

# Attività marinare degli Estensi

(Contributo per la storia delle Corporazioni, del diritto marittimo amministrativo della Marina Italiana)

Pur non presentando all'esame dello storico ed all'ammirazione dei posteri fatti memorabili, e nulla aggiungendo alle infinite glorie d'una marineria ultramillenaria, quale l'Italiana, ritengo non privo di utili insegnamenti lo studio di ciò che si può genericamente definire attività marinara degli Estensi. Non intendo riferirmi a quanto possa esser stato da essi compiuto in unione agli altri marchesi Obertenghi, e in rapporto alle operazioni belliche della marca ligure, ma degli intendimenti o delle realizzazioni attinenti ai periodi successivi, da quando cioè vengono gettate le fondamenta sulle quali poggerà l'edificio del principato estense.

I principii ne sono, s'intende, alquanto umilianti per chi amava assumere posizioni indipendenti e svolgere una politica propria; ma il signor di Ferrara aveva ereditato la posizione del Comune, in questo campo davvero non troppo felice, e per giungere a rovesciare i canoni fondamentali della politica marinara della Serenissima ben altra energia ci sarebbe voluta e ben altra potenza morale e materiale.

Quando Rinaldo, Azzone ed Obizzo d'Este sono nominati il 14 agosto 1317, protettori e difensori della città di Ferrara, con mero e misto impero, questa aveva ormai perduta la possibilità di essere il solo emporio — e indipendente — del traffico intenso avviato da secoli tra il mare e la valle del Po. Se anche, come precisa lo Schaube (1), non si deve dar fede alla « narrazione attraente e vivace » della « Chronica parvula Ferrariae », è pur vero per attestazione dello stesso storico che degno di rilievo era il traffico di cabotaggio svolto da piccole navi nell'ambito dell'Adriatico sin nell'Apulia, e che i Ferraresi portavano a vendere almeno sino a Piacenza anche le mercanzie del Levante. Ma, dopo i trattati del 1240 con Venezia e del 1258 con Ravenna, la vecchia città si era veduta

(1) « Storia del commercio dei popoli latini del Mediterraneo sino alla fine delle Crociate » Torino, U.T.E.T., 1915, pagg. 879 e 902.

togliere il monopolio della navigazione alle foci del Po, mentre navi e fortezze veneziane vigilavano sull'estuario alla rigorosa osservanza dei patti proibitivi. Dimostrazione antica quanto convincente, non prima nè ultima nella numerosa serie, che, sino a quando almeno non sia stata raggiunta dagli Stati un'armonica intesa, la forza delle armi ed essa soltanto significa sul mare, più ancora che in terraferma, vita, potenza, sicurezza.

Siamo giunti al tempo dell'istituzione del «Capitano del Golfo»; ci avviamo verso il secolo in cui il Senato ordinerà alle proprie navi (1) « quod omnia navigia et galeas armatas quas reperirent in illo mari debeant capere et intromittere pro conservatione nostri status et securitate omnium euntium et redeuntium ». La sicurezza dello stato è nel tempo stesso la sola garanzia per tutti coloro — di qualunque nazionalità essi siano — i quali con intendimenti non ostili intendano avvalersi dei benefici immensi che il mare arreca: la forza armata della Serenissima può sola consentire il contemporaneo raggiungimento delle due finalità e dare allo Stato potenza, a tutti i ben intenzionati tranquillità e ricchezza. E a nulla approdano le lagnanze, variamente ripetute, dei re di Napoli sull'immobilizzazione della propria flotta cagionata dalle squadre del golfo: pronta però Venezia, qualora si fossero levate lamentevoli per danni patiti, a negare la propria effettiva giurisdizione persino nelle acque territoriali di Primaro (2).

Il vincolo alla libertà di commercio era nel secolo XIV divenuto talmente gravoso e monopolista che il 18 luglio 1303 il doge non esitava a negare al marchese d'Este il permesso di transito per le acque venete d'una partita di grano acquistato all'estero e a lasciar sperare che Venezia avrebbe potuto darne del proprio (3). Militarmente poi, troviamo sul Po una «tansa» veneta, il cui capitano proprio da Ferrara chiede al doge lo stipendio bimestrale dei suoi soldati (4); nel 1312 abbiamo il legno di Ferrara, il cui comito era a quanto parrebbe, incaricato fra l'altro di redigere una statistica sul movimento mercantile (5); già nel 1308 infine, in occasione dell'occupazione di Ferrara da parte dei veneto-pontifici, i delegati papali consentono a che Venezia occupi Castelledaldo, il ponte, la torre e il borgo di S. Marco, e costruisca un forte sul Po alla punta della Stellata od altrove, ed un altro verso Argenta (6). Tutto questo apparato di forze, parzialmente mantenuto anche dopo l'occupazione

(1) Ro. A.o S.o Venezia, Memorie antiche importanti per supplire in parte al vacuo dei Commemoriali, IV, c. 41.

(2) « I libri Commemoriali della Repubblica di Venezia », Regesti a cura di Predelli, Venezia, *Tip. del Commercio*, 1, n. 605 del 5 marzo 1314 e passim.

(3) *ib.*, 1, n. 115.

(4) *ib.*, 1, n. 119.

(5) *ib.*, 1, n. 547.

(6) *ib.*, 1, n.ri 387 e 394.

armata della città da parte dei Veneziani, doveva servire ottimamente al « visdomino » veneto che prima e dopo i fatti del 1308 troviamo in Ferrara in atto, persino, di disporre atti esecutivi <sup>(1)</sup> a tutela più o meno legale dell'osservanza dei trattati.

Nonostante le burrascose vicende, la navigazione sul Po e agli estuari aveva conservato notevole importanza; ne sapeva qualcosa in proposito quel cavalier bresciano Alessandro de' Tangetini il quale, chiamato podestà in Ancona, mentre vi si dirigeva con due giudici, due cavalieri ed altri famigliari, veniva assalito nelle acque venete presso il porto di Volano dalle genti di Azzone d'Este e trascinato prigioniero a Ferrara rimanendovi sette mesi <sup>(2)</sup>. Ben notava il Pontefice Clemente V, lamentando che il vicario di Re Roberto in Ferrara frapponesse intralci alla navigazione veneta nel solo canale pel quale era consentita in forza dell'ultimo trattato, che gran parte delle rendite del ferrarese consistevano appunto nelle tasse sulla navigazione <sup>(3)</sup>. Per quanto la parte maggiore non fosse data da traffico indigeno, pur tuttavia non doveva applicarsi solo quel Gerardino navigante, di Ferrara, cui il 16 settembre 1337 si accordava privilegio di cittadinanza veneziana per dimora di 15 anni, col divieto di trafficare nel fondaco dei tedeschi se non avrà fatto « gli imprestiti pubblici ».

Ormai gli interessi commerciali tra Venezia e Ferrara erano talmente avviati, Ferrara convinta dell'inutilità di reagire alla preponderanza di Venezia, e questa interessata al mantenimento dello « statu quo » nella bassa valle padana, che anche l'assunzione degli Estensi alla signoria — per quanto inevitabilmente destinata ad imprimere all'azione di governo maggior energia e coesione di quelle che fosse possibile avere in regimi a base democratica — non poteva destare soverchia preoccupazione almeno per lungo decorso di tempo. Qualche screzio inevitabilmente nasce, ma cagionato soprattutto da eccesso di zelo o forse meglio da malanimo degli ufficiali addetti alla sorveglianza dei traffici: cose di tutti i tempi. I marchesi sono ben consci che la floridezza della città è conseguenza dei buoni rapporti con la potente vicina, e perciò Nicolò d'Este dispone la posa di pali di segnalamento occorrenti alla navigazione (anche se i chiogetti guardando in distanza la scambiano per una « palata » che impedisca loro l'accesso al porto cui avevano diritto di approdare), assicura ai veneziani libertà di traffico, dichiara che restituirà loro quanto venne indebitamente percepito per diritto di bolletta non potendosi estendere alle venete l'obbligo fatto alle navi uscenti dal ferrarese di munirsi di bolletta <sup>(4)</sup>. La vita procede così

(1) *ib.*, 1, n. 597 del 21 gennaio 1314

(2) *ib.*, 1, n. 606

(3) *ib.*, 1, n. 585.

(4) «I Libri Comm.» cit. III, n. 479-480.

tranquilla che Venezia non esita a farsi garante del trattato di amicizia e alleanza tra i Carrara e gli Este, che pur lascia a questi ultimi il possesso del Polesine di Rovigo, Lendinara e Badia, e riconosce certi diritti loro sul castello di Vighizzolo, chiave dei possessi estensi di oltre Po (1). E per sicurezza propria, Venezia non esita a difender anche con le armi lo stato-cuscinetto degli Estensi e a far stazionare nel porto di Primaro alquanti navigli a difesa di Aldobrandino III e dei Ferraresi, impedendo così il passaggio del Po agli uomini di Bernabò Visconti in guerra con Mantova e Ferrara per proteggere — come quegli afferma — gli interessi di Francesco III d'Este (2).

Non era del tutto priva d'importanza l'attività privata dei Ferraresi in Venezia. Noto una discreta serie di sequestri disposti dal doge a lor danno nel maggio 1310 (3); un certo numero di richieste di cittadinanza veneziana « pro tempore » (4); un Lanzarotto dei Contrarii da Ferrara addirittura cancelliere del capitano generale in Schiavonia (5). Rilevo infine un contratto del 21 luglio 1356 (6) pel quale Bonaguisa falegname e mastro Giunta, abitanti in Ferrara, ricevono a prestito dalla signoria 1000 ducati d'oro da restituirsi a rate annuali di 150 ducati, e si obbligano a costruire 4 molini sopra sandoni da collocarsi nonostante l'opposizione di chi si sia in luogo a lor scelta del canal di Castello; della restituzione si fan mallevadori Lorenzo Querini e sei Consiglieri tra i quali un Loredan, un Bragadin, un Venier, un Barbo.

Quest'atto trova forse la sua plausibile spiegazione nella riconosciuta abilità dei falegnami e carpentieri ferraresi, i quali, per essere il ferrarese una zona produttrice di grani e uno dei granai veneziani, e quindi dedito all'industria molitoria, dovevano aver acquisita una buona pratica in merito.

Sulle relazioni politiche nell'epoca seguente a questa, pochi documenti dei Commemoriali bastano a gettar ampia luce. La forza preponderante di Venezia sul mare attanagliava sempre più in lenta, ma inesorabile stretta, il potere marchionale: soffocato sul mare, nuova e grave « diminutio capitis » lo colpiva nel dicembre 1366 (7) quando, pur di conservare buone le relazioni con la Serenissima militarmente più forte, si vedeva di buon o malgrado costretto a consentire che il Visdomino veneto sequestrasse nel ferrarese le merci che provenissero da Primaro, Volano, Goro e da ogni altro porto sul mare. Il Visdomino non si presenta più come un semplice in-

(1) *ib.*, V., n. 27: 10 gennaio 1354.

(2) *ib.*, V., n. 115;

(3) *ib.*, I., n. 432;

(4) *ib.*, *passim.*;

(5) *ib.*, V., n. 123.

(6) *ib.*, V., n. 181 e 183.

(7) *Libri Comm.*, VII, n. 317.

caricato commerciale; la sua complessa figura ce lo mostra anche in veste di diplomatico autorizzato (1385) a prestar giuramento di osservanza dei patti stipulati <sup>(1)</sup>, ed ora « ipso iure » investito di poteri esecutivi ai quali poteva per mano di sua iniziativa senza bisogno di produrne richieste, come per il passato, alle autorità estensi.

Siamo in pieno protettorato, dal quale l'Estense non avrebbe potuto liberarsi se non con una fortunata, energica azione militare.

Ma per far ciò, mancava ancora il punto su cui far leva. Non era bastato che nel 1383 <sup>(2)</sup> egli comparisse in veste di creditore della Serenissima. Il marchese Nicolò doveva ben conoscere che se, sotto questo aspetto, la sua posizione era privilegiata, non differiva virtualmente da quella di un qualsiasi privato: il dualismo signoria e comune — che vediamo anche più tardi comparire — <sup>(3)</sup>, mostrava che la sua signoria sarebbe stata salda fintantochè egli avesse saputo far coincidere gli interessi suoi privati e personali con quelli generali della cittadinanza. Ma quando, accanto al signore, vediamo intervenire e ratificare alleanze il podestà di Ferrara ed il suo giudice e vicario, o il podestà stesso esercitare la patria potestà come tutore del minore marchese Nicolò, la diarchia non ancora composta in superiore unità appare troppo evidente: e induce a credere che i Ferraresi non sarebbero stati troppo inclini a seguire il marchese in una linea di condotta che avrebbe potuto nuocere gravemente i loro interessi economici, non coincidenti con quelli del signore.

Pochi anni trascorrono, ed ecco Venezia — forte nella granitica compattezza del suo elemento direttivo — capovolgere rapidamente le posizioni e riprendere, con quella superba tenacia che la distingueva, anche il predominio economico. E' il debito di 5000 ducati d'oro, che nel 1395 conduce il marchese a dare in pegno a Venezia il Polesine di Rovigo; nè la breve guerra del 1405 — terminata senza vinti nè vincitori, e, se non voluta, affrontata forse dal giovane marchese con la sua fresca e abituale gagliardia (della quale, se non erro, non poche prove restano anche nell'organizzazione interna del dominio) — era valsa a scuotere il giogo <sup>(4)</sup>: nel 1407, l'Estense — a mezzo di un suo referendario e consigliere, e di altro procuratore — riconosceva in ben 126000 ducati il suo debito verso la Serenissima <sup>(5)</sup>.

In questo clima politico nasceva la corporazione ferrarese «navariorum seu galafasiorum». Costituita regolarmente e riconosciuta

(1) ib. VIII, n. 211.

(2) ib. VIII, n. 152.

(3) ib. IX, n. 2 e 92: 3 aprile 1395 e 30 marzo 1398.

(4) ib. X, n. 16.

(5) ib. X, n. 61.

dal marchese Nicolò nel 1372, riceveva da questo i primi Capitoli, assorbiti poi con l'aggiunta di nuovi negli Statuti accordati alla « scuola, arte o collegio » nel 1392 dal marchese Alberto, fratello del defunto marchese Nicolò (1). La reiterata sanzione da parte dei signori ed il proemio dei Capitoli del 1392 bastano a fornirci una chiara idea della vera essenza giuridica di questa Corporazione: « Mandantes quibuscumque rectoribus et officialibus civitate nostre iamdiet... omnia et singula capitula statuta seu ordinamenta... in presenti nostro decreto descripta et declarata per nos confirmata et de novo concessa debeant inviolabiliter observare et facere observari sub pena amissionis gratie nostre ». Il principio della vigilanza da parte del potere costituito è affermato con l'attribuire ai rettori ed ufficiali estensi l'uso dei poteri di polizia, e col deferire agli stessi, ad integrazione dell'azione svolta dai massari dell'arte, la competenza a perseguire, chi, estraneo all'ordine od anche, come vedremo, facendone parte, violasse le norme statutarie. La Corporazione è dunque anzitutto sfornita di ogni influenza politica, incompatibile con un regime signorile, al quale essa deve soltanto fedeltà. Siamo ben lontani concettualmente, nè poteva essere altrimenti, da un organo paragonabile all'«Ordo Maris» pisano, vero e proprio organo del potere politico munito di propri poteri giurisdizionali, legislativi ed esecutivi, ed il cui influsso non poteva per contrarie circostanze giungere sino a Ferrara anche se qualche traccia esso aveva lasciato, secondo afferma lo Schaube, negli Statuti di Ancona (2). La differenza capitale è quindi funzione esclusivamente della diversa costituzione politica; nè è minimamente concepibile in Ferrara l'esistenza d'una volontà che possa comunque discordare da quella del signore o sia in contrasto anche soltanto con l'ente «Comune», posto che solo il signore ha riconosciuto e conferito alla Corporazione una giuridica personalità che la distingue tanto dalla Signoria quanto dal Comune pur sottoponendola ad entrambi. Più che un organo, è uno strumento politico e fiscale. Altra differenza notiamo in questo, che mentre l'Ordo Maris, sintetizzato nel Consolato del Mare, viene gradualmente organizzato in modo da sottomettere ai Consoli quanti vivevano del commercio per via acqua, non solo della città e sul mare, ma anche del distretto e sulle acque interne, gli Statuti ferraresi del 1392 ci configurano una Corporazione esclusivamente cittadina.

E' perciò evidente in questo punto l'influsso di Venezia dove gli Statuti dei calafati e dei carpentieri, riorganizzati dalla Giustizia (poi Giustizia Vecchia) nel 1271, pongono particolari oneri agli ar-

(1) Ro. Ar. So. Modena — Cancelleria Marchionale - Decreti e Chirografi: Registro «Nicolai II et Alberti Decreta», 1, 1379-93; da c. 37 v. a c. 40 v.

(2) Schaube, Das Consulat des Meeres in Pisa, Leipzig, Verlag von Dunker e Humblot, 1888, pag. 226.

tieri delle due specialità che, pur essendo sudditi veneziani, non abitassero « in civitate Rivalti » (1). Dove invece gli Statuti veneziani e ferraresi si differenziano nettamente, è nell'attribuzione delle funzioni spettanti ai dirigenti, oltrechè nella delimitazione dei campi materiali di attività attribuiti ai carpentieri ed ai calafati; campi tenuti in Venezia nettamente separati almeno in linea concettuale, chè nel fatto ciò non era sempre possibile. Carpentieri e calafati sono invece riuniti in Ferrara in unica Corporazione assieme coi marinai, certamente pel loro minor numero, ma anche con maggior praticità.

La diversità delle rispettive competenze dei dirigenti risalta anche dalla diversa qualifica: al gastaldo in Venezia, fa riscontro in Ferrara un massaro. Quello gode anche di poteri giurisdizionali e ha potere di conoscere le vertenze per somme sino a 5 lire costituendo con i suoi cinque giudici un tribunale di prima istanza a cui è facoltativo accedere da parte degli iscritti, mentre da giudice d'appello entro i detti limiti, e da primo giudice per somme superiori, funzionano i Giustizieri.

Al contrario, in Ferrara il Massaro — la cui durata in carica è limitata ad un anno — non ha attorno a sè dei giudici, o dei consiglieri investiti anche di funzioni giurisdizionali, ma dei semplici consiglieri amministrativi. Il loro numero è rilevante e in armonia a quanto viene stabilito per altre civiche cariche, fissato in 10 rinnovabili essi pure annualmente: il loro parere è obbligatorio allorchè si tratti di spendere per la scuola o università una somma superiore a 10 soldi ferraresi. Al contrario però del «Massaro» delle arti veneziane, investito di funzioni puramente contabili, il massaro ferrarese gode di un potere punitivo disciplinare che in taluni casi diviene addirittura discrezionale.

«Et si quis ex confratribus dicte scole aliquem confratrem percusserit, et in persona et rebus quod absit offenderit, secundum voluntatem massariorum scole satisfaciat, et emendare nullatenus recuset, quod si facere recusaverit, penam quam massarii sibi dare voluerint, vel bannum sustineat ».

Questa discrezionalità, è anche concessa ai massari di nuova nomina allorchè, « tempore reddende rationis », risulti comprovato che i massari decaduti non furono diligenti nel perseguire le infrazioni perpetrate dai componenti la scuola, e nel riscuotere le relative pene pecuniarie, alla rubrica vietante di accettare lavori di valore superiore alle 20 lire « bagatinorum ». Secondo lo Statuto, questo dell'essere inquisiti circa l'eventuale mancata riscossione delle pene pecuniarie da applicarsi a sensi dello Statuto medesimo costi-

(1) Monticolo-Besta, Gli Statuti delle Arti Veneziane sottoposte alla Giustiz'ia e poi alla Giustizia Vecchia, Fonti per la Storia d'Italia, Roma, Istituto Storico Italiano, II, 1-2.

tuisce uno dei capi più delicati di sindacato, e i massari rispondono di persona con i beni loro nè più nè meno che se si trattasse di ammanchi di cassa. Per esigere quanto era dovuto alla scuola da parte degli iscritti, i massari dovevano rivolgersi agli agenti marchionali del potere esecutivo.

La necessità di perseguire con pene speciali quanti attentassero al mantenimento dell'ordine e al rispetto dovuto al potere costituito si riflette nelle varie disposizioni per le quali la pena applicata dai massari non esclude quella comminata dagli ufficiali estensi in conformità degli Statuti cittadini, ma si innesta in questa colpendo così il riottoso sia come cittadino sia come lavoratore dell'arte. Così oltre alle pene stabilite nello Statuto della scuola, colui che avrà dato origine a risse e scandali fuor della scuola stessa dovrà essere assoggettato alle pene degli Statuti cittadini « eidem anferendis per officiales civitatis Ferarie ». La posizione dei massari dell'arte è equiparata agli effetti penali a quella del massaro della città... « si massarii qui tunc fuerint pro tempora preceperint alicui fratrum dicte scole quod debeat ire secum ad colligendum candelas et ad portandum cerrum ad Sanctum Georgium, et non veniret, solvat pro banno duodecim ferarinos. Et ultra solvat penam que aliis imponeretur per comunitatem Ferarie non obedientibus massario comunitatis ferarie ». Alle pene comuni, oltre che alle particolari, è sottoposto anche chi disturbasse con parole ingiuriose o con fatti le adunanze della Corporazione; alle pene degli Statuti e provvisioni del Comune, oltre che al diritto comune e alla condanna particolare di 100 soldi imperiali vecchi, è sottoposto chi osasse « aliquid dicere tam in scola quam extra, vel arengare vel proponere contra honorem, statum vel dominationem » del marchese e della sua casa.

Il principio dell'infrangibilità dei patti statutari viene saldamente riaffermato allorchè « ipso iure », ed anche eventualmente contro la volontà stessa dei massari e dell'intero collegio, si inibisce il reingresso nell'arte, se non previa soddisfazione pecuniaria integrale, a chi, punito per aver percosso un confratello, non tenga alcun conto del bando e delle intimazioni (da notificargli in numero di tre) e ricusasse ancora di sottostare alla pena così raddoppiata in seguito ai ripetuti atti di indisciplina.

L'influenza veneziana si manifesta chiara ed evidente nelle disposizioni regolanti i rapporti di lavoro tra i maestri dell'arte e di costoro verso chi ordinasse lavori, allo scopo di conservare la maggior possibile armonia e di tutelare con vera e propria azione corporativa i diritti civili dei singoli: in modo speciale vi influisce il 2° capitolo dell'arte dei Carpentieri. Noto soltanto, a titolo di curiosità storica, una differenza caratteristica nei costumi delle due Corporazioni: mentre in Venezia era prescritto che gli associati accompagnassero alla sepoltura il cadavere dei colleghi defunti presen-

ziando alla cerimonia dell'inumazione, in Ferrara invece essi erano tenuti... « ire ad onorandum corpus defuncti usque ad ecclesias et redire cum eredibus et affinibus defuncti ad domum habitationis ipsius ».

Severo era, come s'è detto, anche in Ferrara il rendiconto della gestione che i massari scaduti dovevano produrre ai nuovi massari e a una commissione apposita di tre « boni viri idonei », da eleggersi dall'assemblea assieme ai nuovi massari ed ai consiglieri otto giorni avanti l'uscita di carica dei massari « pro tempore ». Si manifesta in ciò l'influenza delle disposizioni amministrative stabilite in Pisa per l'«Ordo Maris», secondo le quali tre «modulatores» «buoni et discreti uomini» dell'ordine dopo prestato giuramento si riunivano assistiti da un notaio per procedere all'esame della passata gestione <sup>(1)</sup>.

Molto ben regolata appare in Ferrara la tenuta del « giornale » delle entrate e delle spese, al contrario di quanto si verificava in Venezia dove, evidentemente per difetto di precise disposizioni in merito, si sentiva nel 1437 il bisogno di confermare l'obbligo di un quaderno apposito da tenersi dallo scrivano dell'arte dei calafati. E ciò perchè i gastaldi avevano sempre ritenuto di poter toglier con sé il quaderno relativo alla loro gestione cosicchè i nuovi non sapevano mai a quale norma attenersi per la tenuta dei conti.

Per riflesso, alcune disposizioni dello Statuto Ferrarese vengono introdotte nella citata riforma del capitolare dei calafati veneziani del 1437, come quelle concernenti il divieto « nisi necessitas magna immineret » di tirar navigli in terra ferma nei giorni festivi, e, si aggiunge in Venezia, nottetempo. Mentre poi in questa città si prescrive ai calafati nel 1437 « de haver tutti li ferri che prociede a l'arte », sembrerebbe che in Ferrara parte almeno degli arnesi del mestiere appartenesse alla scuola: troviamo infatti che è proibito agli artieri prestare ad alcuno « parolos scole » senza deposito di cauzione. E troviamo anche le curiose disposizioni che fanno obbligo ai forestieri, e a coloro che vogliono apprendere l'arte, di entrare nella Corporazione versando a questa, contemporaneamente ad una tassa d'entrata (rispettivamente di 10 e di 20 soldi imperiali), una libbra di pepe e una «scutillam».

Passano gli anni, e la pratica rende evidenti quegli inconvenienti che nel primo ordinamento della scuola non erano stati preveduti: primo fra tutti in ordine di tempo e per gravità, l'impossibilità di conciliare il sistema elettivo col mantenimento d'un rigido sentimento di disciplina negli organizzati, quando a base della Corporazione si poneva in luogo di un superiore ideale un più o meno complicato congegno di pene e di multe. Era evidente che, in tali

(1) Schaube, op. cit., III.

contingenze, o il massaro applicava rigidamente lo Statuto — e le pene soprattutto pecuniarie non avrebbero fatto difetto — attirandosi gli odi e le antipatie di coloro che erano e sarebbero stati nuovamente di lì a non molto in tutto e per tutto suoi colleghi di lavoro, o egli sorvolava sulle infrazioni commesse (peggio ancora se alcune potevano «filar per occhio» ed altre no per loro stessa natura) con evidente discapito della disciplina e del suo stesso personale prestigio. Sono, sebben in più grave misura, i medesimi inconvenienti manifestatisi in Venezia e, ritengo, presso a poco dovunque l'autorità politica non fosse tempestivamente intervenuta o meglio ancora, non avesse sin dagli inizi provveduto per indirizzare opportunamente l'attività della Corporazione conciliandola con gli interessi generali.

I dieci soldi ferraresi vecchi, che lo Statuto del 1312 comminava a chi ricasasse l'ufficio di massaro, diventano nel «*Decretum Nautarum*» del 23 marzo 1429 del marchese Nicolò, ben dieci ducati d'oro «*applicandis scolle et arti predictae*» (1). La Corporazione è venuta crescendo d'importanza come rappresentante di interessi economici: l'«*ars nautarum*» ha evidentemente assorbito la precedente e più modesta arte «*navariorum seu galafasiorum*»; è un nuovo lustro che l'adorna, in grazia certo della costante cura con la quale il marchese ne ha seguito le vicende e ne ha voluto l'affermazione sino a comprendere in essa tutte le attività che avessero comunque attinenza con la navigazione.

Tutte le attività nautiche: non però tutti coloro che a tali attività si dedicavano. E ben lo sapevano quei poveri diavoli che vedevano il loro nome nelle matricole dell'arte.

«*Et cum dicti servitores vestri substineant onera gravia et insupportabilia tam pro factis domin. vestre quam pro factis communitatis Ferrarie. quibus resistere non valent. Et alii non existentes in dicta universitate, et exercentes dictam artem sint absoluti e dictis talibus gravaminibus et iustum non sit quod ipsi consequantur lucrum et commodum quotidie ex ipsa arte, et non incommodum aliquod...*» (2). E ciò per una ragione semplicissima: perchè in base al contesto dei decreti signorili costituenti ed organizzanti la Corporazione, i marittimi del distretto ed i forestieri sostenevano «*se non posse nec debere astringi ab aliquo ad intrandum in dicta universitate...* Et in tali modo de ipsis nautis derident».

Nello Statuto fondamentale del 1392 non è fatto cenno di «*comandate obbligatorie*» da prestarsi per conto dello Stato, come in Venezia: è dunque evidente che i marittimi della Corporazione erano assoggettati al pagamento di imposte reali e personali in dipenden-

(1) Ro.Ao.So. Modena, Cancell. e Decr. cit., Registro Nicolai III Epistole et Decreta, seg.to IV 1419-1441 a c. 182 v.

(2) Ro.Ao.So. Modena, Reg. cit. di Nicolò III, a c 217 v.: 25 novembre 1431.

za dell'esercizio della loro arte e degli atti della loro industria. Il lamento è riconosciuto giusto dal signore, certamente in considerazione che dall'obbligatorietà dell'iscrizione nella matricola maggiori proventi sarebbero derivati alla cassa dell'arte e perciò maggior possibilità di contribuzioni verso lo stato — confermandosi l'obbligo della tassa d'iscrizione in 5 lire marchesine — anche a prescindere dalla forma diplomaticamente abile con la quale la richiesta è presentata. Incorra nella pena di lire 5 marchesine, ogni qualvolta contraddica al decreto che renderà obbligatoria l'appartenenza alla Corporazione « quilibet persona tam terrigena quam forensis, et tam civitatis quam burgensis habitans in civitate vestra Ferrarie et in eius burgis, in dictam artem navium exercitans seu exercitare faciens per se vel alium, qui non sint descripta in eorum universitate »: e vada il provento per metà alla camera marchionale, per l'altra metà alla Corporazione. Per la verità, però, bisogna anche aggiungere che sulla legalità della petizione il marchese aveva ritenuto dover sentire il parere dei giudici costituenti il collegio dei 12 Savi della città di Ferrara.

Nel silenzio dei decreti del 1429 e del 1431 (il primo accenna ai regolamenti del 1° novembre 1409, attualmente irrimediabili) si può ritenere seguitasse ad aver pieno vigore il disposto dello Statuto del 1392 che deferiva alla competenza del giudice dei malefici della città di Ferrara ogni controversia sull'interpretazione dei capitoli « sive in sententia sive in sillabis vel dictionibus ».

\* \* \*

Sono note a tutti le vicende in seguito alle quali i duchi di Casa d'Este, premuti da settentrione e da mezzogiorno dai maggiori aggruppamenti politici costituiti dalla Serenissima e dallo Stato Pontificio, si videro obbligati ad abbandonare gradualmente le coste adriatiche ai due più potenti competitori. Premuti dalla parte di Oriente, gli Estensi rivolgono allora vieppiù la loro attenzione verso le zone ad occidente dei loro domini, ed è appunto di questo tempo la prima loro ricomparsa nelle terre lunensi <sup>(1)</sup>; costretti ad abbandonare ogni velleità di politica marinara nell'Adriatico, e ristretti dopo la guerra di Rovigo ad un, praticamente, nullo controllo della navigazione sul Po, si polarizzano attorno ad una politica di terraferma destinata a rinserrarli nell'interno del continente. E' forse la necessità intravveduta di un più ampio respiro, che suggerisce i primi mal riusciti tentativi di aprirsi il passo verso il Tirreno: il mare deve apparir loro come un ideale irraggiungibile. E' soltanto « per spasso », che Giovan Giorgio Seregni, ambasciatore ducale a Milano, comunica alla Cancelleria il 5 luglio 1500 « A Genua

(1) cfr. una mia monografia, « I primordi del principato massese » in *Giorn. Stor. e Letter. della Liguria*, VI-3.

sono entrati in porto due navi grosse la una nominata La Lomellina, l'altra Bozola, quali vengono da Levante con tante mercanzie de speciarie cottoni zambellati... Et me dicto che hanno tanti artillarie suso che bastaria a uno exercito. Et usano artillarie grosse et lunghe, su le caretta non mancho che siino li canoni francesi più grossi » (1). Dettagli costruttivi assai preziosi pur nella loro scheletricità, e atti a chiarire le norme tattiche regolanti l'impiego di questi mezzi: ma in realtà, come osservava l'ambasciatore, null'altro che una semplice curiosità per gli Stati del Duca.

Pur tuttavia, anche dopo la perdita di Ferrara, qualche aspirazione doveva essere stata coltivata in segreto, alimentata forse dall'alterna vicenda degli avvenimenti che afferrava e trascinava nel vortice delle lotte europee, or con chiara visione degli obbiettivi ed or contro lor voglia, or attori illustri ed or oscure comparse, gli stati italiani. Queste aspirazioni non erano rimaste lettera morta, ma col tempo si erano evidentemente concretate nelle istruzioni scritte o verbali che la Cancelleria Ducale impartiva ai diplomatici, agli agenti, agli informatori estensi sparsi nelle varie capitali italiane ed estere. Nessuna infatti, delle numerose comunicazioni pervenute alla Cancelleria in tempi posteriori, figura inviata « per spasso », ma, e per il loro numero, e per le località di provenienza (Genova, Venezia, Roma, Parigi, Londra, Paesi Bassi, Vienna), e per gli oggetti trattati infine, danno appunto l'impressione di essere frutto di una direttiva superiore. Tengono il primo posto — in ordine cronologico — le notizie d'indole militare e commerciale. Citerò, fra quelle, due avvisi da Livorno del 27 febbraio e del 4 settembre 1636, nei quali si danno particolari sui vascelli quadri in genere, ed in particolare su una nave del Gran Duca di Toscana di tale tipo inviata nelle acque di Malta e di Palestina (2). Non si dimenticavano naturalmente le informazioni che potevano rivestire speciale interesse per la difesa dello Stato.

« Sabato scorso passò di quà quantità di novelle macchine ed instrumenti da guerra e tra gl'altri 40 carrette a 4 cavalli con sopra vi due barche per cadauna di rame più grande di quelle dell'anno passato, e se ne passano in Fiandra, dicendosi che dovranno con l'altre venire per l'assedio di Gant, ò altre vicine Piazze, ove l'acque rendono difficili gl'approcci » (3).

Le speciali caratteristiche di quel recente mezzo atto a combattere in bassi fondali e quindi anche in acque interne giustificavano la comunicazione. Nè diversa finalità doveva avere un complesso

(1) Ro. So. Ao. Modena; Cancelleria Ducale, Carteggio degli Ambasciatori: Milano, *Segni Gio. Giorgio*.

(2) Ro. So. Ao. Modena, Cancelleria Ducale, Avvisi e notizie dall'Estero: da Livorno.

(3) *ib.*, da Parigi, 10 maggio 1673.

di avvisi pervenuti anni avanti da Venezia <sup>(1)</sup> che descriveva una nuova nave inventata dal Nobile Barbarigo e costruita a di lui spese nell'arsenale della Repubblica. Per quanto destinata alle acque di Candia, la nuova costruzione poteva servir di modello per altre di minori dimensioni ed esser fonte di complicazioni anche per l'equilibrio nella valle padana.

Se infatti nessuno poteva « penetrare il vero disegno del inventore di macchina così fatta », i competenti ritenevano concordi, e ciò confermava le prime notizie circolanti in proposito, « non possa servir ad altro che a dar scallate ». Non ho avuto agio di accertare se esista nell'Archivio di Stato in Venezia qualche notizia relativa alla nave di Barbarigo. Nel dubbio, e trattandosi d'un tentativo degno di rilievo per l'applicazione d'un sistema di propulsione dato da un sistema di ruote, trascrivo la comunicazione descrivente la nave:

« Con l'opera di 20 e più manuali si sollecita diligentemente il lavoro qui del scritto Vassello a proprie spese del Barbarigo, il disegno è molto considerabile, che essendo costruito assai bene in piccolo legno per la prova, che se ne è fatta, si spera che... habbia a riuscire anche in questa macchina misurata di 30 passi di lunghezza e di 12 di larghezza, in modo che sarà capace di tanta gente da far sbarco di M. huomeni, e di bordo così alto et con ordegni si fatti, che potranno dar scalata anco alle mura, haverà 50 cannoni di bronzo tra grossi e piccoli, 100 huomini da remo, e verrà aggettata da parecchie ruote le quali saranno maneggiate da altri 100 huomini di servizio, il Direttore sarà un Capitano Provenzale, sì che con gran curiosità si stà aspettando di vederlo perfettionato ».

Successivamente si precisa che il vascello « ha 40 remi, maneggiati da huomini, che saranno al coperto, e non saranno veduti ». L'interesse suscitato dalla nuova costruzione era veramente poco comune; la si attendeva alla prova, anzi alle prove, per valutare i requisiti sia nautici che militari. Ma, proprio all'opposto delle previsioni dei competenti (cosa del resto, com'è noto, non nuova in questo mondo), il vascello nonostante costruito in legno dolce e carico di macchine dimostrò di solcar « l'acque quanto ogni altro buon vascello », di sorpassare tranquillamente la sua brava burrasca nei mari dell'Istria, e di poter imbarcare a Pola altri 200 uomini; ma viceversa, di essere « inadatto al servizio pubblico et impotente à quei disegni, e vantaggi, che promettevano li strumenti artificiali de quali fu armato » in Venezia.

Fosse proprio questo il motivo, o non piuttosto quello accennato in una comunicazione precedente, che cioè il Barbarigo avesse venduto al generalissimo il vascello dovendo stipendiar troppa gente e temendo di non potere trarre gli sperati vantaggi (era certo fonte di

(1) ib, da Venezia, 1654, marzo 13, maggio 1 e 29, giugno 19, luglio 24, novembre 13; 1655 gennaio 15.

maggior lucro l'armare in corsa), la fine ingloriosa della spedizione doveva aver strappato, a più d'uno, un respiro di sollievo.

Miste alle informazioni d'indole militare, v'erano — come s'è detto — quelle d'indole prettamente commerciale, che però potevano talora interessare da vicino per quanto rifletteva gli interessi ed il prestigio.

« In Amsterdam sono giunti di Persia due Vascelli con mille balle di sete et altre merci di quel Regno che solevano prima andar in Italia e particolarmente a Venezia » (1). E su di una di esse, come nelle favole orientali, stava un Ambasciatore di quel Re che, a missione esaurita felicemente, offriva tra l'altro « al Principe Henrico Federico di Nassau... un tavolino d'oro massiccio, ,et... 18 perle di valore di mille fiorini l'una » oltre a vari altri regali. Scopo della missione era « contraher l'amicitia buona corrispondenza e traffico con quelli Stati com'anco l'assenso di poter nel Paese loro smaltire dette merci et levarcine dell'altre bisognose per il detto Regno ». E giustamente rilevava l'informatore estense, dimostrando una larghezza di vedute di cui vedremo nel secolo successivo altre prove presso i duchi e i loro consiglieri ed elementi responsabili:

« Onde si tiene che questo nuovo commercio pregiudicherà molto alli Italiani. perch'essi in vece di mandar merci di Persia, et particolarmente sete, ne Paesi Bassi come facevano saranno costretti a mandare a pigliarne con molto lor dispendio; e poco utile, per non dire alcuno ».

Noto di proposito questa valutazione di interessi « italiani », come elemento di importanza morale non indifferente in quanto dimostra un superamento di concezioni particolaristiche quale si poteva avere soltanto presso una classe politica colta e non chiusa in un isolamento vegetativo. La nota di proposito perchè anche su questo fattore morale si innesta l'azione svolta dal duca Francesco III, quasi un intimo nesso legasse il frutto delle osservazioni fatte dai padri e i progetti realizzatori ideati — mutate le circostanze di fatto — dai tardi nepoti. E' vero che partendo da queste premesse e dall'intima e naturale aspirazione di provvedere ai propri particolari vantaggi, nasceva per logica conseguenza il desiderio di cercare e trovare una larga base sulla quale erigere nuove fortune: e, per un comprensibile processo psicologico, era ben facile concepire la speranza di poter erigersi a nuovo centro tutelatore di questi interessi italiani, e su questa speranza architettare progetti destinati a fallire perchè intempestivi quando non addirittura irrealizzabili. Una certa dose di presunzione e di ambizione doveva costituire realmente un punto debole dell'animo di Francesco III.

« L'Abbate di Villeford ebbe a dire ad Amico suo confidente in

(1) Ro.Ao.Ss, Modena — Cancelleria Ducale, Avvisi dall'Estero; da Anversa, 20 febbraio e 3 aprile 1626.

Milano, che il Duca di Modena si allontanò dalla Francia per non esser stato contento del Re nel tempo, che egli fu in Parigi non essendo stato confidenzialmente da esso trattato, ne ammesso alle sue cene, e per essergli stata sospesa la solita pensione.»

A questo soggiunge, che « un Principe abbenchè non grande deve dar soggezione onde il Duca non poteva pretendere di essere trattato con tanta familiarità da Sua Maestà » (1).

Qui però fa indiscutibilmente capolino una certa consuetudine d'oltr'Alpe, altrettanto dannosa quanto pervicace, di non voler o non saper valutare nella loro reale portata situazioni e cose, e si potrebbe anche dire perciò di non voler o non saper prevedere. Via, Luigi XV esagerava ora nel pretendere che un Principe, « abbenchè non grande », dovesse riverenza tale a una dinastia, quella sia pure che aveva voluto nel trattato di Aquisgrana anteporlo alla stessa Repubblica di Genova (ma era poi tutta benevolenza per l'Estense?), da perdere per questo sino ogni diritto all'azione. Perchè quella tale pensione era stata tolta al Duca da quando la Corte di Francia — sono sempre parole del Villeford — aveva saputo che « questo dinaro veniva impiegato in oggetti assai vani come quelli, di costruire un porto in una spiaggia, che non è capace, e nella formazione di strade per un commercio, che non si poteva effettuare ».

Povero Francesco III, intravisto e liquidato attraverso gli occhiali affumicati d'una Pompadour, e vittima d'una politica « del momento » non atta di certo a valutare — fortunatamente per l'Italia — l'importanza del suo piccolo ducato! E non v'è chi non dubiti come in fondo il motivo per sopprimere la pensione, dati i tempi e le persone, non fosse tanto quello di disapprovare i tentativi di costruire un porto all'Avenza e di raccordarlo convenientemente all'entroterra, quanto quello più volgaruccio di trovare nuovi cespiti da scialzare.

La comunicazione concernente le dichiarazioni del Villeford, « che nulla tiene del suo » e perciò « viene certamente stipendiato dalla Corte di Francia », è relativamente tarda, ma assai istruttiva perchè ci rivela completamente i retroscena della faccenda, che si ingranano nel lavoro diplomatico preparante la guerra dei sette anni. Ed è proprio essa che ci rivela la storia dei ripetuti tentativi fatti dal duca per giungere alla realizzazione della sua aspirazione di avere un porto proprio, pel quale svolgere il traffico di importazione e di esportazione al sicuro da ogni aggravio fiscale da parte di esteri stati confinanti.

Respinto una prima volta dalla Francia, il Duca aveva tentato di tendere la mano alla Gran Bretagna; la venuta di due vascelli inglesi alla spiaggia di Massa gliene aveva porto il destro. Più pratici

(1) Ro.Ao.So. Modena, Cancelleria Ducale, Avvisi dall'Estero, Milano, 12 Gennaio 1756.

e meno troati che non le Ninfe Egerie della Corte francese; in cerca di qualche solida base nel Mediterraneo che consentisse loro di tenere a bada le marine rivali nei mari del sud non ancora assurti all'attuale importanza, ma già in via di netta ripresa sotto l'aspetto schiettamente politico, gli Inglesi non respingevano senz'altro il progetto del Duca pur non dissimulandosi le difficoltà dell'impresa.

« E' partito l'altro ieri — dice una comunicazione da Londra del 13 marzo 1755 <sup>(1)</sup> — il Signor Venturini; quegli che nell'anno scorso era stato qui spedito dal Duca di Modena con l'oggetto di attirare a sè, per mezzo delli di lui maneggi il Comercio di questa Stazione in preferenza degli altri porti d'Italia, sull'idea da tanto tempo coltivata di formarne uno à Massa; conoscendo egli forse, che l'indole degli affari così politici, che di commercio, che presentemente tiene, con questa Corte, non possa richiedere di trattenerne qui una seconda figura, oltre à quella dell'ordinario Suo Ministro ».

Su questo punto però l'informazione non era esatta, e vi sarebbe stato di che gettare il discredito sull'informatore inglese che diffondeva tali notizie... a meno che non si trattasse d'una bugia diplomatica fabbricata e buttata là per stornare ogni sospetto nelle corti continentali direttamente interessate alle vicende italiane.

Ma, se questo era lo scopo, non poteva certo dirsi riuscito. Da oltre tre settimane era già stata segnalata la presenza in Milano <sup>(2)</sup> dell'ingegnere inglese Oskenden « spedito dal Re Britannico secondo l'istanze fattegli dal Duca di Modena per prendere in esame la spiaggia di Lavenza, e vedere se si possa colà formare l'ideato porto.

Fu l'Ingegnere medesimo in replicate conferenze con Sua Altezza, e partirà egli ben presto per Massa, onde fare le più accurate osservazioni; e suggerire in seguito al Duca ciò che fosse più addattato alla situazione della spiaggia medesima ».

Nulla ho potuto rintracciare che illuminasse sull'esito della missione Oskenden, nè sono quindi in grado di riferire se l'ingegnere abbia, com'è probabile, espresso parere nettamente sfavorevole alla attuazione del progetto, ovvero se l'iniziarsi delle prime avvisaglie franco-inglesi nei mari di America abbia distolto l'attenzione della politica britannica dal Mediterraneo — il che pure è possibile ed anzi, starei per dire, più probabile ancora ove si consideri l'epoca precisa in cui questi fatti si svolgono.

Sino dal 1753 il Duca Francesco III, dopo la ripulsa francese, si era indotto ad accostarsi agli Absburgo, dai quali aveva ricevuto il Governatorato di Milano e il titolo di « Maresciallo unico al Regimento di Corazze ». Ed ecco che nel periodo 1755-56 si viene maturando una situazione alquanto ambigua. L'estense, visto che poco si sarebbe potuto sperare dall'Inghilterra, si volgeva alla corte di

(1) R. A. S. Modena, Cancelleria Ducale, Avvisi dall'Estero.

(2) Ib, da Milano, 19 febbraio 1755.

Vienna, non però con lo stesso entusiasmo d'un tempo se la solita nota da Milano d'intonazione francese ci informa che, circa nel giugno 1755 «...riconobbe il suo errore, e... per avvedimento del Conte Sabattini disacerbato dalle ristrettezze, nelle quali è tenuto in Milano....», scrisse alla Duchessa sua moglie in Parigi di palesarne l'ossequioso suo attaccamento al Christianissimo». Il quale, naturalmente, avrebbe risposto di non saper che farsene, pur essendo notorio che per tradizionale politica compito dei Borboni di Parigi doveva esser quello d'impedire il « maggior avanzamento di Casa d'Austria nella Provincia di Milano»: avanzamento ora possibile, sia pure a lunga scadenza, per il progettato matrimonio tra l'Arciduca Pietro Leopoldo e la « piccola » Principessa d'Este.

In sei mesi però molte cose erano accadute. Incombeva sull'Europa il nervosismo provocato dalla sensazione della minaccia d'una nuova guerra, per l'andamento assunto dagli « affari dell'America ». Il pericolo delle flotte inglesi e l'incertezza sull'atteggiamento di Federico il Grande stavano sospingendo Francia e Austria sulla via d'un accordo: accordo che non era possibile se una delle due parti non avesse lasciato all'altra maggior libertà d'azione nelle spinose questioni italiane. Ed ecco Francesco III divenuto null'altro che una pedina nel gioco franco-austriaco; non quindi che « il Gabinetto di Versaglia » tenesse ad ogni costo, in se e per sè, a contare il Duca d'Este tra i suoi aderenti e per questo scopo facesse sì « che l'abate di Villedor si trattenesse in Milano, e quasi tutti li giorni fosse con Sua Altezza, e si fermasse a pranzo ». Era la parte che si sentiva più minacciata, che voleva tutt'al più compiere un onorato ripiegamento se indispensabile — effettuando sulla via delle direttive secolari della propria politica la minima ritirata possibile.

E la rinuncia si appalesava tuttavia necessaria.

Il 17 febbraio 1756 si comunicava da Vienna alla Cancelleria Ducale che era stato rilevato il motivo della venuta del solito Venturini. Il progetto che egli doveva sottoporre all'esame dell'imperatrice era completo in tutte le sue parti.

Il porto doveva essere costruito nella zona tra le foci della Magra e del « Lavenza » in guisa che potessero attraccarvi per effettuare con sicurezza lo scarico « li bastimenti di mediochre grandezza ». Da notare che il porto avrebbe dovuto compiere esclusivamente attività importatrice. Dal porto, a mezzo di muli, le mercanzie e gli effetti avrebbero preso la via di Massa, Castelnuovo di Garfagnana, S. Pellegrino, Fiorino e Sassuolo, dove la mulattiera si sarebbe innestata nelle carrozzabili per Modena, per Reggio e per le altre plaghe del ducato. Ma le intenzioni del duca vanno ben oltre, e mirano a sottrarre, a favore del nuovo porto, buona parte dell'entroterra di Livorno e di Genova imponendo minime tasse sulla navigazione e sul commercio, specialmente sulle pannine, sul ferro, sullo stagno e

su altri prodotti e manufatti di prima necessità, sì che tanto i commercianti dell'Italia centrale quanto i commercianti e gli armatori d'Austria, d'Inghilterra e d'Olanda — che alimentavano la maggior parte del traffico nel Tirreno — fossero allettati a frequentare il nuovo porto. Anzi il Venturini doveva sin d'allora trattare per instaurare un regolare commercio fra Trieste e l'Avenza.

Dal lato politico si può rilevare che l'eventualità d'un urto fra Vienna e Londra non era ancora in quel tempo minimamente sospettata dal Duca, cui doveva essere sfuggito il lavoro di preparazione dell'alleanza franco austriaca — stipulata nel maggio dello stesso anno a Versailles.

Neanche a Vienna mancava chi, essendo pratico della località, dubitava della buona riuscita del disegno « per esser troppo estese e continue le spiagge sabinose, e per l'impeto con il quale la Magra sbocca in mare ». Interessante, dall'aspetto della geografia locale, questo particolare che mostrerebbe come ancora alla metà del secolo 18° non si fossero formate quelle barene che oggi raffrenano il deflusso dell'acqua alla foce, e come l'interrimento sia andato crescendo in progressione geometrica. Ma senza dubbio il Duca sperava di poter felicemente superare le difficoltà tecniche, e doveva confortarlo in quest'idea la notizia pervenutagli del favorevole esito dell'invenzione dell'architetto Melchiorri, impiegata nella costruzione del nuovo braccio del porto di Ancona e consistente nel calare in mare, fra palizzate, sacchi ripieni di breccia (1).

Comunque fosse, l'accoglienza migliore era diplomaticamente riservata al Venturini. Inteso dal Conte Cristiani, venne dal medesimo accompagnato all'imperatrice; « e le raccomandazioni di un tanto accreditato Ministro sono sempre da Sua Maestà accolte, e d'ordinario secondate; ...ed in relazione di ciò consta che il Conte Rodolfo Chodek meditò il modo di dare effetto alla favorevole disposizione di Sua Maestà ».

Lo scoppio della contagrazione era ormai imminente, e le ripercussioni del conflitto non potevano non influire sulle possibilità anche economiche di esecuzione del progetto. Il sogno di Francesco III svaniva col trascorrer degli anni, mentre a rendere più acuto il disappunto del vecchio duca pervenivano alla Cancelleria le notizie sulla fervida attività della Curia Romana nel campo della navigazione fluviale e marittima (2).

(1) Ro.Ao.So. Modena, Cancell. Duc. Avvisi dall'Estero, Roma, 27 ottobre 1755.

(2) Ro.Ao.So. Modena, Cancell. Duc. Avvisi dall'Estero, Roma, 3 ottobre 1772, 19 giugno 1776; 10 aprile 1779. Per la storia delle comunicazioni fra la costa tirrenica e gli Stati Modenesi, le condizioni della costa massese-carrarina, e il trasporto del sale tra Massa e il Modenese nel sec. XVIII v. G. MICHELI, *La strada da Parma al Golfo della Spezia*, Parma, Bodoniana, 1930, pagg. 16-20, e M. GIULIANI, *Avventura di emigrati francesi in Lunigiana nel 1714*, ib. - Cfr. anche per le comunicazioni tra Modena e Garfagnana nel sec. XIX, MONTI U., *Il Duca Francesco V in Civago*, ib.

\* \* \*

Passano gli anni e giungiamo così al 1841, nel qual anno una domanda assolutamente nuova ed inattesa giungeva ad aprire all'attività degli Estensi un campo sino ad allora intentato: ed anche, se vogliamo, a porre in un bell'impiccio i burocrati ducali.

Da Carrara, Domenico Andrea Fabbricotti, che con criteri economici unitari amava conglobare nell'industria principale — la marmitera — anche tutte le industrie sussidiarie che potevano giovare allo sviluppo di quella, chiedeva di poter inalberare il tricolore del ducato su di un suo bastimento recentemente costruito alla spiaggia dell'Avenza <sup>(1)</sup>. E ancorchè un chirografo del Duca Francesco, del 20 settembre 1841, asseveri: « La circostanza di essere già altre volte stata conosciuta, e riconosciuta nei diversi Porti di Europa una bandiera mercantile degli Stati di Massa e Carrara, e stata concessa anche di nostra Madre come Sovrana di questi Stati fa sì che... ci determiniamo ad accordare.. la bandiera nostra degli Stati di Massa e Carrara... riservandoci di emanar anche all'occorrenza la relativa Patente.. », tuttavia dal complesso della « pratica » evidente risulta l'inesperienza e l'incertezza propria di chi, abituato a percorrere da anni l'identico e metodico « curriculum vitae », si trova per la prima volta alle prese con un problema di nuovo genere. Problema che per sua intima natura richiedeva di esser trattato con somma delicatezza: tutto infatti era da farsi in questo campo, ed il gettar le basi per la creazione di una marina mercantile — per quanto limitato sia lo sviluppo costiero e modesto il tonneggiano anche in base alle previsioni più rosee — non è stata mai impresa da poco nè fattibile con un'improvvisazione per quanto felice.

Fra i vari quesiti, quello che si presentava di più facile risoluzione era proprio la costituzione dei quadri degli elementi dirigenti responsabili, al contrario di quanto suole naturalmente accadere ogni qualvolta si debba procedere alla formazione di una classe direttiva capace di fondare e di mantenere una tradizione, un indirizzo spirituale. Non era prevedibile un deciso, immediato sviluppo del nuovo organismo, tale da richiedere l'opera di personale specializzato. Come già a suo tempo nelle contigue marinierie lucchese e toscana, la burocrazia statale organizzata all'austriaca poteva trovare in sé stessa gli elementi cui affidare per ragioni di affinità e d'opportunità contingente il nuovo seme. Mentre la pratica di affari internazionali indicava senz'altro il dicastero degli Affari Esteri come il più idoneo per tutelare gli interessi della marina, la stessa limitata estensione delle coste — per cui più facile era il cogliere e regolare la manifestazioni locali, fossero esse usanze e consuetudini indigene, fossero invece importate nella gente del sito dal contatto con le analoghe e

(1) Ro. Ao. So. Modena, Arch. Ducale, Ministero degli Affari Esteri, Titolo 16, Rubrica 1, Fascicolo 2.

più progredite istituzioni degli Stati finitimi rendeva palesi i benefici che sarebbero potuti derivare dall'accentramento delle funzioni esecutive nelle mani del rappresentante il potere centrale.

E questo non poteva essere che il Governatore dei Ducati di Massa, Carrara e della Lunigiana.

Le basi dell'organizzazione risentono evidentemente, oltrechè delle condizioni locali, anche delle influenze, sia pur indirette, delle marinerie toscane, alle quali, certo più che alla piemontese, e ciò per ragioni politiche, si rivolgeva l'attenzione del Duca.

« ...ed avendo la R.A.S. in pari tempo prescritto che circa al modo di accordare al Fabbricotti (ed a chi si presentasse in seguito con eguale richiesta) la relativa Patente di Bandiera o Passaporto di mare, debbono seguirsi le pratiche in uso presso il Governo Toscano, credo di soddisfare a parte del mio dovere col rimettere a V. S. a schiarimento delle pratiche istesse copia d'una lettera particolare ottenuta dall'Incaricato provvisorio dell'Agenzia Estense in Livorno non che l'originale modulo di l'atente che il medesimo mi ha trasmesso ».

Così il governatore al Ministro per gli Affari Esteri, Marchese Giuseppe Molza, nella sua citata lettera del 26 ottobre 1841.

Le pratiche seguite in Toscana consistevano nell'inoltrare a S. E. il Governatore di Livorno una domanda corredata dei seguenti documenti:

- 1° della fede di nascita o di sudditanza almeno da 10 anni;
- 2° Certificato di specchietto rilasciato dalla Cancelleria Criminale;
- 3° Idem di onestà, buona morale, rilasciato dal Commissario di Polizia;
- 4° Certificato di capacità per l'arte nautica firmato da 4 o 5 Capitani di Bastimento, e almeno due che ci ha viaggiato, e navigato (sic);
- 5° Contratto della proprietà del Bastimento se è nuovo, o da chi è stato comprato, o se appartiene al Capitano, o Particolare ».

Questi requisiti rispondevano già del resto in linea di massima alle direttive personalmente impartite dal Duca con suo chirografo 6 ottobre stesso anno, col quale si disponeva, in attesa degli ulteriori chiarimenti, che la bandiera potrà essere concessa « se quelli che ricorsero per avere tali patenti sono sudditi nostri, e che non abbiano eccezione per pensare politico e che siano persone oneste e che abbiano mezzi ».

L'eccezione per pensare politico non si può dire non fosse prevedente: e, dal punto di vista dell'estense, necessaria. E, poichè si innesta in un episodio del nostro Risorgimento, e precisamente all'infelice tentativo dei mazziniani presso le foci della Magra nel 1856, ricorderò il fatto del Capitano Modesto Menconi di Avenza sorpreso l'8 luglio dalla «forza Piemontese» in Luni, località Cantinore, «ove trovavasi assembrato in grande numero di male intenzionati pel de-

nunziato oggetto di promuovere una sommossa contro il legittimo regime ». Tradotto a Sarzana e riconosciuto per cittadino estense, veniva estradato e compariva innanzi alla R. Militare Commissione di Massa, sedente in permanenza se il 10 stesso mese il Menconi ne veniva assolto per insufficienza di prove. L'assoluzione sia pure imperfetta, procurava al capitano la restituzione della patente ritirataagli in seguito all'arresto (1).

I requisiti richiesti in Toscana portavano palesi influenze della situazione politica miste a tracce della legislazione medioevale delle città marinare; notevole fra queste ultime, quel requisito della suditanza per un periodo non inferiore ai 10 anni, durante i quali la attività di colui che assumeva temporaneamente cittadinanza nuova subiva limitazioni ed impedimenti (2). Nè erano spenti i ricordi di situazioni politico-militari veramente critiche, ben note ai gloriosi Cavalieri di Santo Stefano: uno speciale « riscontrino » segnato in calce alla patente serviva a garantire il bastimento da ogni molestia turchesca. « Questa marina la seguiva tuttavia » commenta l'Incaricato d'affari del Duca in Livorno « benchè non ve ne sia più il bisogno ».

La patente rilasciata dal Ministero degli affari Esteri, Direzione dell'I. e R. Dipartimento di Guerra, veniva registrata presso l'I. e R. Ufficio di Marina Mercantile retto da un Ministro con sede in Livorno, e infine consegnata all'interessato che doveva curarvi l'apposizione del visto del Colonnello comandante del porto.

Su questa falsariga sono condotte le pratiche anche nel ducato estense. Ma a questo punto insorgono le vere difficoltà.

Per quanto, come il Duca aveva ricordato, qualche nave avesse in passato inalberato bandiera estense, non v'ha dubbio che dovesse trattarsi di casi sporadici, senza seguito: mancava insomma una tradizione marinara estense. Ciò portava di conseguenza che i pur numerosi marittimi della costa erano stati assorbiti dalle marine vicine: bisognava quindi richiamare in certo qual modo questi « sudditi » che ora prestavano servizio per altri stati ed in vantaggio naturalmente dell'economia straniera. E con le persone bisognava richiamare i navigli, quel potente fattore della prosperità commerciale, che allora era assorbito dai vicini pur servendo all'espansione dell'industria marmifera delle Apuane. Ben 380 erano i velieri sardi e lucchesi che, secondo le statistiche in possesso dell'Agente Estense in Genova, toccavano nel 1842 il litorale estense, addetti appunto in modo speciale al traffico dei marmi (3). E quand'anche si ammetta che il tonnello di questi navigli fosse modesto, è innegabile che il

(1) Ro.Ao.So. Modena, Arch. Gen. Minist. Aff. Esteri, Tit. 16, Rubrica 1, Fasc. 1.

(2) Cfr. ad es. i Libri Commemorativi cit., passim.

(3) Ro.Ao.So. Modena, Arch. cit., ad annum, Titolo 16, Rubr. 1, Fasc. 1.

movimento commerciale non fosse del tutto indifferente e capace anzi di alimentare una viva corrente d'interessi, che sarebbe stato opportuno attrarre nell'orbita « nazionale ».

Per un pezzo ancora, se pur non fosse provvidenzialmente intervenuto il '59, la direttiva del Duca di provvedere di equipaggi nazionali le navi estensi avrebbe dovuto rimanere lettera morta. Ed egli stesso « avendo considerato che è così ristretta la Marina Estense da non potersi esigere che tutto l'equipaggio dei bastimenti sia composto di nazionali, ha risoluto di conceder la Bandiera Estense al Fabbricotti con che almeno la metà dell'equipaggio sia composto dei Nazionali e vi sia un Capitano di Bandiera per Nazionale » (1). Ma neppure questa ridotta pretesa poteva agli inizi trovare applicazione.

La mancanza di scuole atte a formare l'animo e la mente di una classe dirigente marinara faceva pesare i suoi effetti perniciosi sulla stessa marineria toscana, tanto che — come si è visto — il comando era concesso a chi comprovasse di avere acquisito una certa pratica di navigazione a prescindere da ogni considerazione sul livello culturale ed intellettuale degli aspiranti. Sulle coste estensi, per i motivi suesposti, le cose andavano naturalmente anche peggio. Era indispensabile rinunciare al principio di sudditanza, ed accettare soltanto ed unicamente il principio dell'incolato od altro praticamente equipollente se pure di ancora minor valore giuridico. Nel caso dell'istanza Fabbricotti, il Duca dovrà infine contentarsi giuocoforza d'un capitano che, per essere da molti anni al servizio dell'industriale carrarino pur essendo nativo di Viareggio, « potrebbe in certo modo aver diritto all'incolato nei Dominij di S.A.R. ». Il ragionamento poteva filare sino ad un certo punto, in quanto quel capitano era munito di patente della marina lucchese; ma non rimaneva da far altro che ritirare questo documento sostituendolo con altro similare e disporre il cambio delle matricole sue e dei suoi quattro marinai viareggini di bordo con altrettante ducali in modo da iniziare finalmente il ruolo dei marittimi di bandiera estense.

Reputavasi dunque il conseguimento della matricola — per altro lato vera e propria carta personale di riconoscimento — capace di produrre effetti giuridici di notevole rilievo, quali la perdita della nazionalità originaria, o anche solo precedente, e l'acquisto d'una nuova: nè più nè meno che, per le navi, il cambio di bandiera.

Fissati dunque i capisaldi dell'azione da svolgere nei confronti del personale; data una prima e sommaria organizzazione agli uffici

---

(1) ib. in minuta del Ministro Molza al Governatore di Massa del 3 nov. 1841.

a terra <sup>(1)</sup>. occorre allargare le visuali, e, pur non trascurando i dettagli minimi di organizzazione, impostare le basi per una buona e lungimirante politica commerciale e marinara. E' intuitivo che in questo campo l'azione del Governatore di Massa sarebbe stata di per sé insufficiente; indubbiamente esperto nell'organizzazione di uffici a terra, nell'impianto di quella macchina burocratica che deve assicurare la continuità della vita politica di qualsiasi organizzazione statale (se e quanto essa risponda alle esigenze del suo tempo è altra cosa), nella determinazione dei rapporti e delle competenze, il Governatore non poteva, almeno in un primo momento, essere al corrente dell'andamento dei mercati nè quindi suggerire l'adozione delle misure indispensabili a proteggere e favorire lo sviluppo delle industrie e dei traffici marittimi. L'opera del Governatore doveva perciò essere integrata da quella degli agenti consolari che il Governo ducale teneva dislocate nelle più importanti città marinare d'Italia e delle potenze continentali, servendosi talora di personale proprio, tal'altra — secondo le esigenze politiche del momento, aggravate dai trattati di unione doganale — appoggiando la propria agenzia al consolato d'Austria.

Ad aprire la via doveva essere di bel nuovo il Fabbricotti, il quale, intrapresa la navigazione col suo navicello, aveva dovuto subire tanto a La Spezia quanto nei porti toscani e pontifici aggravii doganali les *surtaxes de pavillon* del Colbert) i quali invece non erano stati imposti sui navigli di altri Stati. Contro quell'apparente ingiustizia, protestava il Fabbricotti richiedendo parità di trattamento: parità che per altro non era possibile ottenere se non preve trattative diplomatiche. L'inchiesta subito disposta dal governo ducale chiariva infatti la necessità di stipulare trattati di commercio e di navigazione, non soltanto con gli Stati che più o meno sfuggivano

(1) A titolo di curiosità trascrivo il testo integrale della patente concessa al Fabbricotti: Dal R. Ministero degli Affari Esteri di S. A. R. Francesco Quarto, Arciduca d'Austria, Principe Reale d'Ungheria e di Boemia, Duca di Modena, Reggio, Mirandola, Massa, Carrara, ecc.:

In adempimento alle Sovrane Risoluzioni contenute nel R. Chirografo del 6 ottobre 1841 si permette che il Padrone Saverio Cardinali nato a Viareggio ora, Suddito della prelodata A.S.R. possa comandare la Goletta denominata Latina della lunghezza di piedi 60,  $\frac{3}{4}$ , larghezza di piedi 18, e profondità di piedi 6,  $\frac{1}{2}$  e della portata di Tonnellate 73. 81/100, armato di ... e con ... uomini, compreso il detto Padrone, e che possa navigare con la Bandiera Estense in trasporto d'ogni genere di mercanzie, e per passeggeri, constatando che la suddetta goletta appartiene per proprietà al Suddito Estense Domenico Andrea Fabbricotti di Carrara; con obbligo di uniformarsi alle Leggi, ed ai Regolamenti Estensi.

Quindi si incaricano le Autorità Civili, e Militari di questi Stati, e si pregano quelle delle Potenze amiche di prestare aiuto, o protezione in caso di bisogno al suddetto Padrone Saverio Cardinali senza fargli soffrire ritardo, od impedimento alcuno.

Dato in Modena il giorno 15 novembre 1841.

Vale per un anno.

L. S.

IL MINISTRO

al controllo politico dell'Austria (il Piemonte, ad es.) ma anche con gli Stati aggirantisi col ducato nel sistema creato dal potente impero asburgico. I maggiori oneri cui avrebbero dovuto sottostare i navigli estensi o avrebbero infatti necessariamente provocato un aumento dei noli, ovvero si sarebbero direttamente ripercossi sull'andamento dell'azienda degli armatori esercitanti la navigazione in proprio. Nell'un caso e nell'altro l'iniziativa di svincolare dalla soggezione, per così dire, straniera quest'importante branca dell'attività economica sarebbe stata destinata a sicuro insuccesso. Notevole per la tendenza spiccatamente protezionista l'esposto dell'Agente Estense in Genova, del 13 ottobre 1842 <sup>(1)</sup>, che mirava a raggiungere l'intento non tanto per mezzo di accordi intesi a raddolcire l'asprezza delle tariffe estensi sulle navi estensi, quanto piuttosto elevando le tariffe estensi alla stessa altezza di quelle applicate all'estero sulle navi ducali. Infimo, egli notava, è il gettito delle dogane in relazione al numero dei bastimenti sardi e lucchesi che in numero di 380 toccano in media annualmente il litorale estense: mentre allo Stato è indispensabile il possesso d'una forte scorta mobiliare prodotta dalle tasse sulla navigazione, per potere con le stesse armi altrui sia rimborsare i capitani dei navigli estensi delle tasse pagate all'estero e compensarli così delle maggiori spese d'esercizio ponendoli in grado di sostenere praticamente la concorrenza sarda, lucchese, toscana, sia costituire dei premi, a favore di quegli armatori che facessero costruire bastimenti sulle coste estensi. Indubbiamente lo stato nulla avrebbe perso rinunciando ai modestissimi introiti doganali — percetti ancora in quell'epoca, a quanto sembrerebbe, in base a un Editto di Maria Beatrice del 7 - 12 - 1816 sui diritti di patente e di ancoraggio — in quanto avrebbe ampiamente potuto rifarsi nelle tassazioni mobiliari sugli armatori, sui costruttori, sugli esercenti le « industrie sussidiarie e minori » che non avrebbero mancato di tener dietro alla principale industria costruttiva. L'economia generale poi ne avrebbe tratto grandi vantaggi: e il protezionismo, volgendosi dalla navigazione alle industrie connessevi, dopo che fossero stati richiamati sul litorale del ducato gli interessi emigratine, avrebbe dovuto spingersi al punto di non accordare la bandiera se non ai navigli costruiti sulle coste estensi.

La proposta presentava aspetti degni di considerazione, ma urtava evidentemente contro difficoltà di ordine politico che un semplice agente consolare non poteva forse compiutamente apprezzare. L'esame della situazione induceva perciò il Ministero degli Esteri a favorire piuttosto la politica della reciprocità di trattamento. Ha così vita un relativamente denso carteggio che, iniziatosi nello

(1) Questa, come le altre carte che riflettono la questione, trovansi nell'Arch. cit. M.o Affari Esteri, ad annum, Titolo 10, Rubrica 1, Fasc. 1.

stesso anno 1842, conduceva alla stipulazione di convenzioni varie con gli Stati Sardi (2 gennaio 1843), con Lucca (15 febbraio 1843), con lo Stato Pontificio (19 Aprile 1845), con il Granduca di Toscana per il caso di approdo dovuto a forza maggiore (30 luglio 1845), col Governo delle due Sicilie (31 dicembre 1856). Diamo un breve cenno delle clausole di quest'ultimo trattato, « novella prova » — a quanto scrive al Ministro il Delegato Provinciale di Massa succeduto dopo l'intermezzo della prima guerra d'indipendenza al Governatore Ducale — « dell'interessamento che nutre l'E. V. allo sviluppo della piccola marina mercantile del Nostro Stato ». La parità non era completa, essendo riservata alla marina borbonica il diritto di esercitare il traffico di cabotaggio e la pesca lungo le coste del regno. Ma il principio si affermava nella sancita parità delle imposizioni doganali sulle merci in entrata od in uscita, e nell'eguaglianza di trattamento nelle tariffe di ancoraggio, di pilotaggio, di fanalaggio, di quarantena. Le convenzioni impongono l'obbligo del reciproco aiuto ed assistenza in caso di naufragio, e determinano a favore dell'armatore e del commerciante, costretti per l'infortunio subito a vendere carico e nave, il diritto privilegiato a riscattare i beni entro il termine d'un anno previo pagamento d'un diritto di ricupero. E' previsto anche il caso di approdo forzato; ma in tale contingenza permane il divieto di commercio, ed è solo consentito disfarsi di una parte del carico, osservando le leggi e le tariffe locali, per supplire alle spese necessarie per riassetare il naviglio. In ogni modo il permesso di permanenza nel porto è ristretto al minimo (1).

Questo trattato, come anche quello stipulato il 14 giugno 1855 con il Governo Toscano, doveva restare in vigore (per fortuna d'Italia non ve ne fu bisogno) per 10 anni, e, trascorsi questi senza che l'una o l'altra delle due parti ne avesse chiesto la rinnovazione, per altri 12 mesi.

Le trattative con il Governo Granducale si erano svolte dunque in due tempi, nel primo dei quali i risultati ottenuti dall'Estense erano stati molto modesti. Firenze non doveva vedere con occhio benevolo l'iniziativa concorrente, che avrebbe potuto intaccare la consistenza della marina toscana e portare qualche attacco alla floridezza del porto liburnico. Ma i risultati ottenuti dalla nascente marina estense, e specialmente l'opportunità di un mutuo accordo per non creare malcontenti tra la gente di mare abituata da lunghissimo tempo a contrarre rapporti con i colleghi aventini, dovevano necessariamente provocare la revisione della linea di condotta dapprima seguita. Che proprio quest'ultimo fosse il motivo principale dell'avvenuto mutamento, lo dimostra il fatto che il trattato del '55 concluso dopo circa un anno di trattative (2) e pubblicato nel *Monitore*

(1) Arch. e l. cit. ad annum, Tit. 16, Rubr. 1, Fasc. 1.

(2) Arch. e l. cit., 1854, Tit. 16, Rubr. 1, Fasc. 6.

Toscano del 19 giugno di quell'anno, decretava parità di trattamento anche per il cabotaggio e libertà di pesca anche nelle acque territoriali purchè oltre un raggio di 50 metri dalle foci dei fiumi, dei rivi, dei torrenti.

La politica delle convenzioni dava ben presto i suoi frutti, e ce lo attesta l'Agente Estense in Genova con lettera del 28 aprile 1846 <sup>(1)</sup> nella quale rileva la sproporzione tra l'esiguo numero dei marinai « nazionali » e lo sviluppo sempre maggiore del naviglio mercantile di bandiera ducale, e nota che quest'incremento è dovuto all'assorbimento di parte del naviglio sardo, che, cambiando bandiera, è meno gravato di oneri fiscali pur seguitando a godere i vantaggi derivanti dalla reciprocità di trattamento, oltrechè per le migliori condizioni fatte alle navi estensi nei casi di approdo forzoso: certamente per effetto dei trattati. L'Agente ducale calcolava in oltre 200 franchi l'economia annua effettuata col cambio di bandiera. Superfluo è il rilevare che però, se non si fosse trovato il modo di dare forte impulso alle costruzioni, l'aumento del naviglio, del tonnello, e quindi del traffico non sarebbe stato altro se non lampo fugace, effetto di particolari condizioni del momento soggette a mutare per un indirizzo più avveduto della politica marinara del regno sardo. Comunque tutte queste osservazioni erano la natural conseguenza dell'importanza giustamente riconosciuta e legalmente attribuita alle Agenzie d'affari all'Estero da parte del governo ducale: e a sua volta lo studio delle varie situazioni, anche in relazione alle marine concorrenti, portava i rappresentanti ad avanzare proposte, spesso sagge, per eliminare inconvenienti, apportare miglioramenti etc.

Per comprendere esattamente nella sua precisa portata il valore delle asserzioni dell'Agente in Genova, non abbiamo che a riferirci alla « Tabella dei diritti che gli Agenti Estensi stabiliti nei porti Esteri potranno riscuotere dai legni portanti Bandiera Estense », tabella datata 27 febbraio 1843, a firma del Conte Molza, Incaricato del Ministero degli Affari Esteri del Ducato <sup>(2)</sup>.

Da essa traspare realmente un senso di modicità non comune a quei tempi. Così, ad esempio, resta esclusa l'esazione di ogni diritto quando l'approdo avvenga in seguito ad avarie, o per « fortuna di mare », o per altra forza maggiore, a condizione beninteso che il legno non effettui operazioni commerciali. Non sono considerate tali l'imbarco e lo sbarco di generi alimentari o di quanto occorre per riporre il naviglio in grado di riprendere il mare; e se per operazioni dipendenti dai fatti succitati le Agenzie dovessero spender somme in favore dei sudditi, esse dovranno limitarsi ad esigere il puro rimborso. Il visto ai passaporti dei marinai poveri deve essere gra-

(1) *Ib.*, ad annum, Tit. 16, Rubr. 1, Fascicolo 4.

(2) *All.* all'Arch. del 1857, Tit. 16, Rubr. 1, Fasc. 5, assieme alla pratica concernente il progetto di un Regolamento per la Marina Mercantile Estense.

tuito. E così pure sono gratuiti gli atti redatti dall'Agenzia in casi di naufragio e quelli destinati ad assumere le prove di « fortuna in mare », evidentemente quali atti preparatori del conseguente giudizio di ripartizione dei danni e in genere per la realizzazione dei rapporti nascenti dal fatto giuridico (naufragio, getto, avaria e contribuzione etc). Ma l'esame della tabella è importante anche perchè ci conduce a riunire sistematicamente le competenze degli Agenti, mostrando insieme il grado di sviluppo giuridico dell'istituto consolare già raggiunto in quel tempo anche presso gli Stati minori, e il livello cui era stata in breve tempo portata l'organizzazione della neonata marineria estense. Abbiamo così le competenze d'indole amministrativa, quali l'ammissione a libera pratica e la spedizione dei legni, i visti ai passaporti, le verifiche al ruolo dell'equipaggio (vedremo in seguito come ciò desse modo di scoprire numerose infrazioni), l'autenticazione e la legalizzazione dei libri di bordo e di ogni altro atto pertinente alla navigazione, e il rilascio di certificati sullo stesso oggetto; la stesura di ricorsi o suppliche per conto di gente di mare o passeggeri estensi. La competenza giudiziaria è pure preveduta, per quei casi in cui, vertendo contestazioni, le parti si rivolgono per un compromesso alle Agenzie. E a queste è inoltre attribuita una larga competenza in materia civile, commerciale e procedurale con la facoltà di redigere, o prestare la propria mediazione per la stipulazione di contratti di società di noleggio, e di qualsiasi altro genere attinenti al commercio e alla navigazione, con l'assistenza a qualsivoglia atto esecutivo come il sequestro, l'incanto, il protesto, la formazione dell'inventario, etc.

A più diretta ingerenza nell'andamento stesso della navigazione portava l'atto di sostituzione, da redigersi dall'Agenzia, d'un capitano venuto a morte con altro in grado di esercitare dette funzioni: in questo specifico caso venivano attribuite alle Agenzie gli stessi poteri conferiti al Governatore Delegato di Massa, in quanto l'atto di sostituzione importava necessariamente un preventivo esame di valutazione per accertare la presenza dei requisiti generali richiesti dal governo ducale per accordare il comando (1).

(1) A titolo di curiosità storica, trascivo le voci della tariffa rinviano per i casi speciali di esenzione a quanto ho esposto nel testo:

Per l'ammissione e spedizione dei legni, la portata dei quali sarà espressa anche a regola della tassa, nella Patente - Passaporto di Navigazione

per legni della portata da 1 a 49 tonn.	Ital. Lr. 0.60
» » dalle 50 alle 99 tonn.	» 1.50
» » dalle 100 alle 199 tonn.	» 2.—
» » dalle 200 e più	» 3.—

Quando i legni non vengono caricati o scaricati o non segua stipulazione di contratto di noleggio, la tassa è ridotta alla metà.

— Per viste a Passaporto anche complessivo	Ital. Lr. 1.—
— Per visto a Passaporto di ogni marizato	» —20
— Per ogni autenticazione o legalizzazione d'atti relativi alla Navigazione	» 1.—

Nuovo importante incarico, reso necessario dal progressivo sviluppo della marina, veniva più tardi affidato ai rappresentanti all'Estero del Governo ducale; quello delle rilevazioni statistiche annuali sul movimento delle navi, sul loro tonnellaggio di stazza, sulla quantità e qualità delle merci imbarcate e sbarcate, sugli equipaggi; quadro che sarebbe stato interessante esaminare, almeno negli ultimi anni di vita del ducato, per poter comprendere in un istante l'anima e la vita economica della mariniera. I quadri statistici invece non sono giunti a noi, per quanto riguarda il movimento dei porti marittimi, e certo vi ha in buona parte contribuito un diffuso se pur tacito istinto di ribellione, che induceva i marinai ducali a sprezzare gli ordini e le raccomandazioni delle autorità preposte all'andamento degli affari marittimi.

« Si ordini agli Uffici di Porto della Marina Estense » pregava l'I. R. Console d'Austria in Marsiglia il 30 ottobre 1858 (1) « di invitare i Capitani di Navigli Estensi a presentarsi agli uffici Consolari di Marsiglia, Tolone, Bastia e Cette », senza di che egli si troverà impossibilitato a redigere e trasmettere al governo del Duca « il prospetto annuale richiesto dalle istruzioni date ai Consoli e Agenti Estensi all'Estero ».

L'unico prospetto rimastoci è quello trasmesso il 21 febbraio 1859 (2) dall'I. R. Console d'Austria in Ferrara, relativo al movimento del porto fluviale di Pontelagoscuro nel precedente anno 1858, ed appunto da esso possiamo trarre in sintesi interessanti notizie sull'andamento del traffico e sull'economia del ducato nelle sue relazioni con i porti adriatici, anche se la parte svolta dalla marina fluviale estense è nel complesso assai poca cosa confrontata col movimento di bandiera imperiale e regia ed è inferiore anche al traffico di bandiera pontificia. Un attivo commercio si esercitava allora in quel porto, favorito dalla posizione geografica di questo in relazione alla situazione politica.

Posto sulla maggiore arteria fluviale della ricca valle padana, in un tempo in cui le comunicazioni terrestri erano ancora assai tarde, adempiva esso ottimamente alla funzione importantissima di avvici-

— Per ogni certificato o simile pure relativo alla Navigazione	Ital. Lr. »	1.—
— Per stesura di ricorso, o supplica		» — 50
— Per l'atto di sostituzione d'un capitano all'altro che venisse a morire		» 1.—
— Per un compromesso ad istanza delle parti e relativo lodo		» 2.—
— Per l'assistenza ad ogni atto di sequestro, inventario, perizia, incanto, protesto e simili		» 2.—
— Se la «confezione» dell'inventario o dell'incanto richiede più di un giorno, per ogni giorno		» 2.—
— Per ogni contratto di Società, noleggio etc., che fosse redato (sic) presso l'Agenzia o colla mediazione di questa		» 2.—

Nel caso imprevidi dalla tabella, la tariffa doveva essere applicata per analogia.

(1) ad annum, Tit. 16, Rubrica 1, Fasc. 4

(2) ad annum, Tit. 1., Rubr. 3, Fasc. 2.

nare notevolmente i centri di produzione e di consumo. Particolarmente ciò è vero per la marina asburgica; le cifre del traffico sono, dati i tempi, imponenti: avevano toccato il porto 117 vapori; 367 velieri marittimi di cui 114 vuoti per tonnellate 7152 e 253 carichi per tonn. 16620 di stazza; 332 navi fluviali delle quali 117 vuote per tonn. 7614 e 214 cariche per tonn. 12717. Gli equipaggi delle navi marittime erano ascesi a 2484 persone, quelli delle fluviali a 1080. Queste cifre dimostrerebbero da sole la doppia funzione svolta dal porto nei riguardi della marina imperiale e regia: Pontelagoscuero era uno dei centri maggiori di raccolta dei prodotti della Lombardia orientale e delle Valli Grandi Veronesi, e una delle principali stazioni per le quali le materie prime e i prodotti stranieri delle zone adriatiche dell'impero entravano nei doviziosi domini italiani dell'aquila bicipite.

Lo confermano i dati relativi al valore delle merci: fiorini 3.465.510 all'importazione, fiorini 3.728.620 all'esportazione.

Questa stessa doppia funzione era svolta dal porto anche nei confronti del traffico di bandiera pontificia, ma in diverso rapporto. I 432.230 fiorini segnati all'esportazione, in confronto dei 198.180 fiorini di merci importate, indicano evidentemente lo stato di superproduzione agricola dei territori della Legazione, e la necessità di importare in misura ridotta prodotti esotici o materie prime.

In corrispondenza, la statistica registra 33 navi vuote in arrivo, 57 cariche, rispettivamente per una stazza di tonn. 2343 e 3717, con 127 e 293 uomini di equipaggio.

Caratteristica è invece la funzione del porto nei riguardi delle terre del ducato. Figurano in arrivo 24 navigli vuoti per 1168 tonn. e con 71 uomini d'equipaggio; le medesime navi, non una in più né una in meno, erano ripartite cariche di merci per un valore di 346.640 fiorini. Porto, dunque, unicamente di importazione; nè poteva essere diversamente data l'impossibilità pratica di far risalire il Po ed i suoi affluenti modenesi da navi atte a servizio marittimo, e lo stato di inferiorità di cui per conseguenza si sarebbe trovato il commercio di esportazione degli stati modenesi — qualitativamente affine a quello delle finitime Legazioni — per la necessità dei trasbordi sotto altre bandiere che non avrebbero neppure mancato di applicare tariffe protettive nonostante tutti i trattati immaginabili. Riporto, per completare l'esame, la distinta delle merci importate nel ducato di Modena per la via di Pontelagoscuero: allume (funti 10795), anici (715), bulgari (114.89), caffè (817.34), canapa (869.32), ferro lavorato (479.926), formento [sic] (St. V. 660), legno da tinta (13348), legna da ardere (carri 70), merci diverse (46.581), olio di oliva (17225), pallini (3481), pannello (49571), pece e catrame (747), pelli grezze (2046), pepe (12080), piombo 34389), rhum (1727), sapone (9933), sardelle (barili 23), scorze di arancio (3723), spirito (183521), tela di canepa (1302), vetrame (5403), zucchero (191.932).

Risulta pertanto chiaro che il restante commercio d'importazione e tutto quello di esportazione dovevano essere avviati per diverse vie, e cioè o per via di terra nella valle padana o per via di mare dalla costa aventina o massese. Per questo motivo appunto maggiormente rinesce la perdita delle tabelle statistiche, che avrebbero potuto delinearci esattamente gli itinerari seguiti e l'importanza relativa ed assoluta delle correnti del traffico.

Un po' di luce sull'argomento getta soltanto una lettera del Delegato Provinciale di Massa in data 3 aprile 1857 <sup>(1)</sup>, che denuncia i gravi ostacoli cui va soggetto il mercato marmifero a causa della mancanza di speciali convenzioni coll'Impero di Francia. I marmi di Carrara avevano trovato nella Francia una favorevole accoglienza, ed il loro collocamento colà era pienamente assicurato; « lucri assai rilevanti » erano così realizzati dai padroni dei bastimenti francesi o sardi dediti al trasporto di siffatta merce, ma non però dai legni « di grossa portata » del ducato impossibilitati a sostenere la concorrenza di quelli, attesi i gravosi diritti cui sarebbero sottoposti nei porti francesi. Apprendiamo così che la corrente esportatrice di marmi nell'impero d'occidente era avviata verso Genova, nel qual porto avvenivano i trasbordi dei prodotti diretti a Marsiglia. Ma la proposta del Delegato non poteva essere accettata, non esistendo relazioni ufficiali tra i due governi.

Esaminiamo ora l'azione svolta dal governo estense per assicurare alla nascente marina il rifornimento del personale occorrente. Abbiamo già veduto quali eccezionali misure fossero già state adottate, suo malgrado, dal Duca. Esse si appalesavano peraltro insufficienti, come del resto suole accadere ogni qualvolta si debba ricorrere a provvedimenti saltuari, ad accomodamenti troppo forzati tra l'ideale e la realtà. L'azione diplomatica era però prontamente subentrata, e poteva essere considerato un vero trionfo della politica estense l'accordo intervenuto col governo sardo nel 1841, in forza del quale la gente di mare del regno sabauda era autorizzata a contrarre arruolamenti sui legni di bandiera estense pur conservando la nazionalità originaria. Con ciò però non si formava una marina « nazionale », potendo detti accordi essere tosto o tardi denunciati; e l'Agente Estense in Genova, con la già citata lettera 28 aprile 1846 — presentando forse l'impossibilità di perseverare in un tal sistema, che se in un primo tempo poteva anche giovare al prestigio del regno sardo, avrebbe potuto successivamente esser fonte di complicazioni — faceva presente al governo ducale l'utilità di obbligare i padroni ad imbarcare come mozzi uno o due giovani sudditi dietro compenso delle sole panatiche: dopo un anno di navigazione essi avrebbero potuto essere regolarmente immatricolati marinai e ricevere quindi il soldo corrispondente. In tal modo si sarebbe aperta la

(1) ad annum, Tit. 16, Rub. 1, Fasc. 8

carriera di mare ai giovani del litorale, e dopo pochi anni non si sarebbe più manifestata la necessità di ricorrere al personale «estero». L'idea era tosto accettata, come assicurava il Governatore di Massa con lettera 12 maggio stesso anno.

Nonostante ciò, il progetto era stato troppo tardi attuato. Le voci, che probabilmente l'Agente in Genova aveva in forma vaga raccolto presso il competente Ufficio di Marina (dal 1843 Azienda Generale di Marina, da cui dipendevano i R. Uffici di Marina dislocati a La Spezia e nelle principali località del litorale), avevano un fondamento nel fatto che «vari... legni passano sotto la Bandiera Estense, e la gente di mare del golfo della Spezia si sottrae dal R. Servizio all'epoca della leva». Così la Legazione Sarda di Firenze per il Granducato di Toscana e i Ducati di Modena e di Parma giustificava addì 8 giugno 1850 il provvedimento adottato dal Governo del Re di sospendere l'applicazione degli accordi del 1841, e di negare il rilascio della patente sanitaria ed il permesso di approdo ai legni estensi aventi oltre un terzo dell'equipaggio composto di sudditi sardi (1). Non è fuor della realtà il pensare che le lamentate diserzioni dal servizio militare sardo fossero in parte dovute all'attiva propaganda mazziniana che, com'è noto, aveva fatto numerosi proseliti fra gli abitanti del Golfo e specialmente in quel di Lerici. Esse erano ad ogni modo facilitate, qualunque ne fosse il motivo ispiratore, dai contatti frequentissimi tra le genti del golfo e quelle della costa estense. Basterà ricordare all'uopo che, per la mancata costruzione del famoso porto di Avenza, il naviglio estense doveva necessariamente considerare come proprio porto di rifugio, nel caso — tutt'altro che infrequente su quella costa aperta — di libecciate e mareggiate, proprio il golfo de la Spezia. Cito a caso, fra gli atti dell'Archivio, il naufragio del navicello «Il Corriere» avvenuto presso il forte estense «San Francesco» nella notte tra il 23 e il 24 febbraio 1853, mentre il bastimento staccatosi dall'Avenza tentava di «riparare nel Golfo de La Spezia a causa di una violenta bufera elevata» (2); e il naufragio della goletta estense «Rosina» che, uscita da Portovenere diretta alla spiaggia di S. Giuseppe per completare il carico dei marmi, causa il vento e il mare grosso doveva rientrare in golfo e verso le 16 del 2 maggio 1857 (3) colpita da un'improvvisa raffica affondava nei pressi del Telaro: l'equipaggio poteva porsi in salvo al Fezzano.

Del resto, fosse per moventi ideali, fosse per altri moventi meno confessabili anche, anzi, solo perchè utilitari, la piaga delle diserzioni — prova indubbia di irrequietezza politica e di deficienza di

(1) ad annum, Tit. 16, Rubr. 1, Fasc. 2.

(2) ad annum Tit. 16, Rubr. 1, Fasc. 3.

(3) id, Tit. 16, Rubr. 1, Fasc. 4.

coesione morale, secondo i casi — infestava abbondantemente anche la marina estense.

« Sarebbe solo desiderio di fronte al rinnovarsi dei molti casi di diserzione di marinari specialmente Avenzini quando prendono terra all'Avenza, che l'E. V. si compiacesse di fornire anche la nostra Marina Mercantile di un regolamento organico disciplinare che determinasse i doveri degli individui che vi sono ascritti, e le penalità cui dovrebbero sottoporsi dalla Delegazione quando ne trascurassero l'adempimento ».

Così il Delegato di Massa al Ministro degli Esteri in lettera 18 ottobre 1854 (1).

Ma già due anni avanti un relativamente voluminoso incartamento rivelava tutto un clandestino commercio di emigrazione, o meglio di passaggi abusivi dall'uno all'altro dei vecchi stati italiani di passeggeri e marinai. Commercianti di frodo, ricercati dalle polizie per reati ordinari, profughi politici, cospiratori, organizzatori della rinascita italiana? Forse di tutto un poco: un'oscura commissione temporanea, coperta dal velo del segreto e del silenzio più assoluto per tutti, di combattenti per un'idea e di delinquenti comuni; tipi ed ambiente adatti alle penne di un London e di un Conrad.

Perchè mai, ad esempio, il navicello estense «Il Castore» partito nel 1852 da Livorno con un determinato ruolo d'equipaggio, si presentava in Viareggio con un equipaggio tutt'affatto diverso? (2). Il Ministro della Marina Mercantile in Viareggio aveva un bel farne rimostranze al R. Delegato Straordinario del Porto di Livorno e sollecitare per tramite diplomatico adeguati provvedimenti da parte delle competenti autorità del ducato di Modena!

Si fa quel che si può, aveva l'aria di rispondere il 17 luglio il R. Agente Estense in Livorno. E pur tuttavia... « raddoppierò la mia vigilanza su i padroni dei navigli Estensi, per quanto l'azione Consolare non possa giungere a impedire del tutto il lamentato trasporto clandestino dei passeggeri, che si fanno sbarcare occultamente alla costa, eludendo persino l'istessa vigilanza della forza armata toscana. In fondo cotali padroni rischiano grandemente di comprometersi, commettendo un delitto di infrazione sanitaria! (*qual migliore dimostrazione di decadente senilità in quegli organismi parlanti?*). Io invigilo sempre che nell'imbarco che fanno di marinari abbiano ad essere sudditi Estensi. Per tali li denunziano, ed al più come domiciliati a Lavenza. Fatta questa vigilanza, e dato loro le spedizioni, chi corrisponde dell'imbrogli LORO che fanno al momento della partenza?... Quanto all'operato del Padrone (de « Il Castore») Carlo Vatteroni, devo prevenire V. E., essergli un pes-

(1) all. in Tit. 16, Rubr. 1, fasc. 5 dell'Arch. per l'anno 1857.

(2) ad agnum, Tit. 16, Rub. 1, Fasc. 9, come le altre carte che hanno riferimento all'incidente.

simo soggetto, screditato anche presso la Marina Mercantile Estense e Toscana».

Doveva essere uno degli specialisti in manovre del genere.

La risposta dell'Agente in Livorno chiamava direttamente in causa le autorità preposte in patria agli affari della Marina Mercantile.

Già abbiamo tracciato la linea delle competenze amministrative assegnate al Governatore di Massa: ma il quadro non è ancora completo. Con l'incremento della Marina e con il conseguente sviluppo delle relazioni con gli analoghi uffici degli altri stati, si era venuto accentrando nel governatorato il servizio degli avvisi ai naviganti, la cui importanza cresceva in proporzione diretta dei miglioramenti tecnici che si venivano apportando all'organizzazione scientifica della navigazione, sia nel campo delle segnalazioni luminose da terra, sia per la regolamentazione delle segnalazioni notturne e in caso di nebbia da parte di navi isolate, e in squadra, sia infine per la pubblicazione di avvisi commerciali etc. (1).

In merito poi alla polizia della navigazione, non credo formulare giudizi temerari asserendo essere aspirazione del Delegato, almeno di quello che ricopriva la carica negli anni dal 1852 al 1854, vedersi attribuiti poteri giurisdizionali (v. la citata lettera del 18 ottobre 1854) e poter disporre di poteri discrezionali — salvo il superiore benessere — intesi a curare la repressione degli abusi denunciati dal governo toscano nel 1852:

« Per prevenire poi questi inconvenienti ho creduto necessario disporre interinalmente e fino a contraria superiore disposizione, che i Deputati di Sanità alla spiaggia sotto la propria responsabilità:

1° Non permettano che alcun legno coperto di Bandiera Estense parta od approdi alla spiaggia se non previa verifica del personale che costituisce l'equipaggio, e quando non sia in perfetta relazione con quello notato nel rispettivo ruolo.

2° Che egualmente si assicurino che non si conceda l'imbarco ed esbarco a persone estranee dal legno se non siano muniti di regolari recapiti, dei quali in caso dovrà tenersene opportuna annotazione.

3° E che sia pur proibita la partenza a quei legni, i cui recapiti di bordo abbiano oltrepassata la durata d'un anno assegnata per massima ai medesimi » (2).

Questi provvedimenti d'urgenza non erano però i più idonei ad eliminare la causa principale, secondo la scusante invocata dai Capitani, che dava loro origine od almeno li favoriva: l'impossibilità di recarsi da L'Avenza a Massa per regolarizzare i documenti di

(1) cfr. ad es 1858, Tit. 16, Rubr. 1, Fasc. 3 per le marine sarda e austriaca, etc.

(2) Ad annum, Tit. 16, Rub. 1, Fasc. 9.

bordo, per la necessità di compiere con la maggior possibile sollecitudine le operazioni di carico.

Certo non era possibile negare al rappresentante del governo la facoltà di provvedere in determinate materie, sentito, ove necessario, il parere degli Uffici e delle Magistrature speciali create attorno all'autorità maggiore.

I poteri d'urgenza erano particolarmente conferiti in materia di polizia e di sanità, e si esplicavano nel potere d'iniziativa e nel potere esecutivo. Le principali Magistrature che coadiuvavano il Governatore erano il Magistrato di Sanità, che per mezzo di appositi Deputati di Sanità opportunamente dislocati negli approdi e in altre località di confine accertava le condizioni sanitarie dei legni e delle persone che toccavano il territorio estense; l'Assessorato Politico e la R. Militare Commissione per quanto concerneva gli affari politici interni; l'Intendenza di Finanza, infine, dalla quale dipendevano speciali Delegazioni con funzioni anche eccedenti il ristretto campo della polizia tributaria. La coordinazione degli incarichi e l'assegnazione delle attribuzioni sono illustrate da alcuni atti d'ufficio rimasti.

Citerò anzitutto una comunicazione del 30 maggio 1849 <sup>(1)</sup>, con la quale il Commissario Straordinario per le Provincie Estensi oltre l'Appennino informa il Ministro degli Esteri che, essendosi verificato il naufragio del navicello estense « S. Faustino » al Cinquale (Marina di Montignoso), ed essendosi sparsa la voce della comparsa del colera in Marsiglia, egli aveva creduto dover convocare il Magistrato di Sanità, e, in seguito a deliberazione di questo, ordinare alla Delegazione di Finanza di coadiuvare il ricupero del legno, e porre in contumacia gli scampati dal naufragio sinchè non fosser giunte da Livorno notizie rassicuranti sulle perfette condizioni sanitarie del « S. Faustino », salpato da quel porto.

Quanto ai Deputati di Sanità, si può affermare che essi avessero sostituito i vecchi Ricevitori dei Dazi del tempo di Maria Beatrice, posto che rientrava nelle loro competenze la verifica della portata delle navi di nuova costruzione o di recente aggregazione alla marina estense, al fine dell'applicazione delle tariffe nei porti dello stato od esteri <sup>(2)</sup>.

Dipendeva inoltre dai Deputati di Sanità l'ammissione o meno di legni a libera pratica, appunto per la preminenza assoluta che le questioni sanitarie mostrano di avere in questo periodo di tempo.

E' molto interessante, per fornirci un quadro colorito della vita e dell'ambiente politico-commerciale dell'epoca, un carteggio

(1) ad annum, Tit. 1, Rub. 16, fasc. 2. Il Commissario Straordinario aveva sostituito il Governatore subito dopo la restaurazione susseguente alla 1ª Guerra d'Indipendenza, ed era rimasto in carica sino all'estate 1849 lasciando quindi posto a un Delegato dell'Interno.

(2) v. lett. del Deleg. dell'Int. 25 Agosto 1853 - Tit. 1, Rub. 16, Fasc. 6.

del 1857 <sup>(1)</sup>. In quell'anno, a mezzo di Sir Guglielmo Watton, Console Inglese in Carrara, una Compagnia inglese di navigazione a vapore chiedeva di poter periodicamente toccare lo scalo di Avenza con un suo piroscafo — il «Therèse» — di 100 tonn. di dislocamento, già esercente la linea Livorno-Genova con scalo a La Spezia per trasporto merci, passeggeri e posta. Era quello il tempo in cui, non che gli Stati Italiani, l'Austria stessa imperiale ed asburgica — ove pure già fiorivano potenti compagnie di navigazione sovvenzionate o no — vedeva assorbita buona parte del traffico con l'occidente da intraprendenti società inglesi. Mi limiterò a citare, sulla fede del Console Estense in Venezia <sup>(2)</sup>, quei vapori che esercitavano una linea regolare, periodicamente servita, tra Venezia, Ancona, altri porti del Mediterraneo e la lontana Albione.

«L'importanza del commercio marittimo che segnatamente in fatto di esportazione di marmi si esercita da Avenza con Livorno e con Genova, ha dimostrato come utilissima troverebbe l'attivazione di regolari comunicazioni a vapore tra la spiaggia e quei porti.

Mossi dal desiderio di provvedere a ciò i proprietari del piroscafo «Therèse» di Bandiera Inglese mi hanno fatto conoscere come sarebbero (sic) sul punto di fare da esso intraprendere (sic) viaggi periodici fra Livorno, il Golfo della Spezia e Genova, toccando due volte la settimana l'Avenza tempo e mar permettendolo (ahi, poveri disegni di Francesco III!), ad oggetto di regolarmente imbarcarvi e sbarcarvi passeggeri e mercanzie, con riserva in caso di soddisfacente risultato, di organizzare un servizio anche più attivo particolarmente sulla linea fra Livorno e Avenza e viceversa.

Non avendosi nulla da eccepire sull'attivazione di questo nuovo servizio, il quale deve essere onninamente regolato a seconda delle Leggi Sanitarie e di Finanza, io ne ho diramata analoga comunicazione a questo Sig. Intendente, all'Assessorato Politico, ed al Comando dello Stato d'Assedio in Carrara, per la parte che li può rispettivamente interessare».

Ma questa volta decisamente il Delegato dell'Interno minacciava di esagerare scontinando troppo arditamente dal suo campo di burocrate fedele di S. A. R. Informare i Dicasteri di Finanza e Politico? Sta bene, ma — risponde il Ministro — è il Ministero degli Esteri quello «al quale è demandata la tutela degli interessi della Marina Estense»; necessita perciò il parere del Delegato, fondato non soltanto sui vigenti Regolamenti di Finanza e Sanità, ma anche «sull'influenza utile o dannosa che le corse periodiche suddette potrebbero esercitare sulla Marina Estense». Proprio, il Delegato dell'Interno non aveva fortuna in questo affare. Anche il Ministero delle Finanze riteneva che visite sanitarie e precauzioni di

(1) ad annum, Tit. 1, Rubrica 16, Fasc. 6

(2) ib. idem.

polizia e Finanza potevano aversene sin che si voleva; ma la cosa poteva « meritare più alti riflessi », tanto più che proprio la mattina del 14 ottobre il «Therèse» — partito naturalmente all'inglese e senza dar troppo peso alla necessità di un regolare svolgimento della pratica che lo riguardava — aveva già toccato lo scalo di Avenza. E poi bisognava far i conti con lo stato d'assedio, e il Maggiore che lo comandava esigea un aumento della forza staccata all'Avenza da porsi agli ordini di « un Sig. Ufficiale, oltre ad un Impiegato Politico, e (provvisto) eziandio un addatato (sic) locale ».

Nè valeva che il Delegato facesse presente come, ai tempi che correvano, l'istituzione d'una corsa a vapore regolare forse ormai la cosa più naturale di questo mondo, salva l'osservanza delle leggi « Sanitarie, Finanziarie, Politiche »; come non si sarebbero potuti evitare i reclami inglesi; come non vi fossero ragioni plausibili per impedire a un vapore inglese l'esercizio di quelle operazioni commerciali che erano invece consentite a velieri sardi e francesi di portata tripla, dato che il «Therèse» differiva dagli altri scafi normalmente approdanti sulle coste estensi unicamente nel mezzo di propulsione. Il duca con proprio rescritto disponeva non potersi accordare l'approdo periodico di piroscafi sin che durava lo stato d'assedio; rientrata la situazione nella normalità, poter « la cosa essere al caso soggetto di domanda in via diplomatica ».

Il seguito della « pratica » ci fornisce poi un complesso di notizie circa il modo di contenersi dei vari Stati di fronte al fatto nuovo dato dal generalizzarsi della navigazione a vapore, e al progressivo affermarsi di questa nuova vittoria della scienza; notizie che ci permettono altresì di penetrare sempre più e sempre meglio nella psicologia del tempo e di coglierne l'anima più da vicino. Così, ad esempio, l'Agente Estense in Livorno informa che i vapori mercantili hanno dal governo Toscano lo stesso trattamento dei velieri, e che le sole RR. Messaggerie francesi (esercenti le linee di Francia, Africa e Levante) hanno piena esenzione dal pagamento dei diritti per essere postali al servizio del R. Governo di Francia e per trattato speciale obbligati a portar franco la corrispondenza del R. Governo Toscano. Però detto Governo « verso tutti i vapori non ha mai voluto accordare di dar loro pratica che alle ore consuete, cioè dopo la levata del sole fino al tramonto ». Da Venezia e da Trieste altre informazioni giungevano sulle disposizioni contumaciali e sanitarie, nonchè sulle tasse di tonnello, lanternaggio, entrata, misurazione di un naviglio che per la prima volta fosse entrato nei porti imperiali etc. Aveva soprattutto fermata l'attenzione del Ministero degli Esteri del Ducato una comunicazione 6 novembre 1857 del Console in Venezia; « finalmente perchè una Bandiera estera possa essere a pratica periodica ammessa, come sarebbe a dire un turno giornaliero o settimanale di Vapori Postali, fa mestieri con-

seguire da quest'I. R. Governo una speciale autorizzazione che viene facilmente concessa quante volte non faccia contrasto coll'esistenza di una Istituzione affine Errariale (sic), o Commerciale Privilegiata sulla medesima linea». Non occorre allora compiere di volta in volta ad ogni approdo pratiche speciali.

Tutti questi intricati carteggi stavano però a mostrare come, nonostante la miglior buona volontà, si fosse ancor lungi — ed in parte per forza stessa di cose, come la mancanza di veri e propri porti — da una soddisfacente regolamentazione degli affari concernenti la marina. Il bisogno di chiare, e all'occorrenza, severe disposizioni, si faceva sentire sempre più col crescente sviluppo del naviglio: mancava tutto quel complesso di norme giuridiche che siamo soliti definire « codice », e che è premessa indispensabile per garantire il regolare sviluppo dei traffici. Ed a questa lacuna si era tentato di porre rimedio. Sin dal 1852 il Delegato di Massa era stato incaricato di predisporre un progetto di « Regolamento per la Marina »; ed il progetto, sottoposto previamente alla discussione dell'intero Magistrato di Sanità « considerando che in esso sono altresì comprese le discipline sanitarie e che i Membri sono forniti della dottrina necessaria », era stato inviato al Ministero sin dal 16 Aprile 1852 <sup>(1)</sup>, con l'avvertenza che si eran dovute introdurre « alcune massime e prescrizioni che per essere mandate ad effetto » imponevano alcune spese « cioè l'attivazione di una barchetta di sanità sulla spiaggia, un locale ove custodire nei casi contemplati per quanto remoti i sospetti di malattie contagiose e le merci straccate dal mare, e fors'anche l'istituzione di un piccolo corpo di marinai addetti alla sanità, i quali si prestassero a qualunque emergenza, cose tutte che il Magistrato medesimo... ha incaricato di particolarmente sottoporre alla penetrazione dell'E. V.»

Il progetto veniva ripreso dal Ministero nel 1857 e restituito al Delegato, opportunamente diviso in capi e ordinato per materia, con preghiera di integrarlo per quanto riguardava il capo della pesca lasciato in bianco affinché il Delegato stesso, sentiti i Deputati di Sanità agli scali, formulasse le norme apposite che dovevano regolare l'argomento basandosi sugli usi e sulle prescrizioni in vigore. Le consuetudini erano del resto ben poca cosa, e già il 7 settembre di quell'anno, prima di ricevere l'invito a darvi veste legale, così le riassumeva il Delegato <sup>(2)</sup> :

« I Deputati di Sanità agli scali marittimi del nostro Littorale mancano di chiare e precise istruzioni, a cui attenersi in fatto di pesca.

Si ritiene però che la pescagione debba essere permessa ai soli pescatori Nazionali ed ai Toscani, ai primi per diritto, ai secondi in

(1) ad annum, Tit. 1, Rub. 16, Fasc. 7.

(2) ad annum ib, ib. Fasc. 5.

conseguenza della Notificazione emessa dall'E. V. il 16 giugno 1855, colla differenza però che i Nazionali godano attualmente della libera introduzione del pesce fresco, mentre i Toscani debbano pagare il dazio imposto dalla vigente Tariffa Doganale, oltre la corresponsione dei diritti di ancoraggio e patenti, dai quali si è ritenuto sin qui di esonerare per consuetudine i nazionali.

Nella pratica poi, in vista appunto della mancanza di massima apposite, si permette a chiunque di poter pescare lungo il nostro litorale sotto l'osservanza delle vigenti prescrizioni Sanitarie e Finanziarie a condizione che la pesca abbia luogo di giorno ed a veduta della Batteria, osservando in ciò il Regolamento Sanitario Toscano del 1753. Che se alcuno ama eseguire detta pesca in tempo di notte, ed alla distanza di oltre 100 passi da detta Batteria, in allora il Padrone deve prendere a Bordo una guardia di Sanità, corrispondendole la retribuzione di una lira italiana. A tutti infine resta indistintamente inibito di pescare ad un raggio minore di m. 50 in prossimità delle foci dei fiumi e dei canali in mare.

A queste soltanto si limitano le notizie che ho potuto raccogliere sull'argomento ».

Ma per fortuna della Patria nostra, il Regolamento non ebbe bisogno di andare in vigore; le energie, anche se modeste pur sempre tali, di questo bel lembo d'Italia erano dal radioso '59 assorbite, plasmate, fuse in un ben maggior quadro d'assieme destinato a vincere i secoli. E solo potremo citare, ad onore della piccola marineria estense, che anche a Modena si rivolgeva, il 24 dicembre 1846 (1), il Ministro di Prussia in Firenze per assumere quelle informazioni sulla regolamentazione della navigazione e del commercio marittimo, che il governo prussiano riteneva necessario conoscere per avviare sulla via della prosperità il nocciolo di quella marina alla quale pure, non soltanto alla sorella marina militare, Jutland e Scapa Flow sembrava avessero scavato una tomba secolare.

FERRUCCIO SASSI

(1) ad annum, Tit. 1, Rub. 16, Fasc. 4.