, Direzione generale della marina mercantile, Miscellanea Uffici Diversi 1860-1869*, 474, V, Commissione per la repressione delle diserzioni. Nel solo anno 1869, si registrano un totale di 856 diserzioni su bastimenti italiani; di questi, 571 avvengono in un porto dell'America Latina. La seconda destinazione, sotto la voce di «Impero Britannico», vede soli 71 casi; segue l'America del Nord con 64 casi.

liani, soprattutto liguri. In quei paesi, i marinai disertori hanno la possibilità di inserirsi in società che accolgono immigrati italiani in un numero sempre più consistente; generalmente, essi abbandonano la navigazione, almeno per qualche tempo, trovando impiego nelle *pulperie* della Boca o nelle piantagioni dell'entroterra argentino<sup>65</sup>. Al contempo, gli emigrati più qualificati, in particolar modo quelli che conducevano con sé un piccolo capitale, seguono spesso un sentiero diverso: nel tentativo di mettere a frutto le competenze acquisite negli anni precedenti, sorgono, sia in Argentina che in Perù, numerose società di navigazione dedite al cabotaggio costiero o al trasporto fluviale. I più intraprendenti, invece, fondano le proprie case di commercio: assoluta novità, considerando il fatto che a Camogli si tentarono solo raramente esperimenti di questo genere<sup>66</sup>.

L'estensione dei traffici e dei commerci camogliesi è stata sopra presentata: si consideri, però, che su queste navi viaggiavano gli uomini di Camogli. In quasi ogni porto del globo si poteva trovare un camogliese: a restituire un'immagine significativa in questa direzione concorrono proprio le fonti notarili di Camogli; quasi un paradosso, se si considera come siano proprio le fonti 'locali' per eccellenza a rappresentare la dimensione globale di una comunità. Per esempio, il 4 gennaio 1887, l'agente consolare italiano a Penang (Malesia), rilasciava un foglio di procura per la gestione di una divisione di beni, in nome di Lorenzo Bozzo, «residente e stabilito in Penang<sup>67</sup>», a favore della di lui sorella Benedetta. La medesima tipologia di documento viene rilasciata per Eleonora Olivari, moglie di Brigneti Lorenzo, residente a Boston<sup>68</sup>; innumerevoli, poi, le procure provenienti dall'America Latina, dal

<sup>65</sup> G. Ferro (a cura di), *L'emigrazione nelle Americhe dalla provincia di Genova: studi e ricerche*, Patron, Bologna, 1990-1992, vol. II; N. Cuneo, *Storia dell'emigrazione italiana in Argentina: 1810-1870*, Garzanti, Milano, 1940; E. Scarzanella, *Italiani d'Argentina: storie di contadini, industriali e missionari italiani in Argentina, 1850-1912*, Angeli, Milano, 1999.

<sup>66</sup> La storia della Casa Figari & Hijos è emblematica: il fondatore, Giovanni Figari, si stabilì a Lima negli anni '40 del secolo. Compare citato dal console sardo a Lima nel 1852: Ast, *Consoli nazionali, Lima*. «Figari Giovanni, nativo di Camogli, Provincia e Ducato di Genova, commerciante in Lima, ivi ammogliato, da più di dodici anni con famiglia, che non ha intenzione di tornare in patria, tiene un capitale di trentamila pezzi e più». Compare in più occasioni come rappresentante della Mutua Camogliese a Lima: Museo Civico Marinaro di Camogli, *Assicurazioni varie*, Rappresentanti all'estero della Società di Mutua Assicurazione Marittima Camogliese, 1881. La stessa casa di commercio Figari si trova implicata nel traffico di *coolies*, dal momento che il governo peruviano notifica diversi bastimenti che operano tale trasporto per conto della casa Figari: Acs, *Ministero della Marina, Direzione generale della marina mercantile, Miscellanea uffici diversi 1861-1869*, 271.

<sup>67</sup> Asge, *Notai III Sezione*, 689, n. 62.

<sup>68</sup> Asge, *Notai III Sezione*, 1616, n. 515.

momento che la presenza di camogliesi a Buenos Ayres, Montevideo o Callao era assai rilevante. Soprattutto in questi luoghi, infatti, per un capitano o un marinaio di passaggio, trovandosi nel bisogno di reperire dei testimoni per la stipula di un determinato contratto, era assai facile trovare volti conosciuti e provenienti dal medesimo borgo<sup>69</sup>.

Con il tempo, come anticipato, si assiste a una diminuzione generalizzata delle attività marittime in termini quantitativi: il processo è duplice, e coinvolge sia la cima della piramide sociale, sia la base. Da una parte, si verifica un restringimento dei gruppi armatoriali (dovuto alle maggiori necessità finanziarie richieste per l'armamento di una singola imbarcazioni), dall'altra ne consegue la diminuzione delle possibilità di impiego nel settore marittimo (dal momento che la composizione numerica degli equipaggi non muta sensibilmente, navi più grandi non richiedono maggiore manodopera); tuttavia, il continuo movimento e la ripetuta frequentazione di realtà specifiche (Penang per esempio) e le possibilità di arricchimento e mobilità sociale offerte dai paesi latino-americani, in cui moltissimi camogliesi si inseriscono, può suggerire, agli storici, una riconsiderazione dei confini ideali della comunità, tesi che si potrebbe estendere a tutte le comunità marittime di questo genere. Infatti, sembra riduttivo limitare una comunità marittima ai confini amministrativi del borgo cui si riferisce; piuttosto, si potrebbe ipotizzare che una comunità marittima si 'muova' con le proprie navi e i propri marinai, finendo per creare una comunità ampliata, "diffusa", composta dalle reti di interessi, dalle connessioni economiche e commerciali e dai legami familiari che si mantengono attraverso regioni tra loro distantissime, ma che non interrompono le comunicazioni con la madrepatria. Una «comunità globale», che travalica la dimensione locale per sopravvivere nel mondo che sperimenta la sua compiuta globalizzazione.

<sup>69</sup> Asge, *Notai III Sezione*, 504, n. 630: è il caso di cap. Figari Benedetto di Gio. Batta, trent'otto anni, nella necessità di procurare la moglie Angela Massa per la gestione delle proprietà: «[...] presenti i signori Cichero Fortunato, fu Antonio, di anni trentasei, nativo di Camogli (Genova), negoziante in Calle 25 de Mayo, 81, e Antola Angelo di Pasquale, d'anni ventisei, nativo di Genova, impiegato in Calle 25 de Mayo, 81, ambi qui dimoranti, testimoni noti e idonei.

