



**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA**

**SCUOLA DI SCIENZE UMANISTICHE**

**DIPARTIMENTO DI ANTICHITÀ, FILOSOFIA E STORIA**

Corso di Laurea Magistrale in Scienze Storiche

Tesi di Laurea

Vita e lavoro degli schiavi musulmani nella Genova di età moderna

Relatore: Paolo Calcagno

Correlatore: Luca Lo Basso

Candidato: Samuele Virga

Anno Accademico 2021/2022



# Indice

## Introduzione

1. La schiavitù a Genova e nel Mediterraneo di età moderna
  - 1.1. L'eredità della schiavitù antica e i cambiamenti in età medievale
  - 1.2. Schiavi e captivi tra storiografia e fonti
  - 1.3. Atlantico e Mediterraneo a confronto
  - 1.4. Corsari, catture e spartizione delle prede
  - 1.5. Schiavi al remo
    - 1.5.1. Schiavi galeotti e sistemi di voga
    - 1.5.2. Lo stuolo pubblico genovese
  - 1.6. Le vie per la libertà
2. Schiavi al lavoro nella Genova del secolo XVIII
  - 2.1. Schiavi galeotti tra lavoro forzato e attività autonome
  - 2.2. Spazi urbani e mobilità degli schiavi a Genova
  - 2.3. La darsena delle galee
  - 2.4. La darsena del vino
  - 2.5. Schiavi contrabbandieri: il caso del tabacco
  - 2.6. Non solo tabacco
  - 2.7. Violenze e tutele: un caso particolare
3. Reciprocità e reti di solidarietà
  - 3.1. Reciprocità e lavoro autonomo
  - 3.2. Un caso studio: il papasso degli schiavi in darsena (1735-1739)

## Conclusioni

## Bibliografia

## Ringraziamenti

Se ci sono delle occasioni in cui la possibilità di esprimere la propria riconoscenza non è un semplice rito, ma un'opportunità sentita, questa è una di quelle occasioni. Molte sono le persone alle quali devo la mia gratitudine e che hanno ricoperto un ruolo fondamentale nell'aiutarmi a realizzare questo lavoro: spero di non dimenticarne nessuna. I miei primi ringraziamenti vanno ai professori Paolo Calcagno e Luca Lo Basso, per aver da subito supportato il mio desiderio di svolgere questa ricerca e per gli inestimabili consigli che mi hanno guidato nella sua esecuzione. Altrettanto imprescindibile è stato l'aiuto datomi dal personale dell'Archivio di Stato di Genova e dell'Archivio Storico del Comune di Genova, che ringrazio per la disponibilità e per l'infinita pazienza. In questo senso, devo un sentito ringraziamento al professor Enrico Isola che, condividendo l'interesse per l'oggetto di questo studio, ha gentilmente messo a mia disposizione la sua profonda conoscenza delle fonti conservate presso l'Archivio Storico. Ringrazio anche Andrea Zappia per i suoi consigli e per i documenti che mi ha generosamente indicato. Pur non potendoli menzionare tutti – ma chi leggerà sarà sicuramente incluso – voglio esprimere la gratitudine anche ai miei compagni di corso vecchi e nuovi, con i quali ho spesso potuto scambiare idee e punti di vista, in un mutuo e proficuo confronto. Indubbiamente ringrazio la mia famiglia tutta, e in particolare i miei genitori che per cinque lunghi anni mi hanno supportato con partecipazione e senza alcuna esitazione. Infine, i miei ringraziamenti vanno a Maria, che per oltre due anni ha seguito lo sviluppo di questa ricerca sin da quando non era altro che un'idea, ascoltandomi parlare di schiavi e di schiavitù per un tempo interminabile con una rara pazienza e comprensione. Il suo supporto è stato indispensabile.

## Introduzione

La ricerca che si presenta in questa sede non si muove affatto su un terreno inesplorato: guerra di corsa e schiavitù, intese come fenomeni indissolubilmente legati, rappresentano campi d'indagine che gli storici indagano ormai da decenni. In questo senso, il *magnum opus* di Fernand Braudel ha costituito lo stimolo necessario alla nascita di tali studi e al loro inserimento all'interno di un contesto più ampio, ovvero lo spazio storico del Mediterraneo.<sup>1</sup> Entro questa cornice, innumerevoli studiosi hanno progressivamente ricostruito la tela della schiavitù mediante i propri sforzi, arricchendola via via di sfumature e contribuendo in concerto alla sua realizzazione. Sarebbe impossibile tentare di elencare qui tutti coloro che dalla metà del secolo scorso hanno preso parte a questa impresa, ma non possiamo fare a meno di sottolineare l'importanza del lavoro svolto da Salvatore Bono che, dopo decenni di studio, ci ha consegnato nel 1999 un testo di particolare rilievo sulla presenza degli schiavi musulmani nell'Italia moderna.<sup>2</sup> Nelle intenzioni del suo autore l'opera avrebbe dovuto porsi alla base di nuove indagini, tali da portare un giorno alla sua riscrittura, e i progressi in materia sono oggi indiscutibili. Dagli anni Novanta in poi, infatti, la schiavitù mediterranea è stata oggetto di numerose analisi sotto molteplici aspetti: tra questi ci limitiamo a menzionare la religiosità e le conversioni, le economie del riscatto, l'impiego degli schiavi nelle flotte di galee, l'interconnessione tra corsa e schiavitù, nonché i fenomeni di reciprocità.<sup>3</sup> Nonostante ciò, questo campo d'indagine è ben lungi dall'esaurirsi e – come ha recentemente rilevato Andrea Zappia – rimane ancora aperto ad approcci di tipo comparato rispetto alle varie manifestazioni del fenomeno schiavile in Europa e in Maghreb, ad oggi ancora rari.<sup>4</sup> Non solo: le osservazioni mosse pochi anni fa da Bono sui caratteri della schiavitù mediterranea ci impongono di riflettere sull'irriducibilità della stessa a un sistema unitario.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Fernand Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Einaudi, Torino, 1953.

<sup>2</sup> Salvatore Bono, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vu' cumprà, domestici*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1999. I primi lavori di Bono sulla schiavitù mediterranea risalgono agli anni Cinquanta. Cfr.: *Id.*, *Genovesi schiavi in Algeri barbaresca*, in «Bollettino ligustico», V, 1953, pp. 67-72; *Id.*, *La pirateria nel Mediterraneo. Romagnoli schiavi dei Barbareschi*, in «La Piê», XXII, 1953, pp. 205-210.

<sup>3</sup> Per un'ampia e diversificata bibliografia – italiana e non – sulla schiavitù, cfr. Giovanna Fiume, *La schiavitù mediterranea tra medioevo ed età moderna. Una proposta bibliografica*, in «Estudis. Revista de Historia Moderna», XLI, 2015, pp. 267-318. Per ulteriori e più recenti approfondimenti rimandiamo alla bibliografia elencata nel presente lavoro.

<sup>4</sup> Andrea Zappia, *In the Sign of Reciprocity: Muslim Slaves in Genoa and Genoese Slaves in Maghreb*, in Laura Stagno, Borja Franco Llopis (Eds.), *Lepanto and Beyond. Images of Religious Alterity from Genoa and the Christian Mediterranean*, Leuven University Press, Leuven, 2021a, p. 270.

<sup>5</sup> Salvatore Bono, *Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo)*, il Mulino, Bologna, 2016, pp. 10-11.

Proprio in virtù di questi ragionamenti, dobbiamo valutare con attenzione l'importanza dello studio dei singoli gruppi di schiavi che popolarono il Mediterraneo nei secoli dell'età moderna. In questo senso, conviene evidenziare in primo luogo che cosa *non* è la nostra ricerca: un esercizio di storia locale. L'indagine della comunità degli schiavi musulmani a Genova, infatti, non deve essere intesa come un mero sforzo teso a esaminare una realtà territoriale, chiusa e ben delimitata, ma rappresenta il tentativo di contribuire alla ricostruzione di un più vasto e complesso mosaico le cui tessere devono essere assemblate e poste in relazione le une alle altre. È di una di queste tessere che ci siamo voluti occupare per una migliore comprensione del mosaico della schiavitù, e nel farlo abbiamo raccolto alcuni spunti che Bono ci ha trasmesso con la sua opera del 1999. In particolare, ci riferiamo alle attività lavorative condotte in proprio dagli schiavi nella speranza di arricchirsi e di tornare in possesso della propria libertà, a Genova come nel resto del Mediterraneo. Tale fenomeno, pure ben noto alla storiografia, rappresenta ancora un valido oggetto di indagine da parte degli storici, e ad oggi manca un'opera capace di proporre una visione comparata del lavoro schiavile autonomo estesa al complesso dell'area mediterranea, o anche solo a quella italiana. Con questo lavoro, abbiamo tentato di offrire una panoramica dello scenario genovese, ivi comprese le sue relazioni con le altre realtà. Certo, un simile proposito non è di facile adempimento, e la natura spesso illegale dei lavori condotti dagli schiavi non ha contribuito alla produzione di fonti tali da consentirci di avanzare analisi quantitative: ciò nonostante, è possibile risalire a dinamiche precise e ben identificabili, proprie a entrambe le sponde del Mediterraneo.

Nel tentativo di perseguire questi obiettivi, abbiamo diviso il nostro lavoro in tre sezioni. Il primo capitolo ricopre una doppia funzione: se da un lato soddisfa la necessità di un'introduzione volta a presentare i caratteri fondamentali della schiavitù mediterranea – imprescindibili per una corretta comprensione delle successive analisi – dall'altro include una breve indagine demografica sulla popolazione degli schiavi dello stuolo pubblico genovese nel corso del Settecento, altrettanto importante. Il secondo capitolo si concentra invece sulla mobilità degli schiavi a Genova e nel territorio della Repubblica, sui singoli spazi che ospitarono le loro attività, sui beni da essi commerciati – in particolare il tabacco – e sulle caratteristiche proprie del lavoro autonomo, nonché sulle sue conseguenze. Il terzo e ultimo capitolo, infine, ci aiuta a spostare la nostra attenzione sulla dimensione mediterranea del fenomeno, prendendo in oggetto un preciso caso studio: le lettere colme di malcontento che i galeotti genovesi inoltrarono in Maghreb nel 1737, dando il via a una serie di ritorsioni attraverso il meccanismo della reciprocità di trattamento. Tale occasione ci consentirà anche di riflettere sull'esistenza di una vera e propria rete di solidarietà orizzontale tra schiavi, dal momento che ai musulmani dello stuolo

genovese si unirono in protesta anche quelli di altre flotte italiane. Complessivamente, tenteremo di rispondere a più domande: quanti schiavi popolarono le galee genovesi nel Settecento? Quali lavori svolsero a Genova in autonomia, e con quali modalità? Quali comportamenti adottarono la Repubblica e i suoi vari organi di fronte a tale fenomeno, e quali furono le sue implicazioni nell'ottica delle relazioni con il Maghreb e gli altri stati italiani?

Le fonti che abbiamo interrogato per cercare queste risposte sono molteplici e di varia natura. Se in alcuni casi abbiamo potuto avanzare analisi di tipo quantitativo, più spesso ci siamo trovati ad avere a che fare con singoli episodi da porre in relazione gli uni agli altri, nel tentativo di tracciare un'evoluzione del nostro oggetto di studio tra i secoli XVII e XVIII, nonché di delinearne le caratteristiche principali. Quel che non ci è mai mancato, invece, è la dimensione profondamente umana della schiavitù, popolata da singoli individui in grado di esprimere la propria *agency* anche in assenza di libertà formale. Potremo osservare questi attori delle proprie vite in un contesto popolato da quelle che ai nostri occhi appariranno come contraddizioni, ma che tali non erano per i contemporanei. *Libertas* era il motto della Serenissima Repubblica che ancora oggi campeggia su un affresco di Palazzo Ducale. Eppure, tale massima non parve inconciliabile con la presenza della schiavitù nemmeno a Rousseau, che così scrisse:

«A Genova si legge sulla facciata delle prigioni e sulle catene dei galeotti la parola *libertas*. È un'applicazione del motto bella e appropriata. In effetti, a impedire al cittadino di essere libero, non ci sono che i malfattori di tutte le condizioni. In un paese dove tutti costoro fossero in galera si godrebbe della più perfetta libertà».<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Jean-Jacques Rousseau, *Il contratto sociale*, Editori Laterza, Bari, 2010, p. 219, nota 31.

# 1. La schiavitù a Genova e nel Mediterraneo di età moderna

## 1.1. L'eredità della schiavitù antica e i cambiamenti in età medievale

L'ampia diffusione dell'istituzione schiavile nel tempo e nello spazio ha contribuito, sin dal mondo romano antico, a costruire una pluralità di termini – come *servus*, *mancipium* e *sclavus* – volti alla definizione dei vari gradi di privazione della libertà cui uomini e donne sono stati di volta in volta soggetti. L'elemento fondante della condizione schiavile, in ogni tempo, è la riduzione dell'essere umano a un bene mobile oggetto di compravendita, una *res*, così come previsto dal diritto romano nel caso del *servus*.<sup>1</sup> Proprio la trasmissione e il recupero dell'elaborazione giuridica romana in materia hanno costituito la base per legittimare l'istituto schiavile nell'Europa medievale e moderna,<sup>2</sup> venendo a caratterizzare la *chattel slavery*, la principale forma di schiavitù praticata fino all'Ottocento e consistente appunto nella compravendita di soggetti ridotti alla condizione di beni mobili, proprietà di un preciso padrone.<sup>3</sup> Non è però possibile limitarsi a una definizione così sbrigativa del soggetto schiavo, e pare opportuno ritornare brevemente al diritto romano – in virtù della sua importanza per le elaborazioni giuridiche successive – per comprendere le varie sfumature di privazione della libertà che ritroveremo anche in età moderna. Ad attirare la nostra attenzione è in particolare l'istituto della *capitis deminutio*, avente per oggetto la riduzione del prigioniero di guerra a uno stato affine a quello dello schiavo propriamente detto: privato della libertà, della sua posizione all'interno della società di provenienza, spogliato della propria cittadinanza, del legame matrimoniale e della potestà – nel caso di un *pater familias* – il *captivus* era a tutti gli effetti costretto alle stesse attività lavorative obbligate cui erano soggetti gli individui schiavi.<sup>4</sup> Nondimeno, la società romana incoraggiava la redenzione dei *captivi*, i quali potevano fare affidamento alle proprie relazioni clientelari o direttamente al Senato romano per riacquisire la propria libertà – e grazie all'istituto del *postliminium* tutti i diritti precedentemente perduti – configurando così due modalità di

---

<sup>1</sup> Giovanna Fiume, *Schiavitù mediterranee. Corsari, rinnegati e santi di età moderna*, Bruno Mondadori, Milano, 2009, p. 16. È necessario prestare attenzione a non confondere il *servus* romano – che insieme al *mancipium* costituiva la figura dello schiavo propriamente detto – con il *servus* medievale, il quale conosceva una condizione di privazione della propria libertà soltanto parziale. Questo mutamento di significato, marcato in tutta l'Europa medievale, si verificò più lentamente in area italiana, quando ancora nel XIII secolo lo schiavo propriamente detto veniva indicato con la parola *servus*. A riguardo cfr. Steven A. Epstein, *Speaking of slavery. Color, ethnicity, & human bondage in Italy*, Cornell University Press, Ithaca, 2001, pp. 18 e ss.

<sup>2</sup> Patrizia Delpiano, *La schiavitù in età moderna*, Editori Laterza, Bari, 2009, pp. 5 e ss.

<sup>3</sup> Gabriele Turi, *Schiavi in un mondo libero. Storia dell'emancipazione dall'età moderna a oggi*, Editori Laterza, Bari, 2012, pp. 20, 65.

<sup>4</sup> G. Fiume, op. cit., pp. 16 e ss.



riscatto che saranno proprie anche dell'età moderna: *de publico e de privato*.<sup>5</sup> Otteniamo un quadro sintetico ma efficace delle condizioni della schiavitù aggiungendo ancora alle forme di privazione della libertà che abbiamo menzionato – la *chattel slavery* e la prigionia di guerra – quella della *servitus poena*, e cioè la riduzione in uno stato di schiavitù come conseguenza di un provvedimento giudiziario.<sup>6</sup>

Il fenomeno schiavile, ben lungi dallo scomparire con il sopraggiungere del cristianesimo e dell'età medievale, conobbe successivamente all'età antica una nuova fase di elaborazione, e se da un lato le norme del diritto romano inerenti alla schiavitù vennero riprese e riformulate – in particolare attraverso il *Corpus Iuris Civilis* giustiniano<sup>7</sup> – non possiamo ignorare i cambiamenti che tale istituzione ha conosciuto nei secoli seguenti. Dobbiamo prima di tutto osservare che la posizione della Chiesa e della dottrina cristiana nei confronti della schiavitù – incluso il divieto fatto ai cristiani di ridurre in schiavitù altri cristiani, tutt'altro che attestato ai primordi della Chiesa<sup>8</sup> – non era affatto quella che ci potremmo aspettare. Tra i padri della Chiesa fu in primo luogo Agostino a riconoscere nella schiavitù la punizione per volontà divina del peccato originale, mentre Bruno di Colonia – fondatore dei Certosini – basò sul concetto di “vocazione” la necessità di accettare la condizione esistenziale alla quale l'individuo è chiamato da Dio, compresa quella della schiavitù.<sup>9</sup> Se nelle elaborazioni del padre dei Certosini possiamo riscontrare delle somiglianze con il pensiero aristotelico e con il concetto di “schiavitù per natura” – uno dei capisaldi della giustificazione della schiavitù fino all'Ottocento – la conciliazione tra la tradizione agostiniana e quella aristotelica conobbe il suo definitivo compimento nella *Summa Theologiae* di san Tommaso. Attraverso la sua opera, la Chiesa medievale giunse alla completa accettazione della schiavitù, percepita allo stesso tempo come una punizione per il peccato originale, una vocazione propria e naturale di determinati individui e, non meno importante, un'istituzione tipica del diritto delle genti.<sup>10</sup> Dobbiamo ancora osservare che l'ammissione e la tutela della schiavitù andavano di pari passo alla preservazione del patrimonio ecclesiastico, dal

---

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> *Ibidem*. Vale la pena notare che la riduzione in schiavitù degli individui in seguito alla cattura in guerra o come conseguenza di un provvedimento giudiziario non è esclusiva del mondo romano antico o del Mediterraneo di età medievale e moderna, ma può essere riscontrata anche in diverse società africane poi connesse alla tragica esperienza della tratta atlantica, come nel caso del regno di Ndongo. A riguardo cfr. Arlindo Manuel Caldeira, *Schiavi e trafficanti attraverso l'Atlantico. I negrieri portoghesi dal XV al XIX secolo*, Mimesis, Milano, 2020, pp. 101-102.

<sup>7</sup> P. Delpiano, op. cit., pp. 59-60.

<sup>8</sup> Robin Blackburn, *The making of New World slavery. From baroque to the modern 1492-1800*, Verso, Londra, 1997, p. 36.

<sup>9</sup> G. Fiume, op. cit., pp. 18 e ss. Il pensiero agostiniano in merito alla schiavitù poté godere di una grande eco anche grazie alle analoghe posizioni di Isidoro di Siviglia, una delle massime *auctoritas* medievali. A riguardo cfr. R. Blackburn, op. cit., p. 38.

<sup>10</sup> P. Delpiano, op. cit., p. 62.

momento che monasteri e abbazie ebbero modo di accumulare numerosa manodopera schiava attraverso i lasciti testamentari.<sup>11</sup> Per queste ragioni non possiamo identificare nella dottrina cristiana l'elemento responsabile del declino della schiavitù antica, mentre si rende necessario rintracciare molteplici cause concorrenti: la scomparsa della villa e la frammentazione del latifondo in più piccole unità coltivate direttamente da ex schiavi, il frazionamento politico e la difficoltà di controllo del territorio imperiale che condussero a numerose e ingenti fughe di schiavi, e infine la conclusione delle guerre di conquista che per secoli avevano garantito ingenti afflussi di prigionieri di guerra all'interno dell'Impero.<sup>12</sup> Al cristianesimo possiamo quindi ricondurre non ampi e strutturali cambiamenti dell'istituzione schiavile, bensì scelte individuali proprie di singoli padroni che potevano decidere di manumettere – e cioè di liberare – i loro schiavi in un atto di rinuncia ai beni terreni, coerentemente con i precetti di povertà pertinenti alla religione cristiana.<sup>13</sup> L'insieme dei cambiamenti suaccennati ha così determinato il passaggio da una società schiavista come quella romana – intendendo con tale termine una società la cui economia è in larga parte fondata sullo sfruttamento della manodopera forzata – a una società al cui interno la componente schiava, pur presente, non risulta più così determinante.

Con l'avvento dell'età medievale risulta necessario operare un'ulteriore distinzione: quella tra schiavo e servo. Al posto degli schiavi delle ville romane, infatti, la manodopera responsabile della lavorazione della terra nel medioevo era costituita da servi in stato di semilibertà, subordinati per via ereditaria a un signore capace di garantire protezione in cambio di tributi, prestazioni lavorative gratuite – le *corvées* – e altri diritti.<sup>14</sup> Facendo riferimento alla documentazione prodotta in ambito italiano in età medievale – e più precisamente tra VIII e XIV secolo – è stato osservato che per i contemporanei l'elemento distintivo dei servi rispetto agli schiavi era la completa cesura dei legami di questi ultimi rispetto ai luoghi di origine – una cesura chiaramente forzata – mentre la figura del servo risultava complessivamente meglio inserita nella comunità campestre ove risiedeva.<sup>15</sup> Nella nostra prospettiva, tuttavia, risulta dirimente l'elemento della compravendita sul mercato, che se poteva interessare lo schiavo – così come il *servus* di età romana – non poteva avere per oggetto il servo medievale, legato alla terra e al suo proprietario di generazione in generazione.<sup>16</sup> Nonostante il fenomeno del servaggio tipico

---

<sup>11</sup> G. Fiume, op. cit., p. 18.

<sup>12</sup> P. Delpiano, op. cit., pp. 6 e ss.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> Francesco Panero, *L'avvio della tratta degli schiavi a Genova e le sue ripercussioni sul servaggio medievale*, in «Quaderni storici», XXXVI, 107, 2001, p. 337.

<sup>16</sup> Giulia Bonazza, *Abolitionism and the persistence of slavery in italian states, 1750-1850*, Palgrave MacMillan, New York, 2019, pp. 18-19.

della società feudale, la schiavitù propriamente detta non scomparve,<sup>17</sup> e il traffico di schiavi riprese a crescere tra l'XI e il XIII secolo come conseguenza di una rinnovata vivacità economica e demografica dell'Europa e del bacino mediterraneo, nonché grazie all'estensione delle rotte commerciali – capaci di rifornire i mercati di schiavi – frutto dell'intraprendenza marittima dei genovesi e dei veneziani nell'area balcanica, nel Mar Nero e in Vicino Oriente.<sup>18</sup> È proprio a questo contesto di sfruttamento della manodopera schiava in età medievale che dobbiamo legare la nascita della parola *sclavus*.

Il dibattito sulle origini della parola ha goduto del contributo di molteplici studiosi, i quali hanno di volta in volta proposto diverse soluzioni: per alcuni il vocabolo *sclavus* risalirebbe all'età carolingia e sarebbe legato all'etnia slava dei prigionieri di guerra catturati da Carlo Magno, mentre altri riconducono il termine alla Francia del XIII secolo, ove si sarebbe generato a partire dall'espressione tardo latina *sclavu*.<sup>19</sup> L'ipotesi più accreditata vede l'origine della parola *sclavus* attribuita, anche in questo caso, alle origini slave delle popolazioni balcaniche soggette alle razzie dei veneziani, quindi alla cattura e alla compravendita sul mercato.<sup>20</sup> Attraverso simili rotte commerciali, responsabili della movimentazione della merce umana, la parola *sclavus* e tutte le forme dialettali da essa discendenti – come appunto il nostro “schiavo” – si sarebbero diffuse a partire dall'XI secolo dapprima nel Mezzogiorno italiano e in seguito presso le popolazioni di lingua germanica, greca e araba, sostituendosi definitivamente alla parola *servus* tra il XIV e il XV secolo.<sup>21</sup>

È ora giunto il momento di sottolineare l'importanza della nascita in età medievale dell'Islam e dell'espansione araba nel Mediterraneo, fino alla penisola iberica, per una giusta comprensione del fenomeno schiavile in età moderna. Notiamo da subito che, come abbiamo potuto osservare per l'età antica e per l'Europa medievale, la schiavitù nel mondo islamico può essere declinata in molteplici forme, al punto che sarebbe più opportuno parlare di schiavitù al plurale. La proliferazione di queste diverse forme di schiavitù è legata alla vivacità teologica e alla varietà di interpretazioni del Corano e della Sunna, nonché alle più antiche consuetudini delle

---

<sup>17</sup> È infatti possibile riscontrare la presenza di un mercato schiavile nell'Italia meridionale, peraltro alimentato dal contatto con il mondo musulmano. A riguardo Cfr. Valeria Polonio, *Chiesa e schiavitù*, in Giustina Olgiati, Andrea Zappia (a cura di), *Schiavi a Genova e in Liguria (secc. X-XIX)*, Sagep, Genova, 2018, p. 20.

<sup>18</sup> G. Bonazza, op. cit., pp. 18-19.

<sup>19</sup> *Ivi*, p. 15.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> S. A. Epstein, op. cit., pp. 18 e ss. È necessario notare che nel mondo arabo dalla radice “slav-“ derivava esclusivamente la parola che identificava lo schiavo dalla pelle chiara, *sakaliba*, mentre per riferirsi agli schiavi neri era impiegata l'espressione *abd* che, al plurale *abīd*, è stata utilizzata per indicare con un tono denigratorio le popolazioni africane di pelle nera e le donne. A riguardo cfr.: R. Blackburn, op. cit. pp. 79 e ss.; G. Turi, op. cit., pp. 100 e ss.

popolazioni inglobate dagli arabi nel loro processo di espansione.<sup>22</sup> Nondimeno, al di là della regola – dal valore generale e non sempre puntualmente rispettata – che impediva al fedele musulmano di possedere come schiavo un proprio correligionario, la riduzione in schiavitù dei non musulmani catturati in guerra era assolutamente consentita, benché i precetti della religione islamica – similmente a quelli cristiani – invitassero i fedeli a non trattare con troppa durezza gli schiavi e a manumettere quelli che si convertivano.<sup>23</sup> In questo senso, l'espansione araba poté giovare nella propria fase di espansione e conquista – e quindi sin dal VII secolo – di un ingente quantitativo di schiavi, catturati in guerra oppure offerti come tributi dalle popolazioni non ancora islamizzate.<sup>24</sup> Con il rallentamento del moto espansivo e in seguito all'integrazione religiosa delle popolazioni assoggettate, l'impero musulmano dovette ricercare nuove fonti di approvvigionamento di manodopera schiava, anche al di fuori dei suoi confini, dando vita a una rete di rotte commerciali con un'estensione allora senza pari, volta anche alla tratta degli schiavi neri.<sup>25</sup> Tra i fattori che contribuirono a portare il mondo musulmano alla ricerca di nuove fonti di approvvigionamento della merce umana dobbiamo considerare anche, nell'VIII secolo, l'impegno profuso dai bizantini nell'estromissione degli arabi dal mercato mediterraneo degli schiavi. La conseguenza di tale condizione conflittuale fu un aumento esponenziale dell'attività araba sul mare, finalizzata alla cattura di uomini da ridurre in schiavitù per soddisfare la domanda di manodopera.<sup>26</sup>

Poniamo adesso l'accento sul riscatto dei *captivi*, già praticato nel mondo romano, che in età medievale conobbe sviluppi rilevanti ai fini della nostra indagine. Spostiamo così l'attenzione al contesto della penisola iberica, teatro di uno scontro dalla durata secolare – benché più volte interrotto – sostenuto dai regni cristiani impegnati nella *Reconquista*, un vero e proprio *bellum sanctum* che, ben lungi dall'esaurirsi con la conquista di Granada nel 1492, in età moderna si

---

<sup>22</sup> G. Turi, op. cit., pp. 99 e ss.

<sup>23</sup> *Ibidem*. Un'importante eccezione alla regola che vietava la riduzione in schiavitù di altri musulmani si riscontra nei confronti degli sciiti.

<sup>24</sup> Olivier Pétré-Grenouilleau, *La tratta degli schiavi. Saggio di storia globale*, il Mulino, Bologna, 2004, pp. 25 e ss.

<sup>25</sup> *Ibidem*. Tale commercio di schiavi neri africani può essere individuato come l'elemento fondante di un pregiudizio razziale che si diffuse nel mondo musulmano – e rintracciabile già nelle *Hadith*, i racconti sulla vita di Maometto – portando all'associazione tra il nero, percepito come inferiore, e lo schiavo. È interessante osservare come il mondo musulmano giustificò la riduzione dei neri in schiavitù non solo con argomenti che abbiamo già incontrato nell'Europa cristiana medievale, come l'idea aristotelica della schiavitù naturale, ma traendo forza anche da elaborazioni originali del libro della Genesi, il quale narra la maledizione di Cam – opportunamente considerato capostipite delle popolazioni nere – da parte del padre Noè. A riguardo cfr. O. Pétré-Grenouilleau, op. cit., pp. 29-31. Circa l'estensione di queste rotte commerciali volte alla tratta degli schiavi africani, basti pensare che questi ultimi, oltrepassato il mar Rosso, vennero portati dai musulmani fino a Giava e all'Indonesia, e alcuni di loro furono in seguito offerti agli imperatori cinesi. A riguardo cfr. A. M. Caldeira, op. cit., pp. 27-29.

<sup>26</sup> G. Bonazza, op. cit., p. 18.

sarebbe proiettato insieme alle monarchie iberiche su scala globale.<sup>27</sup> Se da un lato dobbiamo riconoscere che nell'ambito della *Reconquista* la schiavitù venne impiegata come strumento di controllo e conversione forzata,<sup>28</sup> l'impegno nella guerra santa contro l'infedele produsse un nutrito numero di prigionieri di guerra che – contrariamente alle vittime della pirateria araba di VIII secolo – non vennero impiegati come forza lavoro per la coltivazione della terra, coerentemente agli sviluppi dell'economia feudale fondata sul lavoro dei servi in stato di semilibertà. Lo scopo delle innumerevoli razzie condotte da entrambe le parti, infatti, era la cattura di *captivi* destinati a essere restituiti alle comunità di appartenenza in cambio di un pagamento.<sup>29</sup> Si configurò così un sistema reciproco di scambi e riscatti di prigionieri di guerra, entro il quale agirono come intermediari mercanti cristiani, ebrei e musulmani, o ancora vere e proprie organizzazioni titolari di cospicui patrimoni e preposte al riscatto dei correligionari.<sup>30</sup> In questo senso, i Cavalieri di Santiago ricevettero già nella seconda metà dell'XII secolo l'autorizzazione a catturare e tenere *captivi* da scambiare con altri prigionieri cristiani, e similmente numerosi ospedali fondati in Spagna tra il XII e il XIII secolo impiegarono lasciti e rendite per lo scambio dei prigionieri di guerra.<sup>31</sup> Nello stesso periodo vennero formati dei veri e propri ordini religiosi preposti al riscatto dei *captivi* – primi fra tutti i Trinitari e i Mercedari – che ritroviamo impegnati nella stessa missione ancora in età moderna, sempre affiancati da mercanti particolari e confraternite, nonché da vari organi statali come il genovese Magistrato del riscatto degli schiavi, che insieme andranno a configurare quell'economia del riscatto tipica della schiavitù del Mediterraneo moderno.<sup>32</sup>

---

<sup>27</sup> Marco Pellegrini, *Guerra santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, il Mulino, Bologna, 2015, pp. 7-20.

<sup>28</sup> R. Blackburn, op. cit., pp. 49 e ss.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> G. Fiume, op. cit., pp. 21 e ss. A partire dal XII secolo, dal lato musulmano gli scambi e i riscatti dei *captivi* vennero organizzati dagli *alfaqques*, autorizzati dalle parti interessate e testimoni di una reale capacità di intervento da parte del mondo musulmano che la storiografia ha a lungo sottovalutato.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> *Ibidem*. Sull'economia del riscatto tra Cinquecento e Seicento cfr.: Wolfgang Kaiser, *L'économie de la rançon en Méditerranée occidentale (XVI-XVIII siècle)*, in «Hypothèses», X, 2007, pp. 359-368. Per il caso genovese: Andrea Zappia, *Mercanti di uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*, Città del silenzio, Novi Ligure, 2018. Sul Magistrato del riscatto degli schiavi cfr.: Andrea Zappia, *Tra burocrazia e fiducia: la gestione dei capitali del riscatto degli schiavi di Genova (secoli XVII-XVIII)*, in «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», VIII, 2, n.s., 2021b, pp. 249-262; *Id.*, *Per la liberazione dei liguri: dall'istituzione del Magistrato del riscatto degli schiavi all'esaurimento del fenomeno (1597-1823)*, in Giustina Olgiati, Andrea Zappia (a cura di), *Schiavi a Genova e in Liguria (secc. X-XIX)*, Sagep, Genova, 2018, pp. 41-50.

## 1.2. Schiavi e *captivi* tra storiografia e fonti

Avendo individuato nel valore di riscatto l'elemento distintivo della figura del *captivus* rispetto a quella dello schiavo, impiegato invece come forza lavoro, dobbiamo chiederci quanto tale distinzione teorica – pur presente – sia applicabile ai secoli dell'età moderna. La storiografia si è interessata sin dagli ultimi anni del Novecento a tale dualismo, alle analogie e alle differenze riscontrabili tra le due condizioni, e per lungo tempo il concetto di *captivus* è stato ricondotto quasi esclusivamente ai prigionieri di guerra cristiani in mano ai musulmani, mentre a questi ultimi sarebbe stata riservata la condizione schiavile nell'Europa cristiana.<sup>33</sup> Tale diversa attribuzione dei ruoli risalirebbe a un presunto squilibrio nelle possibilità di riscatto dei *captivi* delle rispettive fedi,<sup>34</sup> ma se già nella penisola iberica lo scambio dei prigionieri di guerra rappresentava un fenomeno marcatamente caratterizzato dalla reciprocità – si pensi alla figura degli *alfaques*, o ancora alle attività di quelle congregazioni musulmane che, come nel caso della Valencia dei secoli XIV e XV,<sup>35</sup> si occupavano della liberazione dei propri correligionari – noteremo che anche in età moderna non mancarono le possibilità di ritorno in patria per gli schiavi di fede islamica. Se in effetti non sono rintracciabili in terra d'Islam quelle organizzazioni statali o ecclesiastiche che in Europa hanno prodotto utili serie documentarie fondamentali per la ricostruzione delle attività di riscatto dei *captivi* cristiani, non possiamo ignorare né le attività di riscatto *de publico*, frutto delle relazioni diplomatiche e degli accordi tra le potenze musulmane e quelle cristiane, né quelle condotte *de privato* dalle famiglie o dagli stessi schiavi.<sup>36</sup>

Affermata l'impossibilità di distinguere schiavi e *captivi* sul piano della mera provenienza e appartenenza religiosa, entriamo nel merito delle analogie riscontrabili tra le due figure. Da un lato non possiamo fare a meno di notare che anche agli schiavi, in età moderna, era attribuito un valore di riscatto, spesso superiore al valore di mercato e certamente influenzato dal valore d'uso che li contraddistingueva;<sup>37</sup> dall'altro abbiamo osservato che già in età antica il *captivus*

---

<sup>33</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 23.

<sup>34</sup> *Ibidem*.

<sup>35</sup> G. Fiume, op. cit., pp. 21-28.

<sup>36</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 260-261 e pp. 279-281. Benché non sia tale da giustificare l'attribuzione dello status di schiavitù ai soli prigionieri islamici, è comunque innegabile un certo squilibrio nella frequenza dei riscatti e una tendenziale divergenza nei destini degli schiavi cristiani e musulmani. A riguardo cfr. S. Bono, 2016, op. cit., p. 19. Se alle autorità musulmane può essere attribuito un minore impegno nelle attività di riscatto, le cause possono essere rintracciate in diversi fattori: possiamo pensare alla volontà di non favorire le predazioni corsare europee mediante il pagamento dei riscatti, i quali peraltro avrebbero comportato un dispendio di risorse finanziarie. È stata anche avanzata l'ipotesi che una forma di religiosa accettazione della condizione schiavile possa aver contribuito a limitare i riscatti degli schiavi islamici. *Ivi*, pp. 251-252.

<sup>37</sup> *Ivi*, pp. 268-273.

romano poteva essere costretto alle stesse attività lavorative cui erano soggetti gli schiavi,<sup>38</sup> e lo stesso vale anche per i secoli di età moderna. È in quest'ottica che il *captivus* diventa uno schiavo fino a quando non viene riscattato, una merce il cui scopo è la propria vendita, mentre lo schiavo ci appare come un *captivus* in potenza, sempre alla ricerca della somma necessaria al riscatto della propria libertà.<sup>39</sup> Notiamo inoltre che, se lo schiavo può essere definito come oggetto di compravendita, lo stesso può dirsi del *captivus* nel momento del riscatto.<sup>40</sup> Nel tentativo di portare chiarezza sulle effettive modalità di impiego dei due termini, è opportuno porre attenzione all'uso che ne fanno le fonti. Un utilizzo attento delle due categorie si riscontra per esempio nel 1784, quando l'imbarcazione statunitense *Betsy* venne condotta forzosamente dai marocchini nel porto di Tangeri insieme al suo equipaggio: in questo caso il sultano Muhammad ben Abdallah assicurò agli Stati Uniti che i prigionieri sarebbero stati considerati a tutti gli effetti *captivi*, e non schiavi.<sup>41</sup> Tuttavia, in numerose occasioni i *captivi* sono indicati nelle fonti semplicemente come schiavi, anche nel momento del riscatto che dovrebbe caratterizzare la figura del prigioniero di guerra. È il caso delle liste dei redenti, elenchi pubblicati dai redentori che divulgavano i nominativi dei cristiani riscattati, e che tuttavia facevano riferimento a degli schiavi, non a dei *captivi*.<sup>42</sup> Similmente, il nome dell'organo pubblico preposto al riscatto dei sudditi genovesi dal 1597, il Magistrato del riscatto degli schiavi, è in tal senso significativo.<sup>43</sup> In molti casi le stesse vittime facevano riferimento alla propria condizione schiavile. È il caso dei quindici genovesi che nel 1759 vennero catturati nel golfo del Leone da alcuni corsari: portati ad Algeri, rivolsero una supplica a Genova denunciando le proprie condizioni e quelle di «tutti quanti li genovesi schiavi» che, incatenati a due a due, erano costretti a tirare carri carichi di pietre.<sup>44</sup>

Da questi e altri esempi che non sembra il caso di riportare, pena un'eccessiva ridondanza, appare evidente che nel suo uso più comune il termine “schiavo” veniva impiegato con una valenza ampia. La presente indagine ha per oggetto dei prigionieri di guerra incatenati al remo delle galee della Repubblica genovese in qualità di schiavi, cui venivano attribuiti un valore di riscatto e uno di mercato, e in più di un'occasione ne osserveremo il ritorno allo stato di libertà. Per queste ragioni, e in virtù del fatto che le fonti attribuiscono a tali individui lo status schiavile,

---

<sup>38</sup> G. Fiume, op. cit., p. 16.

<sup>39</sup> *Ivi*, p. 14.

<sup>40</sup> Bono, 2016, op. cit., p. 16.

<sup>41</sup> A. Zappia, 2021a, op. cit., p. 260.

<sup>42</sup> Bono, 2016, op. cit., p. 273.

<sup>43</sup> *Ivi*, p. 276.

<sup>44</sup> Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASG), Archivio Segreto (d'ora in poi AS), Lettere dei Principi alla Repubblica di Genova, 2798, *Algeri. Da alcuni genovesi schiavi*, 8 maggio 1759.

impiegheremo qui la parola “schiavo” intesa in senso estensivo, pur riconoscendo la piena dignità – nonché la necessità – dell’impiego delle opportune categorie da parte della storiografia.

### 1.3. Atlantico e Mediterraneo a confronto

Un utile metodo per porre in risalto le peculiarità della schiavitù mediterranea consiste nel confronto della stessa con quella propria del mondo atlantico, alla ricerca di similitudini e divergenze, radici comuni e influenze reciproche. È questa una tipologia di approccio che potremmo definire tributaria della prospettiva di stampo globale che la storiografia ha in larga parte adottato negli ultimi anni, poiché in tal senso la *global history* ha rappresentato un invito a tenere sempre in considerazione le connessioni globali relative a precisi temi e problemi, anche quando spazialmente circoscritti come nel caso del nostro oggetto di ricerca.<sup>45</sup> Da subito, non possiamo fare a meno di osservare che la nascita della tratta atlantica deve essere legata a un contesto mediterraneo, e questo per molteplici ragioni. In primo luogo, alle origini della tratta oceanica devono essere poste le spedizioni portoghesi in Africa, inizialmente nella zona compresa tra la costa sahariana e la Mauritania, risalenti alla prima metà del XV secolo. La data tradizionalmente posta a principio della tratta è infatti il 1444, quando a bordo di sei caravelle giunsero a Lagos, in Portogallo, oltre duecento africani fatti schiavi tra uomini, donne e bambini.<sup>46</sup> Ciò che dobbiamo notare è che i protagonisti di tali catture, appartenenti alla nobiltà lusitana, condussero le loro incursioni lungo la costa atlantica dell’Africa applicando le stesse metodologie proprie della guerra corsara mediterranea.<sup>47</sup> Se quest’ultima, come vedremo, rappresentò nel Mediterraneo moderno la fonte privilegiata per l’approvvigionamento di manodopera non libera, possiamo allora stabilire che la schiavitù mediterranea e la tratta atlantica condivisero una radice che affondava nella mentalità della *Reconquista* e della guerra santa. Non per nulla la stessa occupazione delle isole atlantiche da parte portoghese seguì gli schemi

---

<sup>45</sup> Sebastian Conrad, *What is global history?*, Princeton University Press, Princeton, 2016, pp. 11 e ss. Va notato come l’approccio alla schiavitù attraverso una prospettiva globale sia stato particolarmente prolifico. In tal senso, oltre al già citato testo di Olivier Pétré-Grenouilleau, si vedano le opere di storici come Michael Zeuske, Joseph C. Miller e Gwyn Campbell.

<sup>46</sup> A. M. Caldeira, op. cit., pp. 57 e ss. Il riferimento al 1444 – che ha comunque conosciuto una generale accettazione – ha una valenza principalmente indicativa, dal momento che schiavi africani giunsero in Portogallo attraverso vie analoghe già nel 1441, mentre altri storici individuano il 1442 come l’anno d’inizio del fenomeno della tratta.

<sup>47</sup> *Ibidem*. In effetti, le modalità della guerra corsara vennero utilizzate solo nella fase preliminare dell’avanzata portoghese in Africa, dal momento che in seguito la corona lusitana preferì ricercare nei legami commerciali con le società africane fonti più stabili di manodopera schiava. È stato infatti calcolato che, nel complesso della tratta atlantica, solo il 2% degli africani che intrapresero il *middle passage* fu privato della libertà direttamente dai trafficanti europei – in particolare nella prima fase della tratta – mentre i negrieri acquistarono il restante 98% da altri africani. A riguardo cfr. O. Pétré-Grenouilleau, op. cit., pp. 21-22.



impiegati dai cristiani nelle guerre contro i regni musulmani,<sup>48</sup> e ben nota è l'importanza dell'appoggio papale alle mire lusitane sull'Africa.<sup>49</sup> In secondo luogo, la nascita della tratta atlantica è legata allo spostamento della coltura della canna da zucchero dal Mediterraneo verso le isole dell'Atlantico, in particolare le Canarie, Madeira, Príncipe e São Tomé.<sup>50</sup> Fu in Palestina che gli europei impararono nell'XI secolo a lavorare la canna da zucchero, spostandone progressivamente la coltivazione verso ovest in conseguenza dell'espansione musulmana: da Cipro e Creta fino alla Sicilia, e in seguito nella penisola iberica.<sup>51</sup> L'industria saccarifera mediterranea, tuttavia, non sfruttò da subito una considerevole manodopera schiava, e pare anzi che quest'ultima rappresentasse solo una frazione del totale degli impiegati nel settore nel quale, invece, trovarono impiego lavoratori altamente specializzati, liberi e salariati.<sup>52</sup> La produzione dello zucchero nel Mediterraneo era peraltro rivolta a soddisfare una domanda ristretta, e gli stessi mercanti erano interessati a commercializzare piccole quantità di prodotto a prezzi molto elevati. Tali condizioni cambiarono solo nella seconda metà del XV secolo, quando allo spostamento delle colture nelle isole atlantiche e a un incremento nella produzione di zucchero si accompagnò un impiego sempre più consistente di schiavi, che giunsero a costituire circa la metà dei lavoratori impiegati.<sup>53</sup> Nei primi decenni del XVI secolo São Tomé divenne la più grande produttrice di zucchero al mondo e, allo stesso tempo, uno dei principali luoghi di movimentazione della merce umana, pertanto rivelandosi un centro fondamentale per l'elaborazione di quel nuovo tipo di economia fondata sulla monocoltura di piantagione che così tanto successo riscosse nel Nuovo Mondo.<sup>54</sup> La coltivazione della canna da zucchero diede infatti esiti particolarmente positivi in Brasile, tali da mandare in crisi la produzione di São Tomé già dagli anni Ottanta del XVI secolo,<sup>55</sup> e il paese divenne la principale destinazione degli schiavi

---

<sup>48</sup> Federica Morelli, *Il mondo atlantico. Una storia senza confini (secoli XV-XIX)*, Carocci editore, Roma, 2013, p. 27.

<sup>49</sup> A riguardo cfr.: M. Pellegrini, 2015, op. cit., pp. 20 e ss.; P. Delpiano, op. cit., pp. 63 e ss. Sull'importanza della *Reconquista* come premessa all'espansione portoghese verso sud cfr. O. Pétré-Grenouilleau, op. cit. pp. 35-38.

<sup>50</sup> F. Morelli, op. cit., pp. 27 e ss.

<sup>51</sup> *Ibidem*. I veneziani furono i primi ad assimilare le competenze musulmane in materia, e avviarono le proprie piantagioni a Tiro a partire dal 1123, cui seguirono quelle installate a Tripoli ad opera dei cavalieri templari e teutonici. In seguito, i normanni introdussero le piantagioni in Sicilia, ma l'arretratezza tecnologica costò all'industria insulare una profonda crisi già sul finire del XIII secolo. Dobbiamo inoltre osservare che lo spostamento delle coltivazioni di canna da zucchero verso l'Atlantico non si limitò a seguire l'avanzata portoghese in Africa, ma fu dettato anche dalla caduta di Costantinopoli nel 1453 e dalla conseguente esclusione degli europei dal mercato degli schiavi del Mar Nero. A riguardo cfr. O. Pétré-Grenouilleau, op. cit., pp. 44 e ss.

<sup>52</sup> R. Blackburn, op. cit., pp. 76 e ss.

<sup>53</sup> *Ibidem*.

<sup>54</sup> A. M. Caldeira, op. cit., p. 77; F. Morelli, op. cit., p. 37.

<sup>55</sup> *Ibidem*.

africani che intrapresero forzatamente la traversata oceanica – il *middle passage* – tra XVI e XIX secolo.<sup>56</sup>

Le innovazioni in campo atlantico, legate a una coltivazione da secoli nota e praticata a Cipro, nell'Egeo e in Sicilia, oltre a confermare l'appartenenza di tale spazio a una di quelle «frontiere successive» del «Più Grande Mediterraneo» di Braudel,<sup>57</sup> sono alla base di una delle prime e più importanti diversità che possiamo riscontrare tra la schiavitù mediterranea e la tratta atlantica. Abbiamo infatti osservato che nel medioevo la destinazione d'uso generale della merce umana non era più la coltivazione della terra – come nel caso dell'antichità romana – ma l'ambiente domestico, e la domanda di schiavi proveniva principalmente dalle città,<sup>58</sup> a testimonianza del ruolo limitato ricoperto dall'istituzione schiavile nell'economia del periodo. Similmente in età moderna, per quanto non mancasse del tutto l'impiego della manodopera schiava nel settore edile e in quello artigianale, per l'estrazione mineraria o ancora nelle campagne, una delle principali destinazioni dei prigionieri frutto della guerra corsara e resi proprietà pubblica furono i remi delle flotte di galee.<sup>59</sup> Un'eccezione può essere individuata nel caso della Sicilia, ove tra XV e XVI secolo era possibile trovare una quota di schiavi neri africani – compresa tra l'1,5 e il 2 per cento della popolazione – impiegata nelle attività agricole e di allevamento, quindi anche in ambito rurale e nelle zone interne dell'isola.<sup>60</sup> Ciò nonostante, a partire dalla prima metà del Cinquecento – e compiutamente verso la fine del secolo – la condizione peculiare della Sicilia venne meno, la manodopera libera prese il posto degli schiavi nel settore agricolo, e questi ultimi tornarono a essere impiegati prevalentemente negli ambienti domestici delle città, in concomitanza con l'avvio della tratta atlantica e al dirottamento degli schiavi neri africani verso il Nuovo Mondo.<sup>61</sup> La contenuta e variabile domanda di manodopera schiava, peraltro limitata da un'offerta legata all'andamento degli episodi conflittuali nel Mediterraneo, andò così configurando delle società entro le quali l'istituzione schiavile ricoprì un ruolo più sociale che economico, e che pertanto non possiamo definire pienamente schiaviste.<sup>62</sup> A quest'ultima condizione possiamo invece ricondurre quelle economie atlantiche che, in virtù dell'economia di piantagione, individuarono negli schiavi un elemento fondamentale per il

---

<sup>56</sup> A. M. Caldeira, op. cit., p. 39.

<sup>57</sup> F. Braudel, pp. 168-169 e pp. 229-236. Cfr. anche: Salvatore Bono, *Il Mediterraneo della storia*, in «Mediterranea. Ricerche Storiche», XXXI, 2014, pp. 243-258.

<sup>58</sup> O. Pétré-Grenouilleau, op. cit., p. 43

<sup>59</sup> S. Bono, 2016, op. cit. pp. 168-177 e pp. 191 e ss.

<sup>60</sup> Salvatore Bono, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vu' cumprà, domestici*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1999, pp. 21-24.

<sup>61</sup> *Ibidem*.

<sup>62</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 17 e ss.

proprio sostentamento.<sup>63</sup> Per queste ragioni, la tratta verso le Americhe conobbe una maggiore regolarità, un consolidamento delle rotte commerciali, una progressiva specializzazione del traffico e del naviglio per il trasporto della merce umana – le navi negriere – nonché una costante crescita per tutti i secoli dell’età moderna, in controtendenza rispetto all’area mediterranea, ove spesso gli schiavi venivano trasportati insieme ad altre merci su navi non specificamente adattate al trasporto di uomini in catene.<sup>64</sup>

Spostiamo adesso lo sguardo sui soggetti della schiavitù, e notiamo immediatamente che, se nel mondo atlantico possiamo facilmente identificare nella componente africana la principale vittima della tratta, il Mediterraneo ci pone davanti a una condizione ben più articolata. La riduzione in uno stato schiavile era infatti una condizione che poteva interessare qualunque navigante o abitante delle comunità costiere – e non solo – che avesse la sfortuna di imbattersi in dei corsari, a prescindere dalla provenienza, dal colore della pelle o dall’appartenenza religiosa. Similmente, chiunque poteva diventare proprietario di uno o più schiavi.<sup>65</sup> Si configura così una delle quattro caratteristiche peculiari della schiavitù mediterranea: la reciprocità, alla quale dobbiamo sommare la reversibilità attraverso il riscatto o altre forme di manumissione, la ripetibilità – e quindi la possibile riduzione in schiavitù molteplici volte, anche a fronte di uno o più riscatti – e la formazione di un’economia del riscatto, cui abbiamo già accennato e fondamentale per la comprensione degli altri punti.<sup>66</sup> Dobbiamo inoltre considerare che, se il *middle passage* atlantico comportava per gli africani una completa cesura dei legami con le

---

<sup>63</sup> Non per nulla Philip D. Curtin, nell’elencare le sei *condiciones sine quibus non* proprie del sistema di piantagione, individua come primo punto fondamentale la natura forzata della maggior parte della forza lavoro, costituita appunto da schiavi. A riguardo cfr. Philip D. Curtin, *The Rise and Fall of the Plantation Complex. Essays in Atlantic History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, pp. 10-13. Dobbiamo inoltre notare che il solo sistema di piantagione non è sufficiente a motivare la decisione di trasportare schiavi africani attraverso l’oceano. Tale scelta deve essere compresa alla luce di due elementi. In primo luogo, una lunga serie di fattori – il crollo demografico della popolazione nativa americana, la condanna da parte della Chiesa, la maggiore resistenza degli schiavi neri, le abitudini già acquisite dagli europei nelle piantagioni del golfo di Guinea e molto altro ancora – determinò una preferenza per l’impiego di manodopera africana rispetto a quella nativa americana, pur impiegata nelle prime fasi di espansione e conquista delle Americhe. In secondo luogo, le comunità di schiavi in America non risultarono in grado di riprodursi da sole, non tanto a causa dell’elevato tasso di mortalità – come ritennero i contemporanei – quanto come conseguenza di un rapporto quantitativo tra i sessi degli schiavi eccessivamente sbilanciato a favore della componente maschile. La riproduzione degli schiavi, inoltre, più che un guadagno rappresentava un potenziale danno economico, e tale considerazione è valevole anche per il contesto mediterraneo. A riguardo cfr.: O. Pétré-Grenouilleau, op. cit., pp. 54-67 e p. 190, nota 62; S. Bono, 2016, op. cit., p. 157.

<sup>64</sup> O. Pétré-Grenouilleau, op. cit., pp. 41-44. Circa i bastimenti addetti alla tratta atlantica, dobbiamo riconoscere che una specializzazione degli stessi attraverso l’adozione di soluzioni comuni per il trasporto si verificò a partire dal XVII secolo, e più compiutamente nel XVIII secolo. A riguardo cfr. A. M. Caldeira, op. cit., pp. 127-141. Un’utile ricostruzione grafica di due navi negriere del XVIII secolo – la *Marie-Séraphique* e *L’Aurore* – può essere reperita sul sito SlaveVoyages. [www.slavevoyages.org/voyage/ship](http://www.slavevoyages.org/voyage/ship) (ultima consultazione: 15/01/2023).

<sup>65</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 20.

<sup>66</sup> G. Fiume, op. cit., p. X. Cfr. anche: S. Bono, 2016, op. cit., p. 9; A. Zappia, 2021a, op. cit., p. 261.

terre di origine, gli schiavi nel Mediterraneo moderno non solo potevano ambire al ritorno in patria, ma era loro concessa la possibilità di intrattenere una corrispondenza in direzione dei luoghi di provenienza.<sup>67</sup> Alle vittime della guerra corsara si presentava anche la possibilità di inserirsi – non sempre volontariamente – nelle società presso le quali erano state portate in catene, con prospettive di mobilità sociale che certamente non si offrivano agli schiavi delle piantagioni americane. Le comunità maghrebine si rivelarono particolarmente propense all’assimilazione degli schiavi europei, i quali non di rado – in seguito alla conversione e all’affrancamento – poterono a loro volta diventare corsari e raggiungere posizioni apicali nelle reggenze barbaresche e nella flotta del sultano ottomano.<sup>68</sup> Ciò nonostante, non dobbiamo cadere nella tentazione di esagerare tale fenomeno, sottolineando anzi il fatto che lo scopo dei corsari era principalmente la cattura di uomini da ridurre in schiavitù, utili per la voga sugli stessi bastimenti corsari e per la riscossione dei riscatti. Per tali ragioni, non di rado i proprietari privati così come le autorità pubbliche arrivarono a impedire le conversioni degli schiavi, le quali avrebbero comportato un disincentivo al riscatto degli stessi e una minaccia alla consistenza numerica della manodopera forzata.<sup>69</sup>

In questo quadro mediterraneo solo apparentemente dualistico, caratterizzato da un fenomeno schiavile reciproco tra le due sponde, dobbiamo tuttavia riconoscere la presenza di una terza componente, quella nera africana. Benché in misura certamente minore rispetto alle vittime della tratta atlantica, non pochi furono gli africani che giunsero in catene in Europa o nei

---

<sup>67</sup> Gli scambi epistolari intrattenuti dagli schiavi verranno osservati nel dettaglio in seguito, quando ne evidenzieremo alcuni aspetti di particolare rilievo. Per il momento, ci limiteremo a dire che l’invio di lettere rispondeva a una duplice valenza: da un lato consentiva ai soggetti in catene di contattare le proprie famiglie o le autorità di riferimento per informarle circa la propria condizione e chiedere il pagamento del proprio riscatto; dall’altro permetteva agli schiavi di denunciare i maltrattamenti subiti – più o meno veri – nell’ottica di una ricercata reciprocità nei trattamenti degli schiavi cristiani e musulmani. A riguardo cfr.: S. Bono, 2016, op. cit., pp. 261-262; *Id.*, *Schiavi maghrebini in Italia e cristiani nel Maghreb. Proteste e attestazioni per la ‘reciprocità’ di trattamento*, in «Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell’Istituto italiano per l’Africa e l’Oriente», anno 49, III, settembre 1994, pp. 331-351.

<sup>68</sup> Salvatore Bono, *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, il Mulino, Bologna, 2019, pp. 93-97. Si pensi al celebre caso del rinnegato calabrese Uluç Ali il quale, dopo aver partecipato alla battaglia di Lepanto, venne nominato comandante supremo della flotta ottomana – e cioè *kapudân paşia* – per poi rendersi fautore della riconquista di Tunisi nel 1574. Cfr.: S. Bono, 2019, op. cit., p. 128; *Id.*, 2016, op. cit., p. 248. Nel mondo europeo, invece, i casi di schiavi destinati a occupare posizioni di rilievo nelle società di adozione furono più rari, nonostante molti schiavi di religione musulmana raggiungessero un certo grado di integrazione anche in seguito alla conversione. Cfr. S. Bono, 2016, op. cit., pp. 222 e ss. La nota ascesa di Leone l’Africano, schiavo liberato e battezzato per mano di papa Leone X, sembra rappresentare in tal senso più un’eccezione che la regola. Sulla vicenda di Leone l’Africano cfr.: Natalie Zemon Davis, *La doppia vita di Leone l’Africano*, Editori Laterza, Bari, 2008.

<sup>69</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 226. Dobbiamo però osservare che la conversione non comportava per lo schiavo un’automatica esenzione dalle proprie mansioni, né tantomeno l’affrancamento, benché certamente rappresentasse un primo passo verso un potenziale miglioramento delle proprie condizioni. Va inoltre segnalata un’ulteriore problematica insita nelle pratiche di conversione degli schiavi: qualora una delle parti avesse esercitato eccessive pressioni in tal senso, avrebbe rischiato ritorsioni e sollecitazioni alla conversione nei confronti dei propri correligionari fatti schiavi. A riguardo cfr. S. Bono, 1994, op. cit., p. 340.

paesi islamici, attraversando il Sahara, costeggiando il mar Rosso o a bordo dei bastimenti portoghesi salpati dall’Africa.<sup>70</sup> La loro presenza, tuttavia, non è del tutto assimilabile a quell’insieme di caratteristiche uniche e proprie dell’ambiente mediterraneo cui abbiamo precedentemente accennato, rispetto alle quali gli africani costituivano un’eccezione alla regola della reciprocità, dal momento che la loro figura coincide ben più spesso con quella dello schiavo che con quella del padrone.<sup>71</sup> A ciò dobbiamo aggiungere la considerazione che per gli schiavi neri le prospettive di riscatto erano inferiori rispetto alle controparti cristiane e musulmane – benché si impegnassero in tal senso confraternite di schiavi africani liberati come quella della Nostra Signora del Rosario, fondata a Lisbona nel 1551 – e anche nel caso di una riacquisizione dello status di libertà il ritorno alle terre di origine era del tutto inverosimile, a fronte di una più probabile integrazione nella società di adozione.<sup>72</sup> Le ragioni di ciò sono ascrivibili – come intuibile – allo sradicamento dai luoghi di provenienza, similmente a quanto accadeva per i neri destinati al *middle passage*.<sup>73</sup> Infine, notiamo che se la principale fonte di schiavi nel Mediterraneo era la guerra, la componente nera africana giungeva nel mare interno in seguito all’acquisto sui mercati africani, e solo in misura minore in seguito alla cattura da parte dei corsari.<sup>74</sup>

Per concludere il paragone con lo scenario atlantico vogliamo ora avanzare un confronto dei numeri degli individui interessati dall’istituzione schiavile negli spazi qui presi in esame. La necessaria premessa in tal senso è che non è sempre un compito agevole avanzare delle stime precise, né è facile distinguere e quantificare correttamente gli schiavi in base alla provenienza. L’onnipresente contrabbando, i processi di riesportazione e la semplice mancanza della documentazione necessaria contribuiscono a far avanzare ogni numero con una certa attenzione. Per quanto riguarda la tratta atlantica, da lungo tempo oggetto d’interesse da parte degli storici, gli studiosi hanno proposto stime molto diverse: già negli anni Sessanta un massimo di venticinque milioni di individui fatti schiavi – in tutto l’arco della tratta atlantica, e quindi fino alla seconda metà dell’Ottocento – era stato ipotizzato da Robert Rotberg, mentre Philip Curtin propose con cautela un minimo di nove milioni e mezzo di schiavi.<sup>75</sup> Stime più aggiornate vanno da un minimo di dieci o dodici milioni fino a un massimo di 17 milioni di soggetti.<sup>76</sup>

---

<sup>70</sup> *Ivi*, p. 21.

<sup>71</sup> Salvatore Bono, *Neri africani schiavi in Europa: dalla circumnavigazione dell’Africa alla proibizione della tratta (1444-1815)*, in «Il Politico», LXXVIII, 2, maggio-agosto 2013, p. 206.

<sup>72</sup> *Ivi*, pp. 218-220.

<sup>73</sup> *Ibidem*. Va tuttavia tenuta in considerazione la possibilità che lo schiavo fosse originario di un paese mediterraneo, cosa non così improbabile dato che in Maghreb erano presenti comunità di neri costituite da schiavi africani e dai loro discendenti. A riguardo cfr. S. Bono, 2016, op. cit., p. 75.

<sup>74</sup> *Ibidem*.

<sup>75</sup> Philip D. Curtin, *The atlantic slave trade. A census*, Winsconsin, The University of Winsconsin Press, 1969, pp. 4 e 107.

<sup>76</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 71; P. Delpiano, op. cit., pp. 35-36.

Tabella I – Stime degli schiavi africani imbarcati in direzione dell'Europa, dell'America e dell'Africa (1501-1866)

Anni	Europa	America	Africa	Totale
1501-1600	903	276.603	0	277.506
1601-1700	3.639	1.867.681	4.312	1.875.632
1701-1800	6.256	6.484.911	3.451	6.494.618
1801-1866	0	3.702.444	171.137	3.873.581
Totale	10.798	12.331.639	178.900	12.521.337

Benché della totalità di questi schiavi la maggior parte fosse destinata al continente americano, notiamo che una piccola quota di essi prese la direzione dell'Europa o fu rivenduta dagli europei in Africa.<sup>77</sup> Per quanto riguarda l'Europa, tuttavia, quella atlantica non era affatto l'unica via attraverso la quale gli schiavi africani potevano giungere al mare interno, come abbiamo già osservato.

Venendo ai numeri della schiavitù mediterranea – la quale peraltro conobbe una forte decrescita sul finire dell'età moderna nonché una cessazione in anticipo rispetto alla controparte atlantica, dal momento che il fenomeno corsaro cui era strettamente legata cessò definitivamente con la conquista francese dell'Algeria nel 1830<sup>78</sup> – Salvatore Bono ha avanzato la proposta di due milioni e mezzo di schiavi presenti in Europa tra il 1500 e il 1800, ai quali devono essere aggiunti gli schiavi europei, neri e asiatici presenti nell'impero ottomano e in Maghreb nello stesso periodo, per un totale compreso tra i sette e i nove milioni di individui.<sup>79</sup> Alla luce di queste osservazioni, la schiavitù nel Mediterraneo moderno non può essere trascurata nonostante – lo vedremo in seguito – le singole comunità schiavili come quella presente a Genova conobbero una decrescita nell'arco del Settecento, particolarmente accentuata da metà secolo, e ci troviamo in pieno accordo con le considerazioni di Salvatore Bono per cui «l'interesse del fenomeno non è peraltro nelle sue dimensioni ma nella sua semplice persistenza».<sup>80</sup>

<sup>77</sup> Si veda la tabella I, realizzata attingendo al database SlaveVoyages ([www.slavevoyages.org/assessment/estimates](http://www.slavevoyages.org/assessment/estimates); ultima consultazione 15/01/2023) che fa tesoro delle serie di dati raccolte a partire dagli anni Sessanta da Herbert Klein e altri studiosi, e che in base alle considerazioni di David Eltis – uno dei promotori dell'iniziativa di SlaveVoyages – raccoglierebbe informazioni su una quantità di viaggi compresa tra il 66% e l'80% del totale delle traversate oceaniche delle navi negriere dai primi anni del Cinquecento al 1866. I dati così ottenuti sono pertanto da ritenere una stima per difetto delle vere proporzioni della tratta atlantica. Nel caso della tratta intra-africana, che stando alla tabella non sussisterebbe prima del XVII secolo, non possiamo fare a meno di notare che i portoghesi, inseritisi dalla fine del Quattrocento a São Jorge da Mina nella Costa dell'Oro – nell'attuale Ghana – acquistarono oro dalle comunità africane in cambio di svariate merci, tra le quali schiavi africani provenienti dal regno del Benin, e che tale commercio proseguì nei primi decenni del Cinquecento. A riguardo cfr. A. M. Caldeira, op. cit., pp. 69-75.

<sup>78</sup> S. Bono, 2019, op. cit., pp. 143-159.

<sup>79</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 73-75.

<sup>80</sup> S. Bono, 1999, op. cit., p. 6.

## 1.4. Corsari, catture e spartizione delle prede

«In Mediterraneo, la pirateria è vecchia quanto la storia», scriveva Braudel, ma lo stesso non si può dire per la guerra di corsa.<sup>81</sup> Affini e talvolta sovrapposte, corsa e pirateria devono tuttavia essere distinte almeno sul piano teorico. Se infatti la seconda rappresenta un'attività di predazione sul mare, indiscriminata e rivolta contro chiunque, condotta da individui indipendenti da ogni autorità superiore, il corsaro è colui che compie la sua azione di spoliazione degli altri bastimenti in un contesto di legalità, autorizzato da uno stato e tenuto a seguire precise regole.<sup>82</sup> Il processo normativo che portò al complesso disciplinamento dell'attività dei corsari prese il via nel XII secolo, periodo al quale possono essere fatte risalire le prime patenti corsare, nonché diverse modalità di spartizione dei bottini.<sup>83</sup> I tentativi di regolamentazione si susseguirono nei secoli attraverso vie diverse, e possiamo notare la nascita già nel XIII secolo di magistrature come l'*Officium Robarie* genovese, preposto al sanzionamento di quei genovesi che – di fatto agendo come pirati – avessero illecitamente predato bastimenti appartenenti a potenze neutrali o alleate.<sup>84</sup> Parallelamente, si moltiplicarono le modalità di spartizione delle prede e le tipologie di investimento nella guerra corsara, mentre si attestò la pratica di pubblicare liste di merci passibili di confisca da parte dei corsari – anche qualora trasportate da bastimenti neutrali – all'inizio di un conflitto.<sup>85</sup> In seguito, il complesso delle norme e delle pratiche consuetudinarie in materia corsara conobbe un importante momento di sistematizzazione nel XV secolo grazie al libro del Consolato del Mare, che costituì il fondamento delle elaborazioni giuridiche dei secoli successivi.<sup>86</sup>

Durante l'età moderna la figura del corsaro prese il sopravvento su quella del pirata – quando le due non corrisposero – e ciò deve essere attribuito a una molteplicità di fenomeni. Da un lato è innegabile che tale processo sia da imputare almeno in parte alle crescenti capacità di controllo da parte degli stati moderni – che pure non devono essere sopravvalutate – e alla dipendenza

---

<sup>81</sup> F. Braudel, op. cit., p. 920. Sulla precocità della pirateria rispetto alla corsa cfr. S. Bono, 2019, op. cit., p. 14. Per un'introduzione al tema della pirateria cfr.: David Cordingly, *Storia della pirateria*, Mondadori, Milano, 2003; Peter Lehr, *Pirates. A new history from vikings to somali raiders*, Yale University Press, Londra, 2019.

<sup>82</sup> S. Bono, 2019, op. cit., pp. 12 e ss.; Luca Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Philobiblon Edizioni, Ventimiglia, 2002, pp. 17-19 e pp. 107-122; Antonio Musarra, *Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale*, il Mulino, Bologna, 2021, pp. 204-209.

<sup>83</sup> L. Lo Basso, 2002, op. cit., pp. 107-108; A. Musarra, op. cit., pp. 204-209.

<sup>84</sup> A. Musarra, op. cit., pp. 204-209. Sulla magistratura genovese cfr. Benjamin Z. Kedar, *L'Officium Robarie di Genova: un tentativo di coesistere con la violenza*, in «Archivio Storico Italiano», CXLIII, 3, luglio-settembre 1985, pp. 331-372.

<sup>85</sup> *Ibidem*. Il sorgere di questo complesso meccanismo di investimenti e ripartizioni delle prede non deve portarci a considerare la sola crescita del fenomeno corsaro, ma ci impone di soffermarci sulla ricchezza degli scambi marittimi dell'epoca. È qui utile ricordare una riflessione avanzata da Braudel su Algeri moderna: «Algeri non fu un grande centro corsaro se non diventando contemporaneamente un grande centro commerciale». F. Braudel, op. cit., p. 925.

<sup>86</sup> L. Lo Basso, 2002, op. cit., p. 108.

dei corsari dagli stessi non solo per la protezione, ma anche per l'uso dei porti.<sup>87</sup> In secondo luogo, il compimento della *Reconquista* nella penisola iberica – proprio in apertura dell'età moderna – si rivelò un momento fondamentale per lo sviluppo della corsa mediterranea così come la conosciamo. Successivamente alla caduta di Granada nel 1492, infatti, molti dei musulmani scacciati dall'Andalusia si diressero in Maghreb, inserendosi tra quelle popolazioni locali già avvezze alla pratica della razzia sul mare.<sup>88</sup> Dalle sponde del Nordafrica pervenne così una nuova minaccia che prese di mira le coste spagnole usufruendo delle competenze dei fuoriusciti andalusi, i quali – forti della propria conoscenza del territorio iberico e dei costumi delle popolazioni, e potendo fare appoggio sui musulmani ancora presenti in loco – condussero numerosi sbarchi volti a catturare gli abitanti delle località costiere spagnole, spesso impegnati in cerimonie religiose, per ridurli in schiavitù.<sup>89</sup> Le corone spagnole optarono dapprima per una difesa mobile, imperniata sulla galea come strumento di pattugliamento e difesa litoranea, ma tale scelta non si rivelò vincente per molteplici ragioni: l'estensione dello spazio da difendere, la velocità dei bastimenti barbareschi – galeotte, brigantini e fuste – e i costi operativi delle galee impiegate.<sup>90</sup> Il passaggio successivo consistette nell'adozione di una difesa attiva condotta mediante un attacco al Maghreb che avrebbe dovuto privare i corsari delle proprie basi, in continuità con un processo di *reconquista* che, nell'ottica dei re cattolici, avrebbe altresì consentito un progressivo avvicinamento alla Terrasanta.<sup>91</sup> Diverse basi corsare, in effetti, erano già state conquistate dagli spagnoli a partire dal 1490 e, se il proseguimento delle operazioni di conquista dovette essere rimandato a causa dello scoppio delle guerre d'Italia nel 1494, nei primi anni del Cinquecento le efficaci azioni di Consalvo di Cordova nel Meridione italiano

---

<sup>87</sup> S. Bono, 2019, op. cit., pp. 14-15. Bono sottolinea infatti: «[...] come avrebbero altrimenti potuto operare e prosperare i pirati se non diventando 'pirati di stato'[...]?». *Ibidem*.

<sup>88</sup> *Ivi*, p. 17; M. Pellegrini, 2015, op. cit., pp. 16-20.

<sup>89</sup> M. Pellegrini, 2015, op. cit., pp. 16-20.

<sup>90</sup> *Ibidem*. Il caso genovese può essere utile per comprendere le difficoltà insite in un pattugliamento del mare in funzione anticorsara; a riguardo cfr. Paolo Calcagno, *Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo*, in «Studi Storici», LV, 4, ottobre-dicembre 2014, pp. 937-964. Sui bastimenti impiegati nella guerra corsara e la loro evoluzione cfr.: S. Bono, 2019, op. cit., pp. 41-45; A. Musarra, op. cit., pp. 84-87.

<sup>91</sup> *Ibidem*. Non per nulla, l'azione spagnola in Nordafrica fu avallata da papa Alessandro VI attraverso la bolla *Ineffabilis* del 1495. *Ivi*, p. 22. Sui modelli difensivi – attivi e passivi – nel contesto della guerra corsara mediterranea cfr. Emiliano Beri, *Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca (XVII-XVIII secolo)*, in «Progressus», VII, 1, 2020, pp. 121-144. Cfr. anche: Alberto Tenenti, *Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna*, in Antonello Mattone, Piero Sanna (a cura di), *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, Gallizzi, Sassari, 1994, pp. 311-318. Si noti che, in seguito all'azione dei corsari in Nordafrica e all'impossibilità spagnola di portare a termine il progetto di una difesa attiva mediante la conquista del Maghreb, già dal 1567 la salvaguardia delle coste e della navigazione di cabotaggio – nella penisola iberica così come in Italia – venne demandata a un complesso difensivo di torri e milizie. A riguardo cfr. P. Calcagno, 2014, op. cit., p. 941.



consentirono la ripresa dell'iniziativa spagnola in Nordafrica.<sup>92</sup> A quest'ultima, tuttavia, si oppose un gruppo di corsari, Aruj e Khair ad-Din – i fratelli Barbarossa – che, dapprima insediatisi a Djerba su invito del re di Tunisi, occuparono Algeri e diedero il via a una controffensiva antispannola in Maghreb, ponendosi al servizio del sultano ottomano Selim I e usufruendo delle galee, delle artiglierie pesanti e dei giannizzeri che quest'ultimo fornì loro.<sup>93</sup> In seguito alla battaglia di Lepanto nel 1571 e alla riconquista di Tunisi da parte di Uluç Alì nel 1574, possiamo definire conclusa questa prima fase della guerra corsara – che è stata talvolta definita “eroica” – in virtù di una raggiunta tregua tra i due blocchi in contrapposizione nel Mediterraneo, quello spagnolo e quello ottomano.<sup>94</sup> A partire da questo momento la guerra corsara, ormai svincolata dalle imprese stagionali delle grandi flotte, conobbe una crescita in intensità tale da portare gli storici a parlare di una vera e propria età dell'oro, la quale avrebbe raggiunto il suo apice nei primi decenni del XVII secolo e che non si sarebbe esaurita prima della fine del secolo.<sup>95</sup> Per quanto riguarda il XVIII secolo – che occupa una posizione centrale nella nostra indagine – è innegabile un certo declino relativo dell'attività corsara e del fenomeno schiavile insieme ad essa, quando le dimensioni delle flotte si ridussero e nuovi trattati di pace vennero stipulati tra le reggenze barbaresche e molteplici stati europei, e tuttavia l'azione di predazione sul mare rimase una costante, conoscendo anzi un'ultima e breve fase di rinascita in seguito alla Rivoluzione francese e alla conseguente caduta di Venezia e di Malta che, insieme alle guerre allora in corso in Europa, favorì l'attività dei corsari maghrebini.<sup>96</sup>

Vale la pena notare che le caratteristiche di tale conflitto dalla durata secolare – entro il quale il peso della componente religiosa non va comunque esagerato a scapito di altri fattori di natura più consuetudinaria<sup>97</sup> – ha portato alcuni storici come Alberto Tenenti e Michel Fontenay a prediligere l'impiego del termine “corso” per indicare la sola guerra corsara condotta tra

<sup>92</sup> M. Pellegrini, 2015, op. cit., pp. 18-19 e pp. 25-26. La ripresa dell'offensiva in Barberia trovò un ulteriore pretesto nei ripetuti attacchi condotti in Andalusia ad opera dei corsari di stanza a Mers el-Kebir, sita in prossimità di Orano, e che per tale ragione fu conquistata dagli spagnoli nel 1505. A riguardo Cfr.: Pier Giovanni Donini, *Il mondo islamico. Breve storia dal Cinquecento a oggi*, Editori Laterza, Roma-Bari, 2003, p. 130; M. Pellegrini, 2015, op. cit., p. 26. Sulle guerre d'Italia cfr. Marco Pellegrini, *Le guerre d'Italia 1494-1559*, il Mulino, Bologna, 2017.

<sup>93</sup> S. Bono, 2019, op. cit., pp. 120-126; M. Pellegrini, 2015, op. cit., pp. 42-44.

<sup>94</sup> S. Bono, 2019, op. cit., p. 116.

<sup>95</sup> *Ivi*, pp. 127 e ss.; *Id.*, op. cit., 2016, pp. 84 e ss. Già Fernand Braudel, in un'analisi della cronologia della guerra corsara – da lui definita come pirateria – riconobbe la crescita dell'attività barbaresca a partire dagli anni Ottanta del XVI secolo. A riguardo cfr. F. Braudel, op. cit., pp. 927-928. Similmente Michel Fontenay, in relazione alla guerra di corsa condotta dai cavalieri di San Giovanni di stanza a Malta, rilevò come «[...] *c'est donc seulement après Lépante, quand il retrouve une liberté d'action, en gros à partir des années 1580, que le corso maltais acquiert sa véritable dimension*». Cfr. Michel Fontenay, *Corsaires de la foi ou rentiers du sol? Les chevaliers de Malte dans le “corso” méditerranéen au XVIIe siècle*, in «Revue d'histoire moderne et contemporaine», XXXV, 3, luglio-settembre 1988, p. 364.

<sup>96</sup> S. Bono, 2019, op. cit., pp. 143-157.

<sup>97</sup> *Ivi*, pp. 25-29.

cristiani e musulmani nel Mediterraneo, escludendo così quelle attività di predazione condotte vicendevolmente tra potenze europee.<sup>98</sup> Pur non volendo entrare in merito a tale questione di natura terminologica, dobbiamo riconoscere che il “corso” mediterraneo presenta delle caratteristiche uniche rispetto alla corsa intraeuropea, e tra queste spicca il legame con la schiavitù: riprendendo le parole di Fontenay, infatti, è innegabile che «*souvent, la course c’est d’abord une chasse à l’esclave*».<sup>99</sup> Le occasioni che si presentavano ai corsari per catturare persone da ridurre in schiavitù erano molteplici, dagli attacchi in mare alle incursioni presso le località costiere. Abbiamo già fatto menzione delle scorrerie dei fuoriusciti andalusi lungo le coste spagnole, così come abbiamo ricordato il caso dei genovesi catturati in mare dai corsari algerini nel 1759, e non sembra il caso di riportare qui altri esempi dei quali la storiografia è oggi ricchissima.<sup>100</sup> Ciò nonostante, vale la pena ricordare che, talvolta, i corsari potevano divenire a loro volta prigionieri e schiavi in seguito a un attacco dall’esito particolarmente disastroso, a causa di un’efficace azione di controcorsa, o ancora come conseguenza di un naufragio in un territorio nemico. Da una lettera scritta il 9 febbraio 1743 dal commissario generale di Ajaccio, Stefano Veneroso, sappiamo per esempio che ventitré “turchi” vennero catturati in seguito a un naufragio sulla spiaggia di Liscia, in Sardegna.<sup>101</sup> Similmente la notizia della liberazione di uno schiavo musulmano a Genova nel 1751, Assain di Smirne, di bassa statura e di 54 anni d’età, ci mette al corrente delle circostanze della sua cattura: venne infatti reso schiavo in seguito a un naufragio sulle coste della Corsica nel 1744, rimanendo in tale condizione per sette anni prima di essere scambiato con uno schiavo genovese prigioniero ad Algeri.<sup>102</sup> Per quanto riguarda le azioni di controcorsa ci limitiamo a menzionare un caso avvenuto nel maggio del 1750, quando una squadra composta dalla galea *Capitana*, dalla *Santa Maria* e dalla *San Giorgio* «armate in corso et unite all’armamento dell’Eccellentissima e Magnifica Deputazione contro i corsari barbareschi», ebbe la meglio su ben quattro galeotte corsare presso le Bocche di Bonifacio, portando così alla cattura di 110 schiavi.<sup>103</sup>

---

<sup>98</sup> *Ivi*, pp. 16-17.

<sup>99</sup> Michel Fontenay, *L’Empire Ottoman et le risque corsaire au XVIIe siècle*, in «Revue d’histoire moderne et contemporaine», XXXII, 2, aprile-giugno 1985, p. 194.

<sup>100</sup> Riguardo a più diffuse notizie di catture da parte dei corsari, per terra e per mare, cfr.: S. Bono, 2019, op. cit., pp. 120-160; *Id.*, 2016, op. cit., pp. 77-89;

<sup>101</sup> ASG, AS, Marittimarum, 1706, *Ajaccio, dall’Illustrissimo Commissario Generale riguardo i Turchi esistenti in Bonifacio*, 9 febbraio 1743.

<sup>102</sup> ASG, Magistrato delle galee (d’ora in poi MG), Contente, 100, *Provisori*, 3 febbraio 1751.

<sup>103</sup> ASG, MG, Contente, 100, *Riparto della preda fatta dalle 3 galee Capitana, Santa Maria, e San Giorgio di n°4 galeotte barbaresche con schiavi*, 16 maggio 1750. Nata nel 1741 sulla base di una precedente esperienza a carattere privato, la Deputazione all’Armamento contro i corsari barbareschi aveva lo scopo di armare diversi bastimenti in funzione anticorsara, e dal 1742 era finanziata attraverso le donazioni fatte alla Compagnia di Nostra Signora del Soccorso contro gli infedeli. Emiliano Beri, *Genova e il suo regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Città del silenzio,

Giunti a questo punto dobbiamo interrogarci circa la sorte delle vittime una volta catturate dai corsari. Per quanto riguarda il mondo barbaresco, gli schiavi erano condotti nei porti di provenienza dei corsari e, dopo aver attraversato le vie cittadine, venivano portati al cospetto del pascià, il quale deteneva il diritto di reclamare per sé uno schiavo ogni otto, solitamente scegliendo quelli con il più alto valore di mercato e di riscatto.<sup>104</sup> A ciò seguiva la vendita all'incanto degli schiavi nei mercati, quando le sfortunate vittime dei corsari erano lasciate in mostra al pubblico per diversi giorni, eventualmente soggette a dei controlli – anche invasivi – da parte dei possibili compratori, per verificarne il valore.<sup>105</sup> Le prospettive degli schiavi erano quindi due, tanto in Maghreb quanto in Europa: essere acquistati da un privato o divenire schiavi pubblici, e quest'ultima condizione risultò caratterizzare sempre di più l'istituzione schiavile negli stati italiani di età moderna, bisognosi di uomini da destinare ai remi delle galee.<sup>106</sup> Il ricavato della vendita delle merci e degli schiavi era invece ripartito tra l'equipaggio e chi aveva investito nell'attività corsara, secondo proporzioni diverse, mentre la somma spettante al capitano e all'equipaggio del bastimento era a sua volta divisa in un numero di "parti", assegnate in quantità diverse a ciascun componente della ciurma in base al ruolo ricoperto.<sup>107</sup>

Venendo al mondo europeo – e nello specifico a quello della Spagna e degli stati gravitanti intorno ad esso – la tassa da pagare consisteva in un quinto del valore di ogni schiavo, ma le eccezioni erano molte. Senza contare l'onnipresente contrabbando e quindi l'evasione dell'imposta del *quinto*, quest'ultima fu più volte sospesa non solo durante il regno di Filippo II, ma ancora nel Settecento, e molteplici erano i soggetti che godevano di privilegi ed esenzioni sin dal regno di Carlo V, talvolta mirate ad incoraggiare l'attività corsara spagnola.<sup>108</sup> Dobbiamo tuttavia notare che, come ha più volte osservato Salvatore Bono – nel 1999 e ancora venti anni dopo – «nelle storie dell'attività corsara europea troviamo ben pochi dati, statistiche,

---

Novi Ligure, 2011, p. 172. Sulla Compagnia di Nostra Signora del Soccorso cfr.: *Id.*, *La Compagnia di Nostra Signora del Soccorso: iniziativa privata e potere pubblico di fronte all'emergenza barbaresca nella Genova del Settecento*, in Enza Pelleriti (a cura di), *Per una ricognizione degli «stati d'eccezione». Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Rubettino, Roma, 2015, pp. 151-162.

<sup>104</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 107. La regola dell'ottavo rappresenta comunque una generalizzazione, dato che la casistica, molto diversificata, dava luogo a molteplici soluzioni più complesse: nel caso algerino di fine XVIII secolo, per esempio, il governo teneva per sé il capitano nell'eventualità della cattura di un equipaggio inferiore alle otto unità, ottenendo anche lo scrivano nelle catture fino a undici individui. Solo per le prede sopra alle venti unità il pubblico si aggiudicava uno schiavo ogni dieci. A riguardo cfr. S. Bono, 2019, op. cit., pp. 193-194.

<sup>105</sup> *Ibidem*.

<sup>106</sup> S. Bono, 1999, op. cit., p. 6.

<sup>107</sup> S. Bono, 2019, op. cit., pp. 193-195. Membri dell'equipaggio che si erano particolarmente distinti potevano inoltre sperare in ulteriori ricompense, come l'assegnazione di uno degli schiavi predati.

<sup>108</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 105-106.

valutazioni sull'entità delle prede catturate e sulla loro spartizione». <sup>109</sup> Nel corso della nostra ricerca ci siamo imbattuti in una singola fonte utile per osservare le modalità di spartizione dei prigionieri da parte europea – e nello specifico genovese – e che abbiamo già menzionato facendo riferimento ai 110 “turchi” catturati nel 1750. Si tratta chiaramente di una preda effettuata da bastimenti pubblici, non da corsari privati, e questo singolo caso non ci consente di ricostruire un quadro completo delle modalità di ripartizione degli schiavi catturati dai genovesi, eppure non dobbiamo trascurarlo. <sup>110</sup> Dall'ammontare complessivo di 110 “turchi” catturati dobbiamo prima di tutto sottrarre cinque prigionieri che morirono poco dopo l'avvenuta cattura, verosimilmente per le ferite riportate nel combattimento. <sup>111</sup> I 105 sopravvissuti vennero quindi divisi in base al valore in due gruppi da 52,5 schiavi, uno assegnato alla Deputazione contro i corsari barbareschi e l'altro al Magistrato delle galee. Il valore di ogni schiavo del primo gruppo, attribuito alla Deputazione, fu diviso in 35 pezzi da £ 5, per un totale di 1837,5 pezzi su 52,5 schiavi, a ciascuno dei quali era pertanto attribuito un valore di £ 175. Il valore complessivo dei pezzi – o delle parti se così vogliamo chiamarle – raggiunse così un totale di £ 9187:10, <sup>112</sup> al quale dobbiamo ancora sommare una parte dei proventi delle vendite delle attrezzature e delle galeotte catturate per raggiungere la somma di £ 9790. Su tale cifra venne applicata una tassa del 10%, e cioè di £ 979 spettanti alla Camera della Repubblica. La quota finale riservata alla Deputazione, considerate altre deduzioni minori, fu di £ 7991. Venendo al riparto della metà spettante al Magistrato, quest'ultima venne stimata come pari a £ 9947, <sup>113</sup> delle quali una metà – e cioè £ 4973:19:8 – andò al Magistrato, mentre l'altra metà venne spartita tra gli equipaggi delle tre galee artefici della preda. Quattro noni – un terzo intero più un terzo di un altro terzo, quindi £ 2210:13:1 – vennero distribuiti ai tre capitani, ciascuno dei quali ricevette pertanto £ 736:17:8, mentre altri due noni, £ 1105:6:7, furono riservati a sei gentili di poppa, che ottennero a testa £ 184:4:6. Il restante terzo, cui vennero sommate £ 36 per consentire una migliore ripartizione, fu distribuito tra i singoli membri dell'equipaggio in proporzioni

---

<sup>109</sup> S. Bono, 2019, op cit., pp. 197; *Id.*, 1999, op. cit., p. 97.

<sup>110</sup> Si osservi che la maggiore difficoltà nel reperire fonti inerenti ai corsari privati risiede principalmente nella mancata produzione delle stesse, contrariamente al caso della corsa più burocratizzata condotta dalle flotte pubbliche.

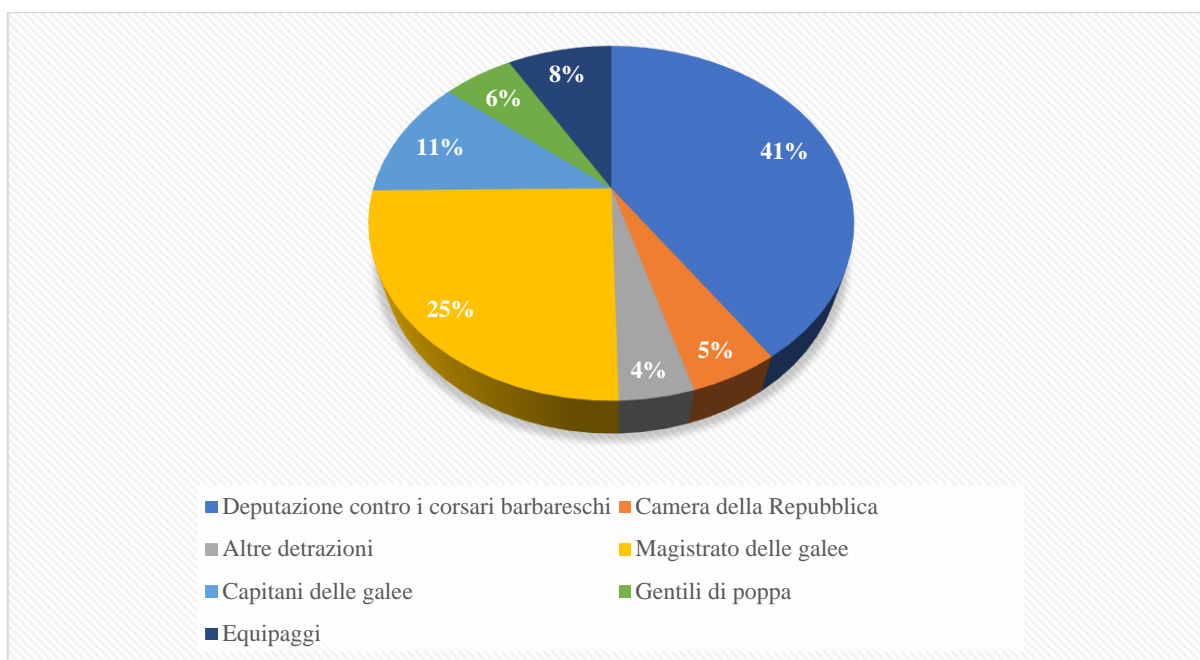
<sup>111</sup> ASG, MG, Contente, 100, *Riparto della preda fatta dalle 3 galee Capitana, Santa Maria, e San Giorgio di n°4 galeotte barbaresche con schiavi*, 16 maggio 1750. Vale la pena notare che talvolta, quando le condizioni dei feriti non lasciavano presagire possibilità di guarigione, poteva accadere che questi venissero direttamente uccisi sul posto, non senza conseguenze di natura diplomatica. A riguardo cfr. S. Bono, 1999, op. cit., p. 77.

<sup>112</sup> La lira genovese, “di banco” fino al 1746 e “fuori banco” dopo tale data – con £ 4 lire “di banco” pari a £ 5 lire “fuori banco” – era composta da 20 denari, e ogni denaro era a sua volta suddivisibile in 12 soldi. A riguardo cfr. Angelo Martini, *Manuale di metrologia, ossia misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*, Loescher, Torino, 1883, p. 224.

<sup>113</sup> Nello specifico, il valore dei soli schiavi spettanti al Magistrato era pari a £ 9345:9:4, ragion per cui un singolo schiavo doveva valere all'incirca £ 178.

diverse, in base al grado e al ruolo ricoperto. Apparentemente la spartizione seguì la regola del cinquanta e cinquanta, ben attestata nella pratica della corsa mediterranea,<sup>114</sup> ma in questo caso la natura pubblica di tale presa portò effettivamente tre quarti del bottino a diversi organi della Repubblica. Agli equipaggi spettò di fatto solo un quarto del valore complessivo del bottino, e solo un 8% del totale se non consideriamo la quota destinata ai tre capitani e ai sei gentili di poppa.<sup>115</sup>

Grafico I – Riparto della preda effettuata dalle galee *Capitana*, *Santa Maria* e *San Giorgio* il 16 maggio 1750



## 1.5. Schiavi al remo

### 1.5.1. Schiavi galeotti e sistemi di voga

Una delle cause che portarono gli stati di età moderna a impiegare un crescente numero di schiavi nelle proprie flotte di galee – insieme ai forzati e ai buonavoglia – può essere rintracciata nei cambiamenti avvenuti nelle modalità di voga. Il principale tipo navale impiegato nel

<sup>114</sup> S. Bono, 2019, op. cit., p. 189.

<sup>115</sup> Per una migliore comprensione di tale riparto è possibile fare riferimento al grafico I. Vale la pena menzionare che la voce “altre detrazioni”, che interessa la metà spettante alla Deputazione contro i corsari barbareschi, è relativa all’acquisizione da parte della stessa di uno schiavo e di una delle galeotte catturate. Per quanto riguarda l’8% spettante alle ciurme, invece, questo venne a sua volta diviso tra gli ufficiali di fanteria, gli ufficiali delle galee, i timonieri, gli ufficiali aggregati e il personale di cancelleria, con notevoli margini di differenza. Su un bottino totale di oltre £ 19773 i capitani di fanteria, per esempio, vennero premiati con £ 88 a testa, mentre il capo maestro d’ascia venne ricompensato con £ 9 e a ciascun timoniere spettarono £ 2.

Mediterraneo fino al XVIII secolo fu infatti la galea – derivata dal dromone bizantino, forse originatasi nel Meridione italiano e certamente attestatasi già nel XIII secolo – un’imbarcazione a propulsione mista, a vela e a remi, variabile nelle dimensioni e nel numero dell’equipaggio.<sup>116</sup> Nonostante la diffusione di varie tipologie di galea in luoghi e tempi diversi, dalla galea sottile a quella grossa – altrimenti detta “da mercato”, affermatasi a partire dal XIV secolo – da quelle veneziane alle più lunghe galee “ponentine”, le dimensioni complessive di una galea potevano raggiungere 42 metri in lunghezza, 5 metri in larghezza e circa 2 due metri in altezza.<sup>117</sup> Con la misura variava il numero dei banchi per la voga, che potevano andare dai 49 delle galee sottili veneziane ai 51 di quelle tipiche delle marinerie del Mediterraneo occidentale, fino ai 30 e più banchi per lato nel caso delle galee che occupavano posizioni di spicco all’interno delle singole flotte.<sup>118</sup> Va da sé che il numero dei vogatori utilizzati per la propulsione – in ogni caso elevato e in genere pari a circa tre quarti dell’equipaggio di una galea<sup>119</sup> – cresceva all’aumentare dei banchi disponibili, ma insieme a tale fattore dobbiamo considerare, come abbiamo già accennato, il tipo di voga adottato. Dal primo e più antico sistema impiegato per maneggiare i remi, detto “alla sensile”, che prevedeva l’uso di un remo per ogni singolo vogatore – due o tre per banco<sup>120</sup> – le flotte di galee conobbero sin dal XVI secolo un graduale passaggio alla voga “a scaloccio”, in base alla quale ogni banco avrebbe accolto un numero di vogatori compreso tra i tre e gli otto, tutti operanti un unico remo lungo fino a 12 metri.<sup>121</sup> La possibilità di impiegare più uomini per un singolo remo consentì il ricorso a un’ampia quota di vogatori non esperti, senza la necessità di sottoporli a un prolungato periodo di addestramento come nel caso della voga “alla sensile”, in base alla quale ciascun vogatore doveva essere in grado di agire sul proprio remo in maniera coordinata rispetto agli altri.<sup>122</sup> Di conseguenza, le flotte di galee poterono essere armate più velocemente, mentre la crescente domanda di forza lavoro legata alla nuova organizzazione della voga – e alla crescita delle dimensioni delle flotte stesse<sup>123</sup> – poté

---

<sup>116</sup> Luca Lo Basso, *Uomini da Remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene Edizioni, Milano, 2003, p. 11; A. Musarra, op. cit., pp. 80-84.

<sup>117</sup> L. Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Philobiblon Edizioni, Ventimiglia, 2004, pp. 54-55; *Id.*, 2003, op. cit., pp. 13-14; A. Musarra, op. cit., pp. 83-84.

<sup>118</sup> *Ibidem*.

<sup>119</sup> L. Lo Basso, 2003, op. cit., p. 13.

<sup>120</sup> In quest’ultimo caso la voga era detta “al terzarolo”.

<sup>121</sup> L. Lo Basso, 2004, op. cit., pp. 10, 58; *Id.*, 2003, p. 15; A. Musarra, op. cit., pp. 84-85. Cfr. anche S. Bono, 1999, op. cit., pp. 155-156. Il passaggio alla voga “a scaloccio” da parte delle varie marinerie avvenne gradualmente e in tempi diversi, e dalle prime sperimentazioni risalenti agli anni Trenta del XVI secolo si giunse a una complessiva accettazione del nuovo sistema entro l’avvento del secolo successivo. A riguardo cfr. L. Lo Basso, 2003, op. cit., pp. 16-20.

<sup>122</sup> L. Lo Basso, 2003, op. cit., p. 16.

<sup>123</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 201.

essere soddisfatta grazie a un impiego misto di schiavi, forzati e buonavoglia.<sup>124</sup> Di queste due ultime figure ricordiamo che, mentre i secondi venivano reclutati tra le frange più povere della popolazione poiché persuasi dal premio d'ingaggio – nonché dai debiti contratti giocando d'azzardo con i reclutatori – i forzati erano condannati al remo come pena per un'ampia gamma di crimini.<sup>125</sup>

Ciò nonostante, non tutti gli stati si risolsero a impiegare al remo gli schiavi musulmani su larga scala: Venezia in particolare si rivelò più restia, dal momento che tale misura avrebbe potuto causare degli attriti con la Sublime Porta, mentre le flotte “ponentine”, e cioè del Mediterraneo occidentale, inclusero nei propri equipaggi una percentuale di schiavi ben superiore.<sup>126</sup> Tuttavia, anche tra queste ultime la quota di schiavi in rapporto al totale dell'equipaggio di una singola galea era decisamente variabile e, se Francia e Spagna fecero complessivamente più affidamento sui forzati, ritroviamo gli schiavi incatenati in gran numero ai remi delle galee dei cavalieri di Santo Stefano e di San Giovanni.<sup>127</sup> Benché ragioni di sicurezza avessero portato all'adozione di norme volte a limitare il numero di schiavi presenti su ogni singolo banco di una galea, come nel caso dei cavalieri di Santo Stefano, le flotte dei due ordini videro crescere la percentuale degli schiavi all'interno dei propri equipaggi, talvolta raggiungendo proporzioni significative – nel caso dei giovanniani addirittura due terzi del totale – nella seconda metà del XVII secolo.<sup>128</sup> Per quanto concerne le galee spagnole – incluse quelle di stanza nei vicereami italiani – gli anni immediatamente successivi alla battaglia di Lepanto ci pongono di fronte a numeri di schiavi galeotti decisamente elevati, destinati però a decrescere in senso assoluto – ma non relativo – nel secolo successivo.<sup>129</sup> Degna di nota, e in assoluta controtendenza rispetto alle altre realtà, è invece la rinnovata crescita della componente schiava nelle ciurme spagnole a metà del XVIII secolo.<sup>130</sup> Nel caso della marina francese, e in particolare della flotta di galee voluta da Luigi XIV nella seconda metà del XVII secolo, gli schiavi arrivarono a rappresentare fino a un terzo degli equipaggi, anche se tale percentuale conobbe una considerevole contrazione tra la fine del secolo e l'inizio di quello successivo.<sup>131</sup> Complessivamente, la crisi relativa

---

<sup>124</sup> L. Lo Basso, 2003, op. cit., pp. 20-21.

<sup>125</sup> *Ibidem*.

<sup>126</sup> *Ivi*, pp. 21-22.

<sup>127</sup> *Ibidem*. Per un'introduzione ai cavalieri di Santo Stefano cfr. Franco Angiolini, *I cavalieri e il principe. L'Ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna*, EDIFIR, Firenze, 1996. Per quanto riguarda i cavalieri di San Giovanni, oltre al già citato lavoro di Michel Fontenay, cfr. Anne Brogini, *Guerre de course et chevalerie. L'ordre de Saint-Jean de Jérusalem en Méditerranée (XV<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles)*, in Benjamin Deruelle (dir.), *La construction du militaire*, vol. 2, Éditions de la Sorbonne, Parigi, 2017.

<sup>128</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 202-203. *Id.*, 1999, op. cit., p. 158.

<sup>129</sup> *Ivi*, p. 204.

<sup>130</sup> *Ibidem*.

<sup>131</sup> *Ivi*, pp. 204-205. Dal momento che la Francia coltivò a lungo rapporti di pace con le reggenze barbaresche e l'Impero Ottomano, buona parte degli schiavi a bordo delle sue galee non era frutto diretto di catture in mare,

della guerra corsara e la contrazione delle flotte di galee comportarono una considerevole decrescita della componente schiavile negli equipaggi del XVIII secolo, anche nel caso dei due ordini cavallereschi e delle altre marinerie italiane, nonostante il fenomeno schiavile non sia mai scomparso.<sup>132</sup>

### 1.5.2. Lo stuolo pubblico genovese

La nascita del magistrato dei *Provisores Triremium Reipublice* nel luglio del 1559, meglio noto come Magistrato delle galee,<sup>133</sup> deve essere compresa alla luce delle coeve condizioni politiche e strategiche proprie della Repubblica e del Mediterraneo del XVI secolo. La creazione del Magistrato delle galee, ufficialmente preposto all'armamento di una squadra di galee di proprietà statale in funzione anticorsara, fu sostenuta con veemenza da Paolo e Oberto Foglietta, tra gli altri, in seguito ai problemi sollevati dalla rivolta di Corsica. I due fratelli, autori di sonetti e dialoghi, evidenziarono la necessità per Genova di provvedere da un lato alla difesa del suo spazio marittimo mediante una propria flotta, dall'altro a bilanciare l'eccessiva influenza della flotta di Andrea Doria messa al servizio della Spagna, alleata della Repubblica sin dal 1528, e garantire l'indipendenza genovese sul mare.<sup>134</sup> Il numero delle galee a disposizione del Magistrato variò nel tempo, e soltanto negli anni compresi tra il 1559 e il 1586 le unità presenti nella flotta oscillarono tra le tre e le sei.<sup>135</sup> Similmente, nel corso del XVII secolo lo stuolo pubblico passò dalle otto unità dei primi anni del secolo fino alle dieci del periodo del conflitto con Carlo Emanuele I di Savoia, per poi ritornare a sei galee negli anni successivi.<sup>136</sup> Per breve tempo, nella seconda metà del secolo, si armò una settima galea, ma lo stuolo pubblico era destinato ad essere progressivamente ridimensionato nel corso dei decenni seguenti,

---

ma dovette essere acquistata sui mercati italiani o, in misura tutt'altro che indifferente, nei Balcani. A riguardo cfr. S. Bono, 1999, pp. 122-128.

<sup>132</sup> *Ivi*, pp. 202-206, S. Bono, op. cit., 1999, p. 25.

<sup>133</sup> Vilma Borghesi, *Il Magistrato delle galee (1559-1607)*, in AA.VV., *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, vol. II, Tipografia Editoriale Idos, Milano, 1973, pp. 189-190.

<sup>134</sup> *Ivi*, pp. 191-192; Carlo Bitossi, *L'età di Andrea Doria*, in Giovanni Assereto, Marco Doria (a cura di), *Storia della Liguria*, Editori Laterza, Bari, 2007, pp. 74-75; Luca Lo Basso, *Economie e culture del mare: armamento, navigazione, commerci*, in Giovanni Assereto, Marco Doria (a cura di), *Storia della Liguria*, Editori Laterza, Bari, 2007, p. 107. Di particolare rilievo fu il *Dialogo della Repubblica di Genova* scritto da Oberto Foglietta, che verrà ripreso nel secolo successivo dagli esponenti della fazione repubblicanista genovese, peraltro responsabili dell'armamento delle galee dette "di libertà". C. Bitossi, 2007, op. cit., p. 75. Sui repubblicanisti genovesi cfr. Carlo Bitossi, *Antispagnolismo e filospagnolismo nella cultura politica genovese del Cinquecento e del primo Seicento*, in Alice Carette, Rafael M. Girón-Pascual, Raúl Gonzáles Arévalo, Cécile Terreaux-Scotto (dir.), *Italie et Espagne entre Empire, cités et États. Constructions d'histoires communes (XV-XVI siècles)*, Viella, Roma, 2017. Sulle galee "di libertà" cfr. L. Lo Basso, 2003, op. cit., pp. 252-266.

<sup>135</sup> V. Borghesi, op. cit., p. 192.

<sup>136</sup> L. Lo Basso, 2003, op. cit., pp. 207-208.



specialmente a partire dal XVIII secolo.<sup>137</sup> Delle sei galee ancora presenti nel Settecento, e cioè *Capitana*, *Padrona*, *Raggia*, *San Giorgio*, *Santa Maria* e *San Giovanni Battista*, quest'ultima fu la prima ad essere disarmata, mentre la *Padrona* seguì la stessa sorte entro la metà del secolo, e lo stuolo pubblico rimase formato da quattro unità per il resto secolo.<sup>138</sup>

Venendo alla composizione delle ciurme, la Repubblica adottò il sistema del “terzo” che, appunto, prevedeva una suddivisione degli equipaggi in tre parti uguali: una di schiavi, una di forzati e un'altra ancora di buonavoglia.<sup>139</sup> Tale regola non venne sempre rispettata, verosimilmente per ragioni legate all'approvvigionamento delle varie componenti delle ciurme. Se nel 1608 gli schiavi musulmani rappresentavano una quota degli equipaggi equiparabile a quella dei forzati, lo stesso non si può dire per gli anni 1635 e 1642, quando gli schiavi – seguiti dai buonavoglia – divennero la componente minoritaria degli equipaggi rispetto a una preponderanza del numero dei forzati.<sup>140</sup> Negli anni successivi il Magistrato si impegnò a far rispettare la regola del “terzo”, e altri dati relativi al 1668 ci indicano una composizione degli equipaggi rispettosa di tale criterio.<sup>141</sup>

Riguardo al XVIII secolo, abbiamo voluto condurre una ricerca più approfondita, tale da consentirci di monitorare l'andamento della popolazione schiava impiegata al remo delle galee della Repubblica dal 1700 al 1793. Contestualmente, è stato possibile verificare l'eventuale rispetto della regola del “terzo” da parte del Magistrato delle galee. L'interesse per i numeri degli schiavi di proprietà pubblica, dobbiamo sottolinearlo, non è affatto fine a sé stesso: esso può infatti risultare utile per evidenziare potenziali correlazioni tra il numero degli schiavi e possibili mutamenti delle condizioni di vita degli stessi.<sup>142</sup> La storiografia non ha certamente mancato di evidenziare dati di tipo quantitativo relativi agli schiavi musulmani presenti a Genova nel XVIII secolo,<sup>143</sup> e ciò nonostante la nostra indagine si è proposta di scavare ancora un

---

<sup>137</sup> *Ivi*, pp. 208-209.

<sup>138</sup> *Ibidem*. La *San Giovanni Battista* non compare più nelle liste dei consumi per le galee che abbiamo esaminato per l'anno 1725, e lo stesso può dirsi per la *Padrona* riguardo alle liste del 1752. ASG, MG, Consumi per le galee – spese, 120, 132, 146.

<sup>139</sup> *Ivi*, pp. 227-228.

<sup>140</sup> *Ibidem*. Cfr. anche S. Bono, 1999, op. cit., pp. 170-172.

<sup>141</sup> *Ivi*, p. 229.

<sup>142</sup> Benché sia difficile stabilire un rapporto di causazione attraverso le fonti, è verosimile ritenere che a un minor numero di schiavi possa essere corrisposta una distribuzione migliore delle risorse a disposizione del Magistrato delle galee. Notiamo per esempio che tra il 1776 e il 1793 la porzione giornaliera di biscotto spettante agli schiavi della *Capitana* e della *San Giorgio* aumentò di circa un sesto, anche se per un quadro più completo sarebbe necessario lavorare ulteriormente sul complesso degli alimenti destinati alle ciurme. ASG, MG, Consumi per le galee – spese, 154, 156, 159. Un legame tra il miglioramento delle condizioni di vita degli schiavi e il declino numerico degli stessi è evidenziato in S. Bono, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Morlacchi Editore, Perugia, 2005, p. 65.

<sup>143</sup> Dati più recenti e corretti rispetto a quelli proposti da Bono nel 1999 sono avanzati per esempio nel già citato lavoro di Giulia Bonazza che, per quanto riguarda il 1793, stima la presenza di 160 schiavi sulle galee della Repubblica. Cfr. G. Bonazza, op. cit., pp. 34-35, nota 144. Similmente, informazioni sul numero degli schiavi

po' più a fondo nella questione. Delle fonti dalle quali è possibile estrapolare informazioni utili in tal senso, quelle più adatte allo scopo risultano essere le liste dei consumi per le galee, conservate nel fondo del Magistrato delle galee, grazie alle quali possiamo sapere quanti schiavi, quanti buonavoglia e quanti forzati erano presenti ogni giorno a bordo di ciascuna galea.<sup>144</sup> Simili elenchi, compilati di settimana in settimana o a cadenza mensile, coprono quasi interamente l'arco di tempo compreso tra il 1700 e il 1793.<sup>145</sup> Ciò nonostante, bisogna tenere a mente che non è comunque possibile risalire all'esatto numero degli schiavi di proprietà del Magistrato delle galee, e che le cifre ottenute mediante l'analisi delle liste dei consumi rappresentano una stima per difetto della vera popolazione schiavile, poiché dei galeotti ammalati e ricoverati in darsena – pure indicati nelle liste, come nel caso dei 26 galeotti della *Capitana* ammalati di scabbia nel giugno del 1776 – non sappiamo quanti erano schiavi, quanti buonavoglia e quanti forzati.<sup>146</sup> La popolazione degli schiavi, dei forzati e dei buonavoglia è stata calcolata in sette diversi momenti lungo tutto l'arco del XVIII secolo, osservando i consumi per ciascuna galea in differenti periodi dell'anno e facendo riferimento ai numeri massimi anziché a quelli medi, dal momento che il nostro interesse consiste nello stabilire con la maggiore precisione possibile il numero degli individui in schiavitù che in un anno sono stati impiegati al remo.<sup>147</sup>

---

e sulla composizione delle ciurme per il 1751 e il 1760 sono presenti in L. Lo Basso, 2003, op. cit., pp. 230-231.

<sup>144</sup> Tale fonte può risultare particolarmente utile anche per un'indagine sull'alimentazione delle ciurme, poiché in esse viene indicato l'ammontare di pane, vino, carne, formaggio, olio e gallette distribuito alle varie componenti degli equipaggi, nonostante non siano distinte eventuali distribuzioni straordinarie.

<sup>145</sup> Gli inventari dei fondi conservati presso l'Archivio di Stato di Genova, ivi compreso quello del Magistrato delle galee, sono consultabili in formato digitale online ([www.archiviodistatogenova.beniculturali.it](http://www.archiviodistatogenova.beniculturali.it)).

<sup>146</sup> ASG, MG, Consumi per le galee – spese, 154, *Ristretto della presente lista de consumi della galea Capitana da primo a 30 giugno 1776 a carico d'Antonio Palma scrivano in essa*. Sarebbe certamente possibile tentare di dividere gli ammalati in base alle proporzioni a noi note dei galeotti imbarcati, e tuttavia non dobbiamo dimenticare che il trattamento dissimile dei tre elementi degli equipaggi poteva corrispondere a diverse condizioni di salute – e di conseguenza a una diversa incidenza delle malattie – degli schiavi rispetto, per esempio, ai buonavoglia.

<sup>147</sup> Per quanto riguarda il rapporto tra gli schiavi e gli altri membri delle ciurme abbiamo invece preferito impiegare i valori medi.

Grafico II – Schiavi dello stuolo pubblico genovese; valori massimi (1700-1793)

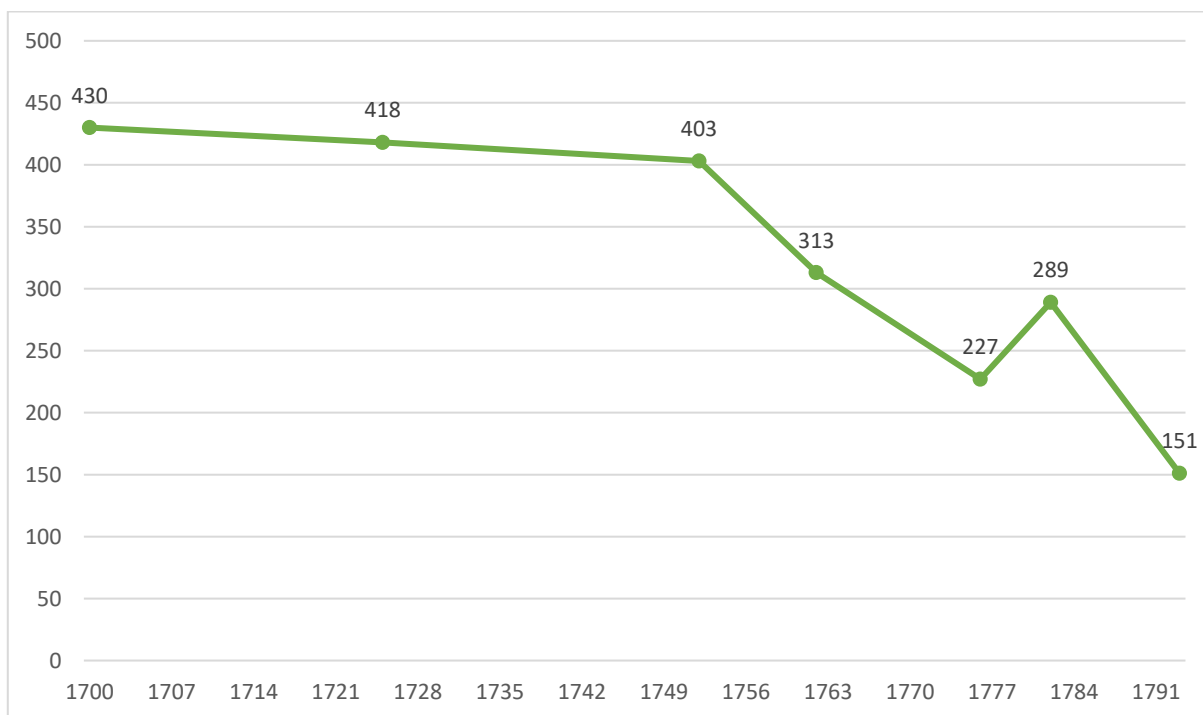
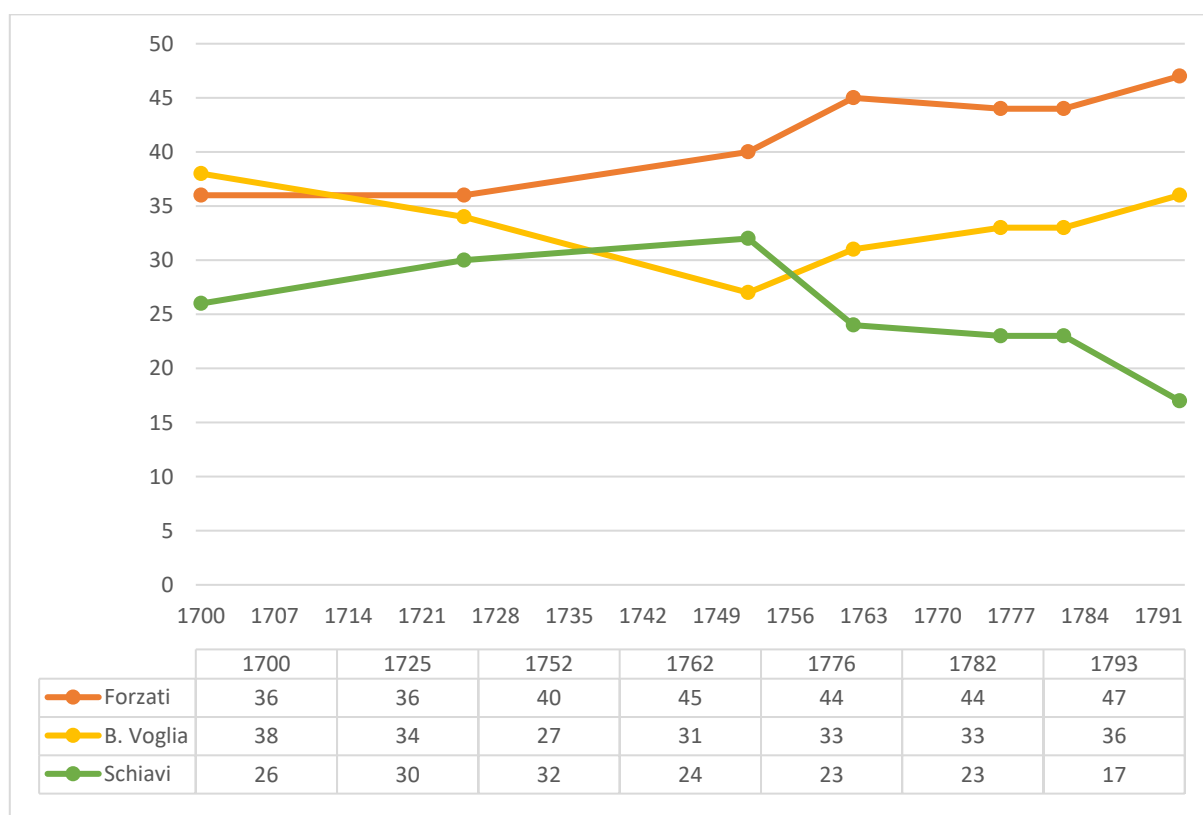


Grafico III – Composizione degli equipaggi in punti percentuali; valori medi (1700-1793)



Osserviamo i grafici II e III,<sup>148</sup> e notiamo come la comunità degli schiavi musulmani a Genova sia rimasta stabilmente al di sopra delle quattrocento unità fino alla metà del secolo, nonostante una lieve ma costante decrescita. Considerando il fatto che in tale periodo il numero delle galee venne ridotto con il disarmo entro il 1725 della *San Giovanni Battista*, non solo il numero degli schiavi a disposizione del Magistrato non si ridusse drasticamente come potremmo aspettarci, ma osserviamo che la proporzione degli stessi rispetto ai forzati e ai buonavoglia crebbe costantemente fino a metà secolo, quando anche la *Padrona* venne disarmata. Per tale ragione possiamo ritenere che gli schiavi impiegati sulla *San Giovanni Battista* – e anche quelli a bordo della *Padrona*, della quale però non siamo a conoscenza della precisa data del disarmo e che pertanto potrebbe collocarsi immediatamente prima del crollo di metà secolo – furono redistribuiti a bordo delle altre galee per riequilibrare gli equipaggi, coerentemente alla regola del “terzo”. In tal senso, gli schiavi rappresentarono all’incirca un terzo delle ciurme soltanto nel secondo quarto del secolo, mentre i forzati rimasero costantemente la componente di gran lunga maggioritaria, eccezion fatta per i primi anni del secolo. Dal 1750 in poi gli schiavi dello stuolo pubblico – ormai ridotto a quattro unità<sup>149</sup> – decrebbero tanto in senso assoluto quanto in senso relativo, salvo alcuni picchi come quelli riscontrabili nel gennaio del 1782, quando sulla sola *San Giorgio* ritroviamo ben 103 schiavi.<sup>150</sup> Nel 1793, ultimo anno per il quale abbiamo ancora a nostra disposizione le liste dei consumi per le galee, gli schiavi raggiunsero un massimo di 151 unità.<sup>151</sup> Dal momento che lo stuolo pubblico rimase composto di quattro galee per tutta la seconda metà del XVIII secolo, il crollo numerico degli schiavi galeotti deve essere attribuito a una riduzione del tasso di ricambio, quindi a un invecchiamento degli schiavi e di conseguenza a un aumento del tasso di mortalità, mentre non dobbiamo dimenticare eventuali riscatti, individuali o di gruppo. In quest’ultima casistica rientrano gli sforzi effettuati dal sultano marocchino Sidi Muhammad ben Abdallah – Maometto III – che inviò a Genova una

---

<sup>148</sup> Per la realizzazione dei grafici II e III sono stati impiegati i dati reperiti in: ASG, MG, Consumi per le galee – spese, 120, 132, 146, 150, 154, 156, 159.

<sup>149</sup> Per l’anno 1782 abbiamo riscontrato anche dei consumi relativi all’equipaggio di una mezza galea – o galeotta – armata dal Magistrato, sulla quale tuttavia erano impiegati solo forzati e buonavoglia – con una netta prevalenza dei secondi – e non schiavi. ASG, MG, Consumi per le galee – spese, 156, *Ristretto della presente lista de consumi della mezza galea da 29 maggio in 30 giugno 1782 a carico di Giovanni Battista Bosco scrivano in essa.*

<sup>150</sup> ASG, MG, Consumi per le galee – spese, 156, *Ristretto della presente lista de consumi della galea San Giorgio da primo a 31 gennaio 1782, a carico di Paolo Favale scrivano in essa.* Contestualmente, anche sulle altre galee nel mese di gennaio registriamo una presenza di schiavi sopra la media.

<sup>151</sup> Ciò coerentemente a quanto proposto da Giulia Bonazza che per lo stesso anno, facendo affidamento alla medesima fonte, ha stimato un massimo di 160 schiavi, 40 per galea. A riguardo cfr. Giulia Bonazza, op. cit., pp. 34-35, nota 144.

sua rappresentanza proprio nel 1782, con lo scopo di trattare la liberazione degli schiavi musulmani.<sup>152</sup>

Volendo avanzare una stima del numero degli schiavi presenti a Genova nel corso del XVIII secolo dovremmo applicare un tasso di ricambio ai numeri a noi noti, necessario per mantenere la consistenza degli equipaggi delle galee. A questo punto, tuttavia, sorgono delle problematiche: è infatti difficile stabilire un tasso di ricambio – o *turnover* – per una popolazione in declino e verosimilmente sempre più anziana, specialmente dalla metà del secolo. Solo per la prima metà del secolo, quando i numeri risultano tutto sommato piuttosto stabili, possiamo avanzare delle caute stime. Applicando a una media di 417 schiavi annui tra il 1700 e il 1752 un tasso di ricambio del 5%, come proposto da Salvatore Bono,<sup>153</sup> otteniamo un *turnover* di 21 schiavi all'anno, per un totale di 1092 individui; una stima tutto sommato plausibile, ma che non possiamo replicare per la seconda metà del secolo.

Passiamo adesso ad esaminare la provenienza degli schiavi da noi osservati. Le fonti che possiamo utilizzare per tale scopo sono gli elenchi delle distribuzioni di vestiario alle ciurme. Contrariamente alle liste dei consumi per le galee, tali elenchi non si limitano a indicare il numero degli schiavi impiegati al remo, ma ci consegnano il nome di ogni galeotto affiancato da un'indicazione circa la sua provenienza, come ad esempio “Ametto di Tunisi” o “Assain di Smirne”. Ciò lo dobbiamo al fatto che l'abbigliamento – cappotti, camicie, calzette, scarpe e berretti – non era distribuito in misura uguale a tutti, e pertanto si rendeva necessario tenere traccia di quanto si era dato a ciascun galeotto. Tutto considerato, ci si potrebbe chiedere perché tale preziosa fonte non sia stata usata anche per calcolare sistematicamente e con precisione il numero degli schiavi dello stuolo pubblico, o per seguire negli anni del loro servizio al remo i singoli schiavi. La ragione di ciò consiste principalmente nell'irregolarità di tale fonte, che a differenza delle liste dei consumi per le galee non è stata prodotta di anno in anno – né tantomeno è inserita in una serie a sé stante, bensì in quella certamente più eterogenea delle *contente* – e lo stesso ritrovamento di simili elenchi da parte nostra è stato decisamente fortuito.<sup>154</sup> Nel

---

<sup>152</sup> S. Bono, 1999, op. cit., pp. 442-443.

<sup>153</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 72.

<sup>154</sup> Lo stesso Bono ha impiegato le distribuzioni di biancheria per contare gli schiavi sulle galee genovesi in diversi anni del XVII secolo, pur dovendo riconoscere che «raramente si ritrovano prospetti di questo tipo o i dati precisi per ricostruirli». S. Bono, 1999, op. cit., pp. 170-171. Riguardo alla scarsa reperibilità della fonte in questione, Lo Basso ha rilevato come le critiche condizioni economiche del Magistrato delle galee impedirono a quest'ultimo di acquistare l'abbigliamento per i galeotti. L. Lo Basso, 2003, op. cit., p. 215. Sulla possibilità di tracciare la permanenza dei singoli schiavi all'interno dello stuolo genovese mediante le distribuzioni di vestiario, dobbiamo anche menzionare l'ostacolo rappresentato dai numerosissimi casi di omonimia. Su una lista di schiavi presenti a bordo della *San Giorgio* nel luglio del 1737, per esempio, troviamo ben ventinove “Ametto”, molti dei quali provenienti da Algeri. ASG, MG, Contente, 93, *Lista de schiavi della Galea San Giorgio a quali si è somministrata la solita robba bianca*, 3 luglio 1737.

nostro caso ci siamo imbattuti in diverse distribuzioni di abbigliamento per gli schiavi delle galee *Padrona*, *San Giorgio* e *Raggia*, tra il luglio e l'ottobre del 1737.<sup>155</sup> Facendo riferimento ai soli schiavi non battezzati, che in caso contrario avrebbero acquisito un nome diverso<sup>156</sup> – non più accompagnato dall'indicazione del luogo di origine – abbiamo potuto ricavare la provenienza degli schiavi per i toponimi a noi noti come nel grafico IV.<sup>157</sup> I risultati così ottenuti corrispondono alle nostre aspettative, e dimostrano il forte legame tra il fenomeno schiavile e quello corsaro. La maggior parte degli schiavi – più di quattro quinti – proveniva infatti dal Nordafrica, con una netta preponderanza di Algeri. Solo uno schiavo su venti era originario del Mediterraneo orientale, macroarea all'interno della quale abbiamo raccolto i soggetti giunti a Genova da Alessandretta, Candia, Costantinopoli e Smirne. Non sembra che il magistrato impiegasse schiavi neri africani, a meno che questi non provenissero direttamente dal Maghreb, anche se siamo a conoscenza del loro commercio a Genova, per quanto esiguo. Sappiamo, per esempio, che nel 1698 il genovese Giacomo Canonero, capitano della *Sant'Antonio di Padova*, ricevette a Lisbona uno schiavo nero da rivendere a Genova per conto del portoghese Pedro Suarez.<sup>158</sup> Tale assenza è certamente dovuta principalmente alla maggiore facilità con la quale era possibile catturare o acquistare schiavi “turchi”, ma ad essa può aver contribuito anche un diffuso pregiudizio contro l'impiego al remo degli schiavi neri, considerati eccessivamente soggetti a gravi forme di depressione, tali da condurli spesso alla morte.<sup>159</sup>

---

<sup>155</sup> ASG, MG, Contente, 93.

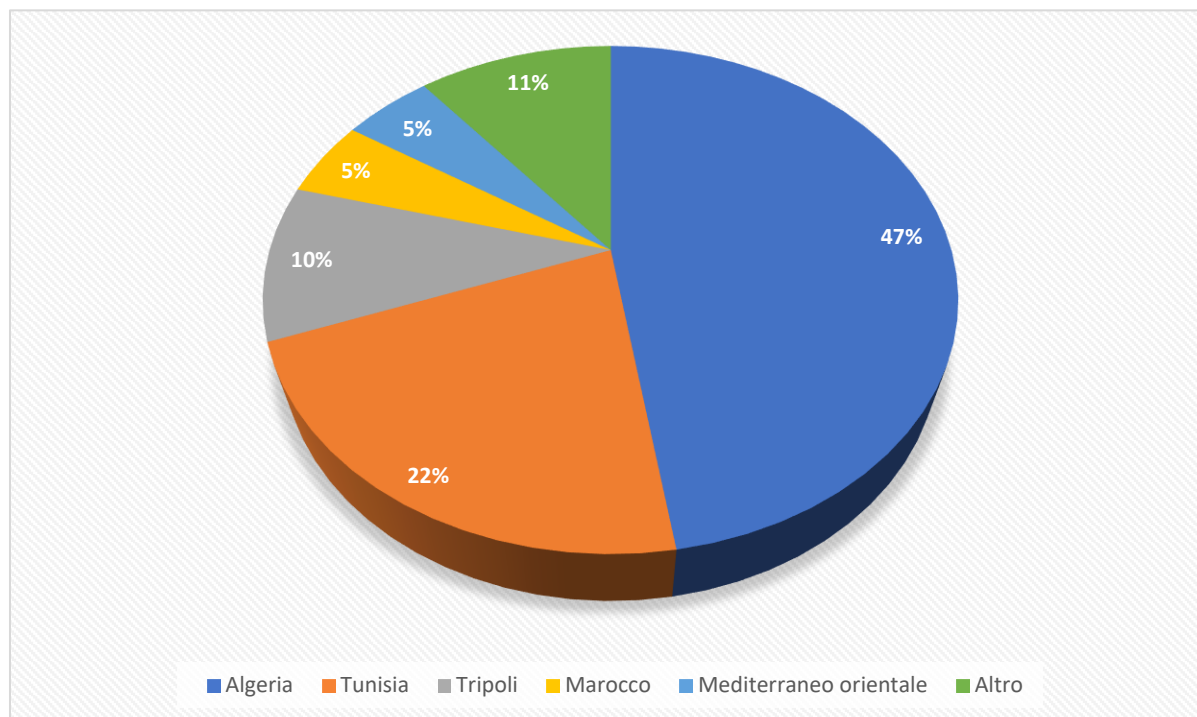
<sup>156</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 243-244. Il nuovo nome, insieme al cognome, derivava spesso da quello dei padrini di battesimo, e tutt'altro che rari furono i casi di schiavi che assunsero cognomi appartenenti a esponenti di spicco delle società di adozione. È il caso, sempre elencato tra gli schiavi del 1737 sulla *San Giorgio*, di un certo Paolo Doria.

<sup>157</sup> Alcuni toponimi sono a noi sconosciuti, o comunque non risultano localizzabili, e di conseguenza sono stati inseriti sotto la voce “altro”, ma è verosimile pensare che anche tale quota pari all'11% provenisse da varie zone del Maghreb.

<sup>158</sup> ASG, Residenti di Palazzo (d'ora in poi RP), 56, *Suarez*, 13 dicembre 1701.

<sup>159</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 213. Le fonti fanno riferimento a simili condizioni psicologiche quando attribuiscono agli schiavi il cosiddetto “mal di gutta”, derivante da un forte sentimento di nostalgia nei confronti della patria e dello stato di libertà. Cfr. S. Bono, 1999, op. cit., p. 383.

Grafico IV - Provenienza degli schiavi a bordo delle galee *Padrona*, *San Giorgio* e *Raggia* (1737)



Vale la pena spendere ancora qualche parola sulla regola del “terzo” e sulla sovrabbondanza dei forzati nelle ciurme. Nel tentativo di mantenere le giuste proporzioni all’interno degli equipaggi, nonché di contenere le spese dovute all’elevato numero di inabili tra i forzati, il Magistrato delle galee dovette talvolta rifiutare offerte di condannati, provenienti da altri stati, da impiegare al remo. Ciò accadde nel 1743, quando «d’ordine del signor principe di Luchovis [Lobkowitz], nuovo governatore di Milano» vennero offerti alla Repubblica quaranta condannati.<sup>160</sup> Lo stuolo pubblico aveva già ricevuto sessantadue forzati da Milano nel 1729, ma in quell’occasione «non aveva mostrata difficoltà in riceverli sulla speranza dovessero fare buona riuscita per detto servizio di galea, et atteso che in detto tempo vi erano tra tutte le cinque galee da 500 circa forzati con pochi inabili».<sup>161</sup> Quattordici anni dopo la situazione era ben diversa, e sulle galee si contavano ben 750 forzati,<sup>162</sup> compresi molti inabili «che servono d’imbarasso a buoni nel vogare, et alle soldatesche di difficoltà in trovare posto ne rispettivi banchi

<sup>160</sup> ASG, AS, Marittimarum, 1706, *Relazione del Prestantissimo Magistrato delle galee circa l’offerta de condannati dal Governo di Milano*, 21 settembre 1743.

<sup>161</sup> *Ibidem*.

<sup>162</sup> Si veda il grafico III. Si può notare come proprio il secondo quarto del secolo abbia segnato l’inizio della crescita dei forzati sul totale delle ciurme, di diversi punti percentuali. I forzati nel 1743 – 750 stando alla relazione del Magistrato – risultano tuttavia più numerosi rispetto alla nostra misurazione più vicina, quella del 1752, quando sulle galee troviamo un massimo di 512 forzati. Tale calo in senso assoluto può essere imputato almeno in parte al disarmo della *Padrona*. Ciò nonostante, nel periodo immediatamente successivo la percentuale dei condannati nelle ciurme crebbe in modo più sostenuto, in continuità rispetto agli anni precedenti.

ad essi assegnati, oltre l'eccessiva spesa per il mantenimento di vitto, e vestito».<sup>163</sup> A ciò dobbiamo aggiungere la considerazione che i forzati consegnati a Genova nel 1729 dovettero essere dapprima visitati a Milano dal chirurgo maggiore e da un aguzzino dello stuolo pubblico,<sup>164</sup> e in seguito curati nei magazzini della darsena perché malati di scabbia. Spese simili non erano più alla portata del Magistrato delle galee, dal momento che «la sua cassa resta esausta, onde converrebbe che le facesse la Camera [della Repubblica] Eccellentissima ». I condannati non risultarono nemmeno molto utili al servizio sulle galee, considerando che erano «già logori dalla lunga prigionia sofferta, essendo morti in maggior parte». Infine, la presenza di forzati provenienti da Milano – che ricordiamo essere allora sotto il governo austriaco – cagionò non pochi problemi alla Repubblica, in quanto i galeotti denunciarono all'inviato milanese a Genova «li buonavoglia tedeschi che si trovavano in galea, e questi poi si richiedevano dall'inviato d'ordine del Governo di Milano, e Vostre Signorie Serenissime erano in necessità di liberarli».<sup>165</sup> La Repubblica genovese ebbe così tutte le ragioni per declinare l'afflusso di nuovi condannati – come infatti fece – inclusa la regola del “terzo”, sottolineando l'importanza di «quell'equilibrio e proporzione che è in regole di tenere la ciurma».

Infine, ricordiamo come la presenza di schiavi nello stuolo pubblico genovese cessò il 14 luglio 1797, quando la neonata la Repubblica ligure pose in libertà gli ultimi 68 schiavi musulmani, coerentemente agli ideali rivoluzionari e con la speranza – vana – che tale gesto potesse suscitare un'analogha risposta da parte barbaresca.<sup>166</sup>

## 1.6. Le vie per la libertà

Difficilmente sbaglieremmo asserendo che la più comune delle ambizioni proprie degli schiavi di ogni tempo è stata il ritorno alla libertà. Nel caso di nostro interesse, una simile aspirazione poteva essere perseguita mediante mezzi e percorsi diversi, dalla fuga alla manumissione, dallo scambio al riscatto. Indubbiamente le possibilità di tornare in libertà erano suscettibili rispetto a molteplici fattori come il luogo di origine, il ceto di appartenenza, la disposizione

---

<sup>163</sup> Sono qui ribadite le difficoltà economiche del Magistrato per quanto concerne le distribuzioni del vestiario, a conferma delle considerazioni precedentemente avanzate sulle fonti a esse legate.

<sup>164</sup> Gli aguzzini, incaricati di contare i galeotti a ogni cambio di guardia e di legare gli schiavi e i forzati ai banchi, ricoprivano una più generale funzione di controllo cui corrispondevano ampie responsabilità che – come vedremo – li obbligavano a risarcire il valore dei galeotti che riuscivano a fuggire e a pagare il premio di arresto per quelli che venivano ricatturati. In seguito, noteremo anche la funzione di garante ricoperta dagli aguzzini nei confronti degli schiavi che avevano avviato un'attività commerciale. Sulla figura dell'aguzzino cfr. L. Lo Basso, op. cit., 2003, p. 74.

<sup>165</sup> ASG, AS, Marittimarum, 1706, *Relazione del Prestantissimo Magistrato delle galee circa l'offerta de condannati dal Governo di Milano*, 21 settembre 1743.

<sup>166</sup> G. Bonazza, op. cit., p. 57; S. Bono, 1999, op. cit., p. 446.



alla conversione, l'autorità pubblica o il proprietario privato presso il quale lo schiavo era impiegato. Nel corso del XVIII secolo le opportunità di liberazione si moltiplicarono non solo per gli schiavi europei, ma anche per quelli musulmani in Europa.<sup>167</sup> Alquanto comune era la manumissione degli schiavi da parte dei rispettivi padroni che, spesso attraverso le proprie disposizioni testamentarie, si risolvevano ad affrancare gli schiavi sulla base di motivazioni come gli scrupoli morali o religiosi, la soddisfazione per le prestazioni lavorative ricevute in lunghi anni di servizio, o ancora in seguito allo sviluppo di legami di natura affettiva.<sup>168</sup> Ciò nonostante, la manumissione era spesso accompagnata da clausole in base alle quali l'ex schiavo avrebbe dovuto continuare a servire diligentemente per un certo periodo di tempo il precedente proprietario o un'altra figura indicata all'atto dell'affrancamento.<sup>169</sup> Per tale ragione gli schiavi manumessi, talvolta convertitisi, avevano meno probabilità di ritornare ai luoghi di origine rispetto a quelli che, invece, riacquisivano la propria libertà in seguito a uno scambio o a un riscatto.<sup>170</sup> Riguardo a quest'ultima casistica, abbiamo già menzionato le minori opportunità di riscatto che interessavano i musulmani prigionieri in Europa, i quali tuttavia potevano sempre contare sull'appoggio di alcune fondazioni religiose islamiche nonché delle famiglie.<sup>171</sup>

Erano però gli scambi – individuali o di gruppo – a costituire la principale speranza di liberazione per numerosi schiavi musulmani, e specialmente per quelli impiegati dalle flotte dell'Europa mediterranea nel corso del XVIII secolo.<sup>172</sup> Simili iniziative potevano essere intraprese dai sovrani maghrebini, come nel già citato caso del marocchino Maometto III, ma talvolta erano organizzate dai parenti degli schiavi, coadiuvati dalle autorità statali. È il caso di Nicolò Timone da Pegli che nel 1751, pagando di tasca propria un prezzo accordato, ottenne dal Magistrato delle galee la cessione di quattro schiavi tunisini da scambiare con le tre sorelle trattenute a Tunisi, di una delle quali – Sinforosa – il bey si era peraltro invaghito.<sup>173</sup> Il Magistrato genovese si premurò di incaricare il chirurgo generale di ricercare per lo scambio esclusivamente degli schiavi inabili, individuando così quattro tunisini di età compresa tra i 49 e 75 anni, inadatti alla voga a causa dell'età avanzata, di patologie invalidanti o di traumi subiti, come nel caso di Ali di Tunisi, «schiavo di terra dichiarato inabile al servizio delle galee per diverse ferite di palla da schioppo con frattura di ossa». In questo modo lo scambio non solo consentì al Magistrato di incassare il valore di quattro schiavi altrimenti difficilmente

---

<sup>167</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 251.

<sup>168</sup> *Ivi*, pp. 147-148, 256-258.

<sup>169</sup> *Ivi*, p. 257.

<sup>170</sup> *Ivi*, p. 252.

<sup>171</sup> *Ivi*, p. 253.

<sup>172</sup> *Ibidem*.

<sup>173</sup> ASG, MG, Contente, 100, *Per Nicolò Timone*, 6 luglio 1751.

rivendibili, ma rappresentò anche un'opportunità di risparmio sulle spese per il loro mantenimento. In altre occasioni fu il Magistrato del riscatto a intervenire come intermediario tra i parenti degli schiavi e il Magistrato delle galee, offrendosi di risarcire quest'ultimo con una somma pattuita per il rilascio degli schiavi necessari agli scambi. Ciò accadde nel 1751 quando Maddalena, moglie del monegliese Battino Connio, si rivolse al Magistrato del riscatto per ottenere la liberazione del marito, che nel frattempo era stato venduto dal bey di Algeri a «un certo moro chiamato Mostafà Coggia, quale ricusava di accordarle [alla moglie] il riscatto, se non lo cambiava con un turco chiamato Assain di Smirne schiavo sopra le galee di Vostre Signorie Serenissime».<sup>174</sup> Il Magistrato delle galee rintracciò tra l'equipaggio della *San Giorgio* lo schiavo in questione, «di bassa statura, pelo griggio, ed in età di circa 54 anni», catturato nel 1744 in seguito a un naufragio in Corsica e per la cui liberazione il Magistrato incassò £ 1200. Possiamo considerare tale somma il tetto massimo del valore di riscatto per tutti gli scambi avvenuti con la mediazione del Magistrato del riscatto, applicato anche in occasioni analoghe, «come in fatti appare da decreti di Vostre Signorie Serenissime con averle segnato ad un tempo il detto illustrissimo deputato del riscatto de schiavi non potere di presente fare maggiori sborsi».<sup>175</sup> Volendo trarre alcune conclusioni dai casi qui esposti, notiamo dapprima che gli scambi potevano interessare insiemi di schiavi non meglio precisati o singoli individui dall'identità ben definita, a seconda della natura pubblica o privata delle parti in causa. In secondo luogo, possiamo rilevare la notevole differenza tra il valore di riscatto e quello di mercato: se nel 1751 il valore di riscatto per un singolo schiavo era fissato a £ 1200, nel caso delle quattro galeotte catturate nel 1750 – da noi preso precedentemente in esame – il valore di mercato medio attribuito a ognuno dei 105 schiavi era di circa £ 175. Infine, scambi e riscatti non possono che apparirci interdipendenti, dal momento che al fine di organizzare uno scambio era spesso necessario raccogliere anche i fondi per uno o più riscatti.

Veniamo adesso a un'altra via per la libertà che non di rado gli schiavi decisero di tentare, sebbene non sempre con successo: quella della fuga. Dal momento che il principale obiettivo dell'evasione era spesso il ritorno presso le terre di origine, la maggior parte dei fuggiaschi musulmani in Europa intraprese la via più diretta, quella marittima, e in tal caso i rischi si moltiplicavano: alla possibilità di essere ricatturati dobbiamo infatti aggiungere i pericoli propri della navigazione, specie se di alto bordo.<sup>176</sup> Per quanto riguarda la via di terra, in molti casi la destinazione prescelta era la Francia, dalla quale i fuggitivi – specialmente se scappati dalla

---

<sup>174</sup> ASG, MG, Contente, 100, *Cambio di Bartolomeo Connio schiavo in Algeri con Assain di Smirne schiavo nelle galee*, 13 gennaio 1751.

<sup>175</sup> *Ibidem*.

<sup>176</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 291-292.

vicina Genova – avrebbero potuto sperare di tornare alle proprie comunità di provenienza in virtù delle buone relazioni in vigore tra la monarchia francese, il Maghreb e la Sublime Porta.<sup>177</sup> In altri casi gli schiavi fuggiti dallo stuolo genovese erano catturati mentre con tutta probabilità tentavano di raggiungere la Toscana – e forse Livorno – come accadde quando nel 1708 venne arrestato a Sarzana uno schiavo scappato dalla galea *Capitana*.<sup>178</sup> Altre occasioni ci pongono davanti a percorsi di fuga apparentemente più casuali, forse dettati dalla scarsa conoscenza del territorio da parte degli evasi e dalle necessità contingenti. Non è difficile immaginare che ciò potesse valere per i due schiavi “turchi” arrestati a Tortona in una notte del novembre 1739, «a motivo di essere stati trovati con armi proibite da fuoco», e che il governatore di Novi Carlo Spinola ritenne essere senza dubbio fuggiaschi della flotta pubblica.<sup>179</sup>

Date certe condizioni, tuttavia, gli schiavi potevano sperare di fuggire e di riacquisire la libertà senza nemmeno allontanarsi dalla città dove erano stati trattenuti in catene. Vi riuscirono dodici galeotti – dieci schiavi e due buonavoglia – che nel giugno del 1743, di ritorno da San Pier d’Arena a bordo della scialuppa della galea *San Giorgio*, in prossimità della punta del molo gettarono in mare «un ufficiale di essa galea, un marinaio di guardia, e quattro soldati armati de loro schioppi» incaricati di sorvegliarli.<sup>180</sup> In seguito i fuggitivi si portarono al bordo di una nave da guerra inglese ancorata in porto, sopra la quale vennero accolti e «fatti di subito sferare» con l’aiuto dei marinai inglesi.<sup>181</sup> Più spesso, però, la cattura di un bastimento come conseguenza di un’insurrezione o in seguito a un’evasione rappresentava il principio di rocambolesche fughe via mare, come nel caso dei diciotto schiavi che nel marzo dello stesso anno si impadronirono nel porto di Bonifacio di una gondola «carrica di formagli destinata a partire a momenti per Terraferma».<sup>182</sup> Dopo aver catturato il bastimento e ferito uno degli uomini che vi montavano la guardia, gli schiavi si diedero alla fuga, non senza lasciare un proprio compagno a terra «forse per la prescia [vale a dire per la fretta] sul lido». Diversi bastimenti si diedero all’inseguimento per ordine del commissario di Bonifacio, Francesco Franzoni, nonché per l’insistenza dei proprietari degli schiavi, ma la sorte dei fuggiaschi rimane a noi ignota. Per quanto

---

<sup>177</sup> Salvatore Bono, *Fughe di schiavi orientali (XVI-XVIII secolo)*, in «Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell’Istituto italiano per l’Africa e l’Oriente», anno 33, I, marzo 1978, p. 119. Ciò nonostante, anche quando tra la Francia e i paesi musulmani era in vigore la pace, poteva accadere che i fuggitivi venissero nuovamente catturati dalle autorità francesi e ridotti in schiavitù.

<sup>178</sup> ASG, MG, Contente, 77, 17 ottobre 1709.

<sup>179</sup> ASG, Camera e Finanze (d’ora in poi CF), *Gabella del Tabacco*, 1306, Novi, dall’*Illustre Governatore*, 15 novembre 1739

<sup>180</sup> ASG, AS, Marittimarum, 1706, *Esposizione del Prestantissimo Diputato del Prestantissimo Magistrato de’ Provisori delle Galee*, 19 giugno 1743.

<sup>181</sup> ASG, AS, Marittimarum, 1706, *Prattica de dissertori spagnuoli, savoiard, schiavi della Repubblica rifugiati sopra vascelli inglesi, soldati di essa fuggiti sopra tartane francesi*, 1743.

<sup>182</sup> ASG, AS, Marittimarum, 1706, *Ajaccio, dall’Illustrissimo Commissario Generale riguardo i turchi esistenti in Bonifaccio*, 9 febbraio 1743

riguarda la responsabilità di simili fughe, quando interessavano i galeotti, questa ricadeva sugli aguzzini delle galee dalle quali gli schiavi erano scappati. Quando nel giugno del 1700 venne registrata la fuga di sette schiavi dalle galee *Capitana*, *Padrona*, *San Giorgio* e *San Giovanni Battista*, gli aguzzini delle stesse furono condannati a risarcire al Magistrato delle galee il valore degli schiavi scappati, compreso tra le £ 100 e le £ 200 ciascuno.<sup>183</sup> Anche nel caso in cui gli schiavi datsi alla fuga fossero stati ricatturati, gli aguzzini avrebbero dovuto pagare di tasca propria il premio per l'arresto, come accadde quando nel 1709 l'aguzzino della *Capitana* dovette corrispondere £ 40 a Domenico Doria per aver ricondotto a Genova uno schiavo fuggiasco.<sup>184</sup>

Infine, era possibile che le vittime della corsa venissero poste in libertà ancora prima di essere vendute e rese schiave. È certamente il caso dei riscatti di gruppo organizzati immediatamente in seguito alla cattura di un certo numero di prigionieri, verificatisi non di rado nel Cinquecento in concomitanza delle grandi spedizioni corsare lungo le coste europee, ma tale eventualità si presentò meno frequentemente nel XVIII secolo.<sup>185</sup> Era altresì possibile che i *captivi* venissero risparmiati dalla vendita sui mercati schiavili mediterranei grazie a un'efficace azione di controcorsa. Fu il caso del padrone di leudo Cruciano Lombardo, catturato nel 1745 da una galeotta tunisina al largo di Genova insieme a nove marinai e a due frati cappuccini:<sup>186</sup> gli eventi impedirono che i dodici malcapitati sfilassero in catene per Tunisi dal momento che, giunta nelle acque tra la Sardegna e il Maghreb, la galeotta barbaresca venne avvistata e catturata da due galee dei cavalieri di San Giovanni, i quali prontamente liberarono Cruciano Lombardo e i suoi. Simili occasioni rappresentavano un'opportunità anche per gli individui già schiavi e impiegati ai remi, che in seguito alla sconfitta dei propri padroni in uno scontro in mare potevano sperare nel ritorno alla libertà.<sup>187</sup> La cattura degli uni, quindi, corrispondeva alla liberazione degli altri.

---

<sup>183</sup> ASG, MG, Contente, 71, 23 giugno 1700. Si noti ancora una volta la dimensione contenuta del valore di mercato rispetto alle somme – pur osservate a decenni di distanza dal caso in questione – indicate per i riscatti.

<sup>184</sup> ASG, MG, Contente, 77, 19 ottobre 1709.

<sup>185</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 259-260.

<sup>186</sup> ASG, AS, Lettere del Console Ardissonne al Serenissimo Governo (1711-1749), 2652, *Nizza, dal console Ardissonne*, 18 ottobre 1745.

<sup>187</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 254-256. Nondimeno, dobbiamo evidenziare il fatto che gli esiti di uno scontro in mare erano spesso ininfluenti sulle sorti di quei soggetti appartenenti a gruppi etnici o religiosi posti in schiavitù tanto dai cristiani quanto dai musulmani, come nel caso dei neri.

## 2. Schiavi al lavoro nella Genova del secolo XVIII

### 2.1. Schiavi galeotti tra lavoro forzato e attività autonome

Nel Settecento l'impiego degli schiavi in attività diverse dalla voga non rappresentò né un'eccezione né tantomeno una novità rispetto ai secoli precedenti, benché il graduale disarmo delle marinerie a remi – unitamente al declino della domanda di rematori schiavi – avesse determinato una maggiore disponibilità di questi ultimi per compiti diversi, come ad esempio quelli di pubblico interesse.<sup>1</sup> Già usa a carichi lavorativi intensi, la manodopera schiava rappresentava un utile mezzo da impiegare in quelle mansioni non necessariamente qualificate – anche se non di rado pericolose – che richiedevano un intenso sforzo fisico a chi vi si applicava. In questo senso, il trasporto di carichi pesanti era un incarico cui gli schiavi erano sovente adibiti, e possiamo qui ricordare il già citato caso di quei genovesi che, catturati dagli algerini nel 1759, descrissero in una supplica alla Repubblica le attività cui erano costretti: «alla mattina al arba ci mandano a tirare li carri di pietre, che con le catene è veramente un inferno questo travaglio».<sup>2</sup> Similmente, gli schiavi potevano essere impiegati nella realizzazione di opere difensive e viarie, nella manutenzione delle stesse e nel dragaggio dei porti, in svariati cantieri pubblici, presso gli arsenali, nella realizzazione di attrezzature per le galee e in numerose altre occasioni analoghe.<sup>3</sup> L'esempio forse più celebre è rappresentato dalla costruzione della reggia di Caserta, presso la quale prestarono il proprio lavoro centinaia di schiavi provenienti dalle galee napoletane.<sup>4</sup> Dalla metà del Settecento e fino al termine della costruzione, essi furono impiegati nella realizzazione della reggia per un minimo di nove ore giornaliere, durante le quali vennero incaricati dei lavori più duri e pericolosi come il sollevamento delle colonne.<sup>5</sup> Casi affini sono riscontrabili in molti altri stati dell'Italia moderna, e in tal senso Genova non rappresentò un'eccezione.<sup>6</sup> Già nel 1600 troviamo gli schiavi al lavoro per l'ampliamento dell'arsenale della città, ove poi

---

<sup>1</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp 168 e ss.; *Id.*, 1999, op. cit., pp. 354 e ss.

<sup>2</sup> ASG, AS, Lettere dei Principi alla Repubblica di Genova, 2798, *Algeri. Da alcuni genovesi schiavi*, 8 maggio 1759.

<sup>3</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp 168 e ss.; *Id.*, 1999, op. cit., pp. 354 e ss.; L. Lo Basso, 2003, op. cit., p. 246.

<sup>4</sup> S. Bono, 1999, op. cit., pp. 358-361.

<sup>5</sup> *Ibidem*. Benché agli schiavi venissero solitamente demandate le mansioni non qualificate, dobbiamo notare che nel caso della reggia di Caserta fu ad essi riservato il lavoro di rifinitura di un particolare tipo di mattonelle decorate. Inoltre, gli schiavi impiegati presso il cantiere ricevevano una paga giornaliera, più alta per i convertiti, ma sempre inferiore a quella degli operai liberi.

<sup>6</sup> L'impiego degli schiavi in lavori di pubblico interesse, per esempio, è stato registrato dalla storiografia a Livorno e nel resto della Toscana, nel Lazio e nell'Italia spagnola – isole comprese – spesso al fine di realizzare fortificazioni costiere in funzione antibarbaresca. Un'eccezione nel panorama italiano può essere individuata in Venezia che, contrariamente a Genova, non utilizzò manodopera schiava nel proprio arsenale per scongiurare eventuali casi di spionaggio. S. Bono, 2016, op. cit., pp. 168-173; *Id.*, 1999, op. cit., p. 358.

avrebbero continuato a prestare servizio come operai addetti a svariate mansioni.<sup>7</sup> Similmente, sappiamo che nel 1660 gli schiavi dello stuolo pubblico vennero richiesti per il dragaggio del fondo portuale compreso tra la darsena e il ponte Calvi, e che tale operazione dovette essere condotta con efficienza, dal momento che il Magistrato dei Padri del Comune riconobbe «di non poca conseguenza» l'intervento della manodopera forzata.<sup>8</sup> Non volendoci limitare al solo spazio italiano, prendiamo ad esempio la flotta francese di stanza a Marsiglia, e notiamo che anche in questo caso i galeotti erano destinati a lavori di varia natura nei periodi in cui le galee erano in disarmo. Una tale condizione si verificò nel 1540, quando numerosi forzati dovettero scavare due canali utili a evitare che i detriti trasportati dalle acque torrentizie si depositassero nel porto della città.<sup>9</sup>

Quando non erano direttamente sfruttati dalle autorità pubbliche, gli schiavi potevano essere affittati ai privati per molteplici scopi, purché questi ultimi si facessero carico dei rischi connessi a eventuali fughe. Lo notiamo ancora una volta nel caso marsigliese, ove i “turchi” delle galee potevano essere noleggiati giornalmente da mercanti, armatori o maestri d'arte.<sup>10</sup> Talvolta gli schiavi potevano essere affidati agli stessi ufficiali delle galee in qualità di domestici e servitori personali, una pratica diffusa nella flotta pontificia, in quella toscana e in quella genovese, specialmente nel Settecento quando – lo ricordiamo – gli schiavi rappresentavano un esubero rispetto alle necessità delle marinerie a remi.<sup>11</sup>

Vi è tuttavia una terza possibilità di impiego alternativo per gli schiavi galeotti, oltre all'uso pubblico e al noleggio ai privati, che più di tutte attira la nostra attenzione: il lavoro autonomo. Praticato tanto dagli schiavi musulmani in Europa quanto da quelli cristiani in Maghreb, il lavoro autonomo si configura come una caratteristica propria della schiavitù mediterranea,

---

<sup>7</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 171; L. Lo Basso, 2003, op. cit., p. 246.

<sup>8</sup> Archivio Storico del Comune di Genova (d'ora in poi ASCG), Padri del Comune (d'ora in poi PC), Pratiche Pubbliche, 226/502, 19 luglio 1660. Sul Magistrato dei Padri del Comune e le sue ampie funzioni – in origine *Salvatores portus et moduli* – relative al controllo urbanistico, alla manutenzione delle infrastrutture viarie e del porto, alla vigilanza sulle arti e molto altro ancora, cfr. Liana Saginati, *L'organizzazione amministrativa a Genova e nel dominio nei secoli XV e XVI*, in «Bollettino dei musei civici genovesi», IV, 1982, pp. 79-80.

<sup>9</sup> Paul Masson, *Les Galères de France (1481-1781). Marseille port de guerre*, Librairie Hachette, Parigi, 1938, pp. 78-79.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> S. Bono, 1999, op. cit., pp. 325-326. In altri casi erano i privati a noleggiare i propri schiavi alle flotte pubbliche – quando queste ne avevano necessità – incassando così il compenso dello schiavo arruolato come buonavoglia. *Ivi*, pp. 328-329. Riguardo a tale pratica nella flotta pontificia cfr. Antonino Bertolotti, *La schiavitù in Roma dal secolo XVI al XIX*, in «Rivista di discipline carcerarie», XVII, 1887, p. 21. Talvolta anche lo stuolo pubblico genovese imbarcò gli schiavi dei particolari in qualità di buonavoglia: a riguardo cfr. L. Lo Basso, 2003, op. cit., p. 241. Sulla flotta pontificia cfr.: Fabrizio F. Uranio, *La squadra navale pontificia nella repubblica internazionale delle galere: secoli XVI-XVII*, Aracne, Roma, 2016. Sulla flotta toscana cfr.: Francesco Mineccia, *Per una storia della marina granducale toscana in età moderna (secoli XVI-XVIII)*, in «Itinerari di ricerca storica», XXX, 2, 2016, pp. 197-206.

disciplinato da precise forme contrattuali come la *mukataba* diffusa nelle reggenze nordafricane.<sup>12</sup> Agli schiavi era così concessa la facoltà di avviare e gestire autonomamente – assumendosene i rischi – una propria attività lavorativa per un periodo preciso di tempo, potendo conservare per sé eventuali profitti, dietro il pagamento ai propri padroni – pubblici o privati – di una somma prestabilita.<sup>13</sup> Entrambi i contraenti vedevano nella stipula del contratto un’opportunità: gli schiavi potevano infatti sperare di arricchirsi e di migliorare il proprio tenore di vita, o addirittura di accumulare un somma di denaro sufficiente a ottenere il proprio riscatto; per converso, i loro proprietari ottenevano il pagamento di una somma a intervalli regolari e – qualora le iniziative degli schiavi avessero riportato successo – la riscossione dei riscatti.<sup>14</sup> Nondimeno, commetteremmo un errore se rintracciassimo il lavoro autonomo solo in quegli esercizi condotti legalmente e secondo le modalità previste dai contratti: molti schiavi, infatti, si dedicavano a delle attività lavorative autonome *de facto*, spesso attraverso il contrabbando – quindi illegalmente, anche se talvolta con l’acquiescenza delle autorità – e la vendita al minuto di generi appartenenti a varie categorie merceologiche.

Prima di passare ad analizzare nel dettaglio il caso genovese, osserviamo il fenomeno del lavoro autonomo in altri contesti, cercando di tracciarne delle caratteristiche generali, iniziando dal Maghreb. Qui gli schiavi, conformemente alle modalità della già detta *mukataba*, potevano affittare un piccolo locale presso il quale esercitare il proprio mestiere o, in alternativa, sceglievano di lavorare muovendosi per le città, spesso trasportando acqua e altri beni per conto di terzi od operando come venditori ambulanti ed erogando servizi di varia natura.<sup>15</sup> Complessivamente, una delle attività più praticate e maggiormente redditizie era la vendita di alcolici come il vino e l’acquavite che – anche se proibiti dalla legge coranica – erano consumati in grande quantità dagli stessi musulmani.<sup>16</sup> Di tanto in tanto le taverne gestite dagli schiavi potevano essere chiuse dalle autorità, ma simili provvedimenti sembrano più legati a esigenze di ordine pubblico che a scrupoli di natura religiosa. Ce ne fornisce un esempio il console genovese a Tunisi, Giovanni Angelo Bogo, il quale nel 1724 scrisse alla Repubblica che «sono

---

<sup>12</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 159-160.

<sup>13</sup> *Ibidem*. Si deve considerare che, oltre alla somma dovuta al proprietario, spesso gli schiavi dovevano pagare le pigioni degli stabili presso i quali lavoravano o che servivano loro come magazzini.

<sup>14</sup> *Ibidem*. Si configura così una modalità di autoriscatto la cui importanza non va trascurata, specialmente per quanto riguarda gli schiavi musulmani in Europa che – come abbiamo osservato nel capitolo precedente – avevano meno probabilità di essere riscattati dalle proprie famiglie.

<sup>15</sup> *Ivi*, pp. 160-164. In quest’ultimo caso, si noti che i musulmani erano soliti riconoscere certe capacità mediche agli schiavi cristiani istruiti. Schiavi intenti a riempire barili di acqua da trasportare sono visibili nella figura VI.

<sup>16</sup> Henri D. de Grammont, *Études algériennes. La course, l’esclavage et la rédemption a Alger. Deuxième partie: l’esclavage*, in «Revue Historique», XXVI, 1, 1884, pp. 23-24. Va osservato il fatto che gli alcolici distribuiti dagli schiavi cristiani erano spesso quelli catturati dai corsari barbareschi a bordo dei bastimenti cristiani, e che pertanto tale commercio poté essere tollerato anche in virtù della sua utilità per l’economia corsara.

molt'anni, che l'Eccellentissimo Bey levò di Biserta le pubbliche taverne, che alcuni schiavi facevano, e con rigoroso divieto proibì, che mai alcuno ardisse vendere vino in detto luogo, e ciò non tanto per essere proibito dalla legge maumetana, quanto per ovviare li disordini». <sup>17</sup> Verosimilmente il divieto non fu rispettato a lungo, e lo smercio di alcolici riprese anche su iniziativa di cristiani liberi, cosicché il bey dovette intervenire nuovamente quando si verificarono altri incidenti. A riprova di ciò, nella stessa lettera il console Bogo informò la Repubblica che alcune famiglie di genovesi traevano il proprio sostentamento «col vendere vino a turchi, e mori», ma che «ben spesso n'acadono delli grand'inconvenienti, perché essendo ubriachi [i turchi], alcune volte si sono uccisi l'un l'altro». Ancora una volta le autorità tunisine intervennero per interrompere tali attività, minacciando di ridurre in schiavitù tutte le persone coinvolte, ma l'avvertimento non valse a molto: non solo i genovesi continuarono a vendere vino a Biserta, ma il console di Francia avvertì che «segretamente tutti ne hanno fatto del nuovo, che quest'è un burlarsi del Principe, e che se l'Eccellentissimo Bey ne traspira un minimo sentore, indubitatamente li farà con loro figlioli tutti schiavi». <sup>18</sup>

Passiamo adesso al quadro italiano, ove gli schiavi impegnati in lavori autonomi erano talvolta detti “tagliati” o “franchi”. <sup>19</sup> Anche in questo contesto il lavoro autonomo era regolato da contratti che, nel caso livornese, dovevano essere stipulati dagli schiavi con lo scrivano del bagno, e che prevedevano il pagamento di una tassa pari – sul finire del Seicento – a un paolo alla settimana. <sup>20</sup> Qui, così come in Maghreb, era possibile imbattersi in schiavi dediti al trasporto di merci, ad attività artigianali, alla vendita al minuto di beni di varia natura o ancora all'erogazione di servizi presso piccole baracche prese in affitto in prossimità della darsena o del bagno, dove lavoravano in qualità di barbieri. <sup>21</sup> Tra i principali clienti di questi ultimi vi erano gli stessi schiavi, tenuti a rasare la propria testa – eccezion fatta per una ciocca di capelli – come segno distintivo della propria condizione. <sup>22</sup> Vale ancora la pena notare la vendita del caffè da parte dei galeotti del porto labronico, che ci dimostra la capacità degli schiavi di portare con sé presso le società di adozione gusti e prodotti nuovi, contribuendo a generare o ad ampliare una domanda inedita, proprio come nel caso del caffè che venne introdotto in Germania

---

<sup>17</sup> ASG, AS, Lettere consoli diversi, 2707, *Tunisi, dal Magnifico Console*, 15 ottobre 1724.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

<sup>19</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 162.

<sup>20</sup> S. Bono, 1999, op. cit., p. 343.

<sup>21</sup> *Ivi*, pp. 341-343.

<sup>22</sup> S. Bono, 2016, op. cit., p. 167. Si vedano anche le figure dalla IV alla IX. La stessa regola valeva per gli schiavi dello stuolo genovese e delle altre marinerie ponentine, mentre i forzati e i buonavoglia erano completamente rasati, con i secondi che si lasciavano crescere i baffi. Anche particolari capi di abbigliamento potevano contribuire a rendere riconoscibili gli schiavi, e lo stesso può dirsi per le catene e gli anelli di ferro che gli stessi erano costretti a portare in molte occasioni. *Id.*, 1999, op. cit., p. 349.



dai prigionieri “turchi”.<sup>23</sup> Non meno laboriosi ci appaiono gli schiavi della flotta pontificia che pagando una tassa ai propri aguzzini acquisivano la facoltà di dedicarsi a lavori di sartoria e alla vendita di abbigliamento e accessori “moreschi”, caffè, tabacco, alcolici, sale e generi alimentari, mentre nella darsena di Civitavecchia ritroviamo ancora una volta le baracche prese in affitto dai galeotti.<sup>24</sup> Alcuni schiavi trovarono impiego negli ospedali romani, coerentemente al largo impiego che di essi si fece nella sanità di molti stati dell’Italia e dell’Europa moderna – è il caso di Malta e di Marsiglia – ove prestarono servizio nelle cucine o come monatti quando le città erano devastate dalle epidemie, e non meno diffusa era la loro presenza presso i forni per la panificazione.<sup>25</sup> Senza soffermarci ulteriormente sulle attività autonome svolte dagli schiavi delle galee maltesi, napoletane e siciliane – assimilabili a quelle già elencate per Lazio e Toscana<sup>26</sup> – risulta ora necessario chiederci quali furono le conseguenze di un simile inserimento della componente schiava nelle economie delle città, oltre alla già menzionata introduzione di nuovi consumi e abitudini. Dobbiamo infatti osservare che l’evasione delle gabelle cui erano sottoposti numerosi beni commerciati dai galeotti – come il sale, i formaggi, la carne, l’acquavite e il tabacco – poteva rappresentare un duplice danno al gettito fiscale. Il contrabbando, infatti, non solo costituiva un mancato introito sulle vendite per gli appaltatori spesso incaricati di gestire il gettito fiscale, ma attraverso una concorrenza facilitata da prezzi più accessibili danneggiava anche quelle attività che effettivamente pagavano le imposte. Simili preoccupazioni sollevarono non di rado le lamentele delle arti e degli appaltatori delle gabelle che, invocando l’intervento delle autorità pubbliche, miravano a impedire agli schiavi l’esercizio del lavoro autonomo.<sup>27</sup> Provvedimenti in tal senso ebbero luogo tra XVII e XVIII secolo nella Toscana di Cosimo II, in Sicilia e a Genova – come vedremo – ma con scarso successo: come nel caso della mescita del vino a Bona, le attività degli schiavi non cessarono, oppure ripresero dopo brevi interruzioni.<sup>28</sup> Tali difficoltà devono essere ascritte principalmente a due fattori, il primo dei quali è costituito dal coinvolgimento degli ufficiali delle galee e dall’acquiescenza delle autorità. In effetti, gli ufficiali e gli aguzzini avevano tutto l’interesse a lasciare che gli schiavi pagassero per il diritto al lavoro autonomo e per le pigioni delle baracche, e che contrabbandassero le merci fornitegli in cambio di una parte del guadagno.<sup>29</sup> In secondo luogo,

---

<sup>23</sup> *Ivi*, p. 166. Gli schiavi non solo contribuirono alla diffusione di diversi consumi materiali, ma aprirono le porte anche a nuove abitudini igieniche attraverso l’apertura di bagni turchi – sempre a Livorno, ma anche a Marsiglia – presso i quali gli schiavi lavoravano come massaggiatori. *Ivi*, p. 168.

<sup>24</sup> S. Bono, 1999, op. cit., pp. 343-344.

<sup>25</sup> S. Bono, 2016, op. cit., pp. 166-168.

<sup>26</sup> S. Bono, 1999, op. cit., pp. 347-348.

<sup>27</sup> *Ibidem. Id.*, 2016, op. cit., pp. 164-165.

<sup>28</sup> *Ibidem.*

<sup>29</sup> *Ibidem.*

l'elemento della reciprocità rappresentava un deterrente a favore degli schiavi che, qualora eccessivamente ostacolati nell'esercizio delle proprie autonomie, avrebbero potuto rivolgersi alle autorità barbaresche invocando simili provvedimenti nei confronti degli schiavi cristiani in Maghreb.<sup>30</sup>

Allontanandoci dallo spazio italiano per operare un ultimo e breve confronto con la realtà marsigliese, non possiamo fare a meno di ricordare le osservazioni di quei viaggiatori che, sul finire del Seicento, ci regalano l'immagine di una Marsiglia affollata dalle bancarelle e dalle baracche degli schiavi, distribuite lungo il porto, vicino all'arsenale e al municipio.<sup>31</sup> Qui gli schiavi conducevano le solite attività per conto proprio, vendendo merci ed esercitando mestieri, affollando lo spazio tra la banchina e le case antistanti al punto che, ancora nel 1728, le autorità dovettero intervenire per garantire la viabilità della zona.<sup>32</sup> Anche in questo caso le baracche rappresentavano una fonte di guadagno per alcuni – in primo luogo per chi ne traeva gli affitti – e un danno per altri, dando adito a proteste e lamentele da parte degli artigiani e dei commercianti marsigliesi. Possiamo quindi affermare con una certa sicurezza che tale dinamicità rappresentò una caratteristica comune alla maggior parte delle comunità schiavili affacciate sul Mediterraneo, e quindi una qualità propria di una schiavitù che, nonostante le catene, riuscì a trovare spazi di autonomia tra le maglie delle società mediterranee, grazie a complici interessi e a meccanismi di reciprocità.

---

<sup>30</sup> Questa casistica verrà esaminata approfonditamente in seguito, per il caso genovese.

<sup>31</sup> Paul Masson, op. cit., pp. 300-301.

<sup>32</sup> *Ibidem*.





Figura I – Mappa di Genova nel 1766, realizzata da Giovanni Lorenzo Guidotti a Lucca, su misurazioni di Giacomo Brusco. Pubblicata in Giacomo Brusco, *Description des beautés de Gènes et de ses environs*, nel 1773 (Wikimedia Commons – Public Domain)



## 2.2. Spazi urbani e mobilità degli schiavi a Genova

Il 21 aprile del 1672 una grida pubblica stabilì le modalità di spostamento previste per gli schiavi delle galee all'interno del territorio genovese. Le ragioni di un simile provvedimento vennero ascritte ai disordini causati dagli schiavi, soliti ad «andar trafficando per la città e ne' suburbi» senza la dovuta sorveglianza.<sup>33</sup> Venne pertanto fatto espresso divieto a tutti gli schiavi di non spostarsi per Genova se non almeno in due per volta e «legati insieme con catena e calzetta»; in caso contrario sarebbero stati passibili di arresto da parte dei bargelli.<sup>34</sup> Tuttavia, le problematiche che tale grida si proponeva di risolvere – più o meno realisticamente – erano state già affrontate da lunga serie di provvedimenti che avevano portato alla pubblicazione di un'altra grida quattro anni prima. In base a quest'ultima il governo genovese constatò che «non obstanti gl'ordini, e prohibitioni» più volte adottate dalla Repubblica negli anni passati, gli schiavi delle galee seguitavano a contrabbandare tabacco «et ogni sorte di robbe» non solo nella darsena delle galee ove risiedevano, ma in tutta la città.<sup>35</sup> In seguito alle lamentele e alle sollecitazioni provenienti dai bottegai, dai commercianti e dal resto del mondo delle arti, venne stabilito «che nessun schiavo, marinaio né ufficiale delle galere [...] ardisca, né presuma introdurre, né vendere, tanto nella darsina, quanto nella presente città, e tantomeno tener posto, o bottega aperta di tabacchi, ed ogn'altra sorte di robbe, e merci, soggette a gabelle [...] sotto ogni grave pena a noi arbitraria».<sup>36</sup>

La grida del 1668 non risultò però più efficace delle precedenti proibizioni e, così come ritroveremo gli schiavi impegnati nel contrabbando ancora nel secolo XVIII, nemmeno il divieto ad essi fatto di muoversi liberamente per Genova venne in seguito sempre rispettato. Fino al 1668 troviamo gli schiavi impegnati a vendere le proprie merci in piazza Banchi, Sottoripa, presso la Cattedrale di San Lorenzo «et in molti altri luoghi della città», spesso accompagnati dai marinai delle galee.<sup>37</sup> Qui i “turchi” si ponevano «a servire in case de particolari senza

---

<sup>33</sup> ASG, AS, Gride, 1023/58, *Grida con cui si proibisce agli schiavi delle galee l'andar soli per la città e borghi*, 21 aprile 1672.

<sup>34</sup> La «calzetta» alle caviglie degli schiavi è visibile nelle raffigurazioni dalla IV alla IX.

<sup>35</sup> ASG, AS, Gride, 1023/51, *Grida con cui si proibisce agli schiavi il commercio delle merci soggette alle gabelle*, 6 aprile 1668. I provvedimenti qui presi in esame si pongono in continuità rispetto a una lunga e assolutamente inefficace serie di interventi adottati dalla Repubblica nel tentativo di arginare gli illeciti doganali perpetrati dagli schiavi. Basti pensare che già nel 1602 furono adottate le *Prohibitiones contra turcas tiremium et alias*, in base alle quali era fatto divieto agli schiavi di esercitare ogni tipo di commercio. A riguardo cfr. L. Lo Basso, 2003, op. cit., p. 244. Inoltre, vale la pena sottolineare che insieme agli schiavi dello stuolo pubblico agivano anche schiavi appartenenti ad altre flotte, nonché alcuni schiavi manumessi che non volendo o non potendo tornare in patria proseguirono le proprie attività di contrabbando.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

andare più a' galera», taluni anche per periodi di tempo molto prolungati.<sup>38</sup> Un problema non da poco per il Magistrato delle galee, che parve non adottare particolari contromisure, come nel caso di uno schiavo – tra i migliori dello stuolo pubblico – che mancò di prestare servizio al remo per ben due anni, preferendo invece lavorare giornalmente per conto di un privato cittadino.<sup>39</sup> La situazione non cambiò né dopo la grida del 1668, né dopo quella del 1672, e addentrando nel secolo successivo ritroviamo gli schiavi intenti a vendere pubblicamente tabacco e acquavite «non solo sulle galee, ma sulla calata della darsina, sui ponti, sul molo, et altri luoghi».<sup>40</sup> Abbiamo notizie di schiavi arrestati perché sospettati di contrabbando in prossimità della chiesa di San Teodoro e sul piano di Sant'Andrea,<sup>41</sup> ma anche a Castelletto e a Portoria, in piazza Pellicceria e a ridosso del portico di Palazzo Brignole,<sup>42</sup> o ancora vicino alla chiesa di San Luca.<sup>43</sup> Altri galeotti «o per meglio dire gli ufficiali della Repubblica, per mezzo di essi», conducevano i loro commerci lungo il corso del Bisagno «comandati da medesimi ufficiali», non senza suscitare le lamentele dei venditori “besagnini”.<sup>44</sup> Registriamo addirittura la presenza di una casa «diroccata» e «posta in faccia a due vicoli» nelle vicinanze della chiesa dei santi Cosma e Damiano, entro la quale schiavi e liberi genovesi si incontravano per organizzare il gioco d'azzardo del biribis.<sup>45</sup> Così come nel 1666, ancora nel Settecento gli schiavi erano di fatto liberi di aggirarsi per la città. Li ritroviamo presso le case dei particolari, spesso per consegnarvi fiaschi di acquavite in barba agli impresari e ai loro famigli,<sup>46</sup> o intenti a «traghettare

---

<sup>38</sup> ASG, AS, Secretorum, 1592, *Biglietto ritrovato in calici mentre officiava il minor consiglio*, 14 aprile 1666. Ringrazio Andrea Zappia per avermi gentilmente indicato la fonte.

<sup>39</sup> *Ibidem*. Leggiamo che «il Magistrato [delle galee] non ha sin hora, non si [sa] perché, rimediato per intiero a tanto grande abuso». È verosimile ritenere che l'inazione del Magistrato fosse dovuta alla complicità – in cambio di un pagamento – degli aguzzini e degli ufficiali delle galee.

<sup>40</sup> ASG, Camera e Finanze (d'ora in poi CF), Gabella del tabacco, 1304, *Rappresentazione a Serenissimi Collegi circa le frodi che commettono li schiavi e altra gente delle galee*, 13 maggio 1711.

<sup>41</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1305, *Sommario dell'informazioni prese dal Prestantissimo Magistrato de Provisori delle Galee circa la cattura seguita di un schiavo*, 3 marzo 1730. Per la posizione della chiesa di San Teodoro – demolita nel secolo XIX per essere ricostruita in un sito diverso – si veda la carta del Guidotti del 1766 (figura I), ove è posta precisamente all'estremità dell'asse sud-nord del quadrante della bussola.

<sup>42</sup> ASG, CF, Gabella del Tabacco, 1307, *1745 giorno di sabato 6 marzo al doppo pranzo in Cancelleria*. Si fa anche menzione del contrabbando «vicino alle monache di San Nicolò», forse in riferimento alla chiesa di San Nicolosio.

<sup>43</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1307, *Processo formato contro Ametto di Tunesi schiavo*.

<sup>44</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, *Ricorso contro schiavi delle galere, et altri*, 1 luglio 1711.

<sup>45</sup> ASCG, PC, 230/211, 1 aprile 1693. Sul gioco del biribis – o biribissi – simile al nostro gioco dell'oca, cfr. Ömer Fatih Parlak, *The image of the turk in early modern board games and playing cards*, tesi di dottorato in *Literary Theory and Comparative Literature*, Universitat Autònoma de Barcelona, 2019, pp. 97 e ss.

<sup>46</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1303, *Per Giacomo Daglio impresario dell'acquavita*, 18 agosto 1723. Gli impresari dell'acquavite, similmente a quelli del tabacco, erano dei privati appaltatori che per un determinato periodo di tempo acquisivano il diritto di riscuotere le imposte su certi beni in cambio del pagamento di una somma in denaro alla Repubblica. Insieme al Banco di San Giorgio si occupavano, per ovvi motivi, di contrastare il fenomeno del contrabbando. A riguardo cfr. Paolo Calcagno, *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*, Carocci editore, Roma, 2019, pp. 46-47.

per la città con calzettame et altri generi di merci più usuali al popolo minuto, che fanno fabbricare dalle dette ciurme». <sup>47</sup>

Con tutta evidenza, i tentativi di confinare gli schiavi all'interno della darsena e di limitarne gli spostamenti in città si rivelarono del tutto vani, giacché gli stessi “sbirri” che avrebbero dovuto occuparsi di controllarli non erano sempre in grado di contenerli. Accadde nel 1723, quando gli schiavi «avanzandosi a vendere in terra armati [...] si sono voltati contro li birri, sino ad inseguirli entro la città con armi», dopo che diversi dei loro clienti erano stati arrestati. <sup>48</sup> Ancora a metà secolo gli schiavi erano in grado forzare il proprio ingresso in città, e il 19 settembre 1750 entrarono «a turme» dalle porte del ponte Reale «senza poter essere impediti da guardiani esistenti alle porte medeme per non esser valevoli a far resistenza ad un tanto numero». <sup>49</sup>

A conclusione di questa breve mappatura delle attività schiavili autonome a Genova – che volutamente non comprende lo spazio della darsena, cui verrà dedicata attenzione in seguito – vale la pena soffermarci sulla conduzione delle stesse operazioni al di fuori della città. L'approdo delle galee presso altre località del Serenissimo Dominio rappresentava un'occasione per gli equipaggi che potevano condurre *in loco* qualche traffico per conto proprio, mentre in altre occasioni assistiamo all'imbarco e allo sbarco di merci di contrabbando per conto degli ufficiali. <sup>50</sup> È quanto accadde a Savona nel 1744, quando sei schiavi e due marinai – l'uno chiamato Geronimo e l'altro soprannominato “Mancino” – presero cinque sacchi di formaggio da un'osteria detta “della Rossa” per imbarcarli sulla *Santa Maria* dallo scalo di Santa Lucia senza pagare la gabella della grascia. <sup>51</sup> Avvedutisi della frode in corso, tre guardiani del Banco di San Giorgio tentarono di fermarli: stando alle testimonianze, «detti schiavi fecero forza per passare avanti ad imbarcare detto formaggio» e due di essi «cacciarono mano ad un coltello per ogn'uno». L'arrivo di alcuni soldati del corpo di guardia risolse la situazione e consentì agli

---

<sup>47</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1305, 9 giugno 1727.

<sup>48</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, *Nota de disordini e scandali che sieguono in pregiudicio della gabella dell'acquavita*, 18 agosto 1725.

<sup>49</sup> ASG, Antica Finanza (d'ora in poi AF), 1025, 8 ottobre 1750.

<sup>50</sup> Simili traffici e illeciti dovevano rappresentare una costante pure quando le galee genovesi si trovavano al di fuori del territorio della Repubblica, ma lo stesso vale anche a parti inverse, e cioè quando bastimenti appartenenti ad altre flotte facevano scalo a Genova. La già menzionata grida del 1668, infatti, denunciava anche i traffici condotti dagli schiavi «d'altri stuoli». Si veda ad esempio il caso, nel 1687, del contrabbando di vino operato dagli schiavi delle galee francesi. A riguardo cfr. L. Lo Basso, 2003, op. cit., p. 246. Queste diffuse pratiche di contrabbando possono essere inserite nel più ampio quadro dei commerci praticati dai marittimi, ma vanno distinte da altre attività legali come nel caso – previsto e regolamentato – della “paccottiglia” che i marinai di età moderna erano autorizzati a portare a bordo con sé e a rivendere in autonomia negli scali toccati durante la navigazione. A riguardo cfr. Luca Lo Basso, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Carocci editore, Roma, 2016, p. 108.

<sup>51</sup> ASG, AF Fraudum, 1025, *Savona. Dall'Illustre Giovanni Domenico Avena Commissario della Dogana di Savona*, febbraio 1744. La gabella della grascia interessava i formaggi, il lardo e la carne conservata.

operatori di San Giorgio di sequestrare la merce e riconoscerne la provenienza dalla Morea. Con tutta probabilità, lo scopo dei frodatori era la rivendita del formaggio a Genova per conto degli ufficiali delle galee, in cambio di una parte del profitto.

### 2.3. La darsena delle galee

Posta in contiguità dell'arsenale della Repubblica e adiacente alla darsena del vino – o delle barche – la darsena delle galee rappresentò per gli schiavi lì stanziati il centro principale delle proprie attività lavorative all'interno della città di Genova, fino alla fine del Settecento. Proprio come in altri porti ospitanti flotte di galee – si pensi ai già citati casi di Civitavecchia, Livorno e Marsiglia, tra gli altri – anche a Genova ritroviamo baracche e botteghe gestite da schiavi. Una relazione del 26 settembre 1712, voluta dal Minor Consiglio per far luce sui «gravissimi pregiudizi» causati dagli schiavi alle casse della Repubblica, ci permette di seguire lo sviluppo delle baracche nella darsena delle galee tra la fine del Seicento e l'inizio del Settecento.<sup>52</sup> Fino al 1701 erano qui poste alcune costruzioni di fortuna, realizzate con tavole, stracci e tele cerate, simili a quelle presso le quali gli schiavi vendevano vino ai particolari evadendo le gabelle già nel 1669.<sup>53</sup> La darsena fu sgombrata in più occasioni, ma le baracche vennero puntualmente ricostruite di volta in volta, finché nel 1701 – appunto – Francesco Maria Balbi, priore del Magistrato delle galee, decise di «farle fabricare in materia», quindi in forma permanente.<sup>54</sup> Lo scopo era quello di ricavarne un utile attraverso la locazione agli schiavi, e in tal senso Francesco Maria Balbi si impegnò a pagare lui stesso la somma necessaria ad avviare il cantiere. In cambio, lui e i suoi eredi ottennero la riscossione delle pigioni – quattro scudi d'argento annui per ogni edificio – fino all'estinzione del credito concesso al Magistrato, i cui materiali vennero impiegati per la costruzione. Nel novembre dello stesso anno, tuttavia, i Padri del Comune interruppero i lavori, e la replica del Magistrato delle galee a tale decisione ci consente di indagare più a fondo la questione. I *Provisores triremium* comunicarono ai Padri del Comune che l'operazione in darsena aveva lo scopo di «ridurre in istato più decente le baracche delli schiavi».<sup>55</sup> Pochi mesi prima, infatti, un'ennesima proibizione aveva colpito la vendita di beni commestibili in città da parte dei galeotti, «et essendosi questi perciò ristretti in detta darsina a procacciarsi qualche beneficio nelle dette baracche, sono andati a poco a poco ampliandone il sito a

---

<sup>52</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1303, *Relazione ai Serenissimi Collegi circa le baracche fabbricate in darsina*, 26 settembre 1712.

<sup>53</sup> L. Lo Basso, 2003, op. cit., pp. 244-245.

<sup>54</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1303, *Relazione ai Serenissimi Collegi circa le baracche fabbricate in darsina*, 26 settembre 1712.

<sup>55</sup> ASCG, PC, Pratiche pubbliche, 231/258, *Baracche o sia botteghe in darsina delle galee*, novembre 1701.

termini di occupare quasi tutta la strada della calata».<sup>56</sup> L'iniziativa di Francesco Maria Balbi si presentava quindi volta a rendere più agevole la calata della darsena «nella quale per altro è tutto giorno un gran [passaggio] di persone», e a migliorare le condizioni di quelle baracche «fasciate, e ricoperte anche con tende in fuori, di arbaggi così laceri, e sordidi», ricostruendole in calcina. Una simile argomentazione, rivolta a persuadere i Padri del Comune, non esaurisce certamente le motivazioni del Magistrato delle galee. Quest'ultimo aveva infatti tutto l'interesse a riscuotere le pigioni delle nuove costruzioni, e allo stesso tempo gli schiavi avrebbero potuto condurre i propri traffici più agevolmente, per conto degli ufficiali delle galee e insieme alle altre componenti delle ciurme. Nondimeno, i Padri del Comune acconsentirono alle richieste del Magistrato, fecero realizzare un preciso disegno sulla base del quale costruire nove nuove baracche e i lavori ripresero entro poche settimane.<sup>57</sup>

La relazione del 1712 prosegue e conferma «esser pur troppo vero, che si facciano in dette baracche magazen di tabacco, acquavite, vino et altre merci con frodi delle gabelle», giungendo alla conclusione che un'attività così dannosa dovesse essere estirpata, dal momento che i cinquanta scudi d'argento annui che il Magistrato delle galee ricavava dalle pigioni non potevano affatto giustificare le ben più ingenti frodi doganali.<sup>58</sup> Dopotutto, la stessa indagine circa tali illeciti era stata sollecitata dagli appelli rivolti ai Serenissimi Collegi dall'affittuario dell'Impresa dell'acquavite, Bartolomeo Daglio. Leggiamo in una sua supplica che: «quando credeva fossero levate le baracche, ne quali li schiavi della darsina, o per meglio dire gl'ufficiali delle galere della Serenissima Repubblica per mezzo de schiavi, hanno formato una nuova impresa di acquavita, trova che queste sono cresciute, e vanno ogni giorno crescendo, mentre è poco tempo che per vendere acquavita se ne sono imposte altre quattro».<sup>59</sup> Pur dovendo soppesare con attenzione le parole del Daglio e degli altri impresari che come lui lamentarono simili danni – alla denuncia delle perdite ascrivibili al contrabbando, infatti, si accompagnavano spesso richieste di rimborsi o sconti sul totale delle somme pagate per gli appalti delle gabelle – pare indubbio che nonostante qualche occasionale provvedimento straordinario gli illeciti in darsena fossero una costante, e che anzi il numero delle baracche ivi presenti crebbe anche dopo il

---

<sup>56</sup> *Ibidem.*

<sup>57</sup> La pianta della baracche costruite in darsena nel 1701 – conservata nel fondo dei Padri del Comune, presso l'Archivio Storico del Comune di Genova – è riportata nelle figure II e III.

<sup>58</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1303, *Relazione ai Serenissimi Collegi circa le baracche fabbricate in darsina*, 26 settembre 1712.

<sup>59</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, *Supplica contro delle galere particolari, e schiavi della darsina*, 14 aprile 1711.



1701.<sup>60</sup> Negli anni seguenti diverse lamentele vennero sollevate anche da parte degli impresari del tabacco, i quali denunciarono le botteghe degli schiavi «apperte per la vendita d'ogni genere de tabacchi proibiti»,<sup>61</sup> e ancora nel 1724 quattro deposizioni ci raccontano di tredici baracche costruite nella darsena delle galee.<sup>62</sup>

È facile comprendere perché un simile fenomeno abbia potuto protrarsi così a lungo sotto gli occhi di un organo della Repubblica. Erano infatti molteplici gli attori coinvolti nel contrabbando e interessati alla sua prosecuzione: gli schiavi, i forzati e i buonavoglia, gli aguzzini e gli ufficiali nonché gli stessi *Provisores triremium* che, come abbiamo osservato nel capitolo precedente, soffrivano di una cronica carenza di fondi. Dalla stessa documentazione prodotta dal Magistrato delle galee risulta chiaro che: «se non si permettesse alli schiavi dello stuolo di Vostre Signorie Serenissime il detto mercimonio, anche con chiudere gli occhi, non solo non potrebbe sussistere, né dar sollievo agli altri, e particolarmente a quelli schiavi inabili [...] ma risultarebbe al Prestantissimo Magistrato de Provisori delle Galee un danno notevole, mentre dovendo li schiavi lasciar necessariamente in abbandono le baracche loro affittate da esso Prestantissimo Magistrato, ne perderebbe l'annuo introito [...] né potrebbero altresì li schiavi mercanti sussistere, né dar il lavoro alle ciurme come da essi è solito praticarsi». <sup>63</sup> Certo, non dobbiamo illuderci che il Magistrato fosse mosso da una così sincera e altruistica preoccupazione per la qualità di vita di quelle persone che, dopotutto, tratteneva in condizione schiavile. L'importante era che gli equipaggi fossero in grado di supplire autonomamente alla carente dieta loro somministrata. In caso contrario le ciurme «ben poco pasciute» si sarebbero rivelate «fianche alla navigazione». <sup>64</sup> A ciò dobbiamo aggiungere il costante rischio che le reggenze barbaresche potessero prendere provvedimenti contro i cristiani in Maghreb qualora avessero avuto notizia di soprusi perpetrati contro i musulmani a Genova, come infatti accadde in più di un'occasione. Di ciò il Magistrato ne era perfettamente al corrente, dal momento che non mancò di sottolineare le possibili conseguenze «che potrebbero risulterne dalle lamentele, che da essi schiavi si facessero a loro paesi». <sup>65</sup>

---

<sup>60</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, 17 giugno 1714. Si fa riferimento a una «ben nota strepitosa esecuzione» contro le frodi condotta negli anni passati per volontà degli impresari dell'acquavite, la quale tuttavia non produsse l'effetto desiderato.

<sup>61</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1304, *Nota d'istanze diverse che si fanno per parte dell'impresari del tabacco*, 9 aprile 1722.

<sup>62</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1303, 1724, 26 giugno alla mattina in una stanza del Sig. Bartolomeo Montobio posta in Genova nel Caroggio de Negri.

<sup>63</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1305, 9 giugno 1727.

<sup>64</sup> *Ibidem*.

<sup>65</sup> *Ibidem*. La dinamica della reciprocità verrà affrontata più diffusamente nel prossimo capitolo. Per ora basti pensare che nello stesso documento del 1727 si fa riferimento alle dure ritorsioni che patirono gli schiavi cristiani ad Algeri e a Tripoli come conseguenza di un intervento in darsena a Genova pochi anni prima, voluto dalle autorità per contenere le frodi delle gabelle.

Nei decenni successivi le baracche degli schiavi continuarono a essere impiegate come luogo di stoccaggio per merci di contrabbando. Nell'ottobre del 1744, per esempio, cinque marinai catalani a bordo di una piccola imbarcazione vennero visti entrare a voga arrancata nella darsena delle galee, noncuranti dei richiami del guardiano della stessa. Secondo la testimonianza di quest'ultimo, i cinque catalani avrebbero sbarcato presso le baracche sei o sette grandi bisacce «piene di non so qual genere», che gli schiavi sostennero contenere ceci.<sup>66</sup> Tuttavia, questi ultimi impedirono che la merce venisse ispezionata, e uno di essi tentò di corrompere i guardiani delle gabelle con quattro lire, «come di fatto le aveva in mano». Casi simili sono riscontrabili ancora negli anni Cinquanta del Settecento, quando abbiamo notizia di diversi padroni di barca sorpresi a effettuare traffici illeciti con gli schiavi della darsena.<sup>67</sup>

Nondimeno, le baracche non rappresentarono l'unico rifugio per le merci introdotte di frodo o acquisite per altre vie come il furto. In darsena era infatti presente una piccola moschea, verosimilmente un modesto ambiente adibito a tale funzione su concessione delle autorità, che sappiamo esistere da prima del 1735 e fino almeno al 1788.<sup>68</sup> Qui gli schiavi conciliarono sacro e profano, dal momento che nelle sue prossimità nascosero – stando a quanto sappiamo – almeno venticinque cantari di soda rubati dal porto franco nel 1749.<sup>69</sup>

Concludiamo la descrizione degli ambienti della darsena presso i quali era possibile ritrovare impiegati gli schiavi con un rapido accenno ai mulini adibiti alla produzione di biscotto per le ciurme. Tale mansione, infatti, era tradizionalmente demandata agli schiavi dello stuolo pubblico,<sup>70</sup> ma pare che a metà Settecento le condizioni dei mulini lasciassero molto a desiderare. Su richiesta del Magistrato delle galee – al solito in difficoltà finanziarie – nel 1753 i Padri del Comune stimarono una spesa di £ 354 per il restauro dei due mulini vicini alla darsena, i quali necessitavano di diversi lavori di manutenzione e soprattutto di nuove mole.<sup>71</sup>

---

<sup>66</sup> ASG, AF, Fraudum, 1117, *Denoncia de ceci del primo ottobre 1744*.

<sup>67</sup> ASG, AF, Fraudum, 1025, *Rappresentanza del Prestantissimo Magistrato dell'anno Precedente*, 9 marzo 1750. Anche dietro a simili episodi ritroviamo i soliti ufficiali delle galee, che per organizzare l'acquisto di merci in porto si avvalevano proprio dell'assistenza degli schiavi. A riguardo cfr. Calcagno, 2019, op. cit., pp. 56-57.

<sup>68</sup> S. Bono, 1999, op. cit., pp. 243-244.

<sup>69</sup> ASG, AF, Fraudum, 1025, 13 settembre 1751. Ne siamo al corrente poiché, quando due anni dopo gli schiavi tentarono di rivendere la soda, il compratore – P. Santino di Loano – tentò invano di organizzare l'estrazione del carico dalla bocca della darsena, finendo anzi per essere denunciato da un famiglio della gabella dei carati. Sulla gabella dei carati – o *carati maris*, pari al 5% del valore dei beni a essa soggetti – e altre imposte cfr. Giuseppe Felloni, *La fiscalità nel dominio genovese tra Quattro e Cinquecento*, in *Id.* (a cura di), *Scritti di Storia Economica*, «Atti della Società ligure di storia patria», XXXVIII, 1, 1999, p. 244. Sulla quantità di soda occultata dagli schiavi – tra venticinque e trenta cantari – si consideri che un cantaro equivale a poco meno di 48 chilogrammi, per un totale approssimativamente compreso tra i dodici e i quattordici quintali: una quantità che insieme al volume della merce ci lascia sinceramente perplessi. Cfr. A. Martini, 1883, p. 224.

<sup>70</sup> L. Lo Basso, 2003, op. cit., pp. 240-241.

<sup>71</sup> ASCG, PC, Pratiche pubbliche, 241/64, *Esposizione del Magistrato Illustrissimo delle Galee*, 10 settembre 1753.

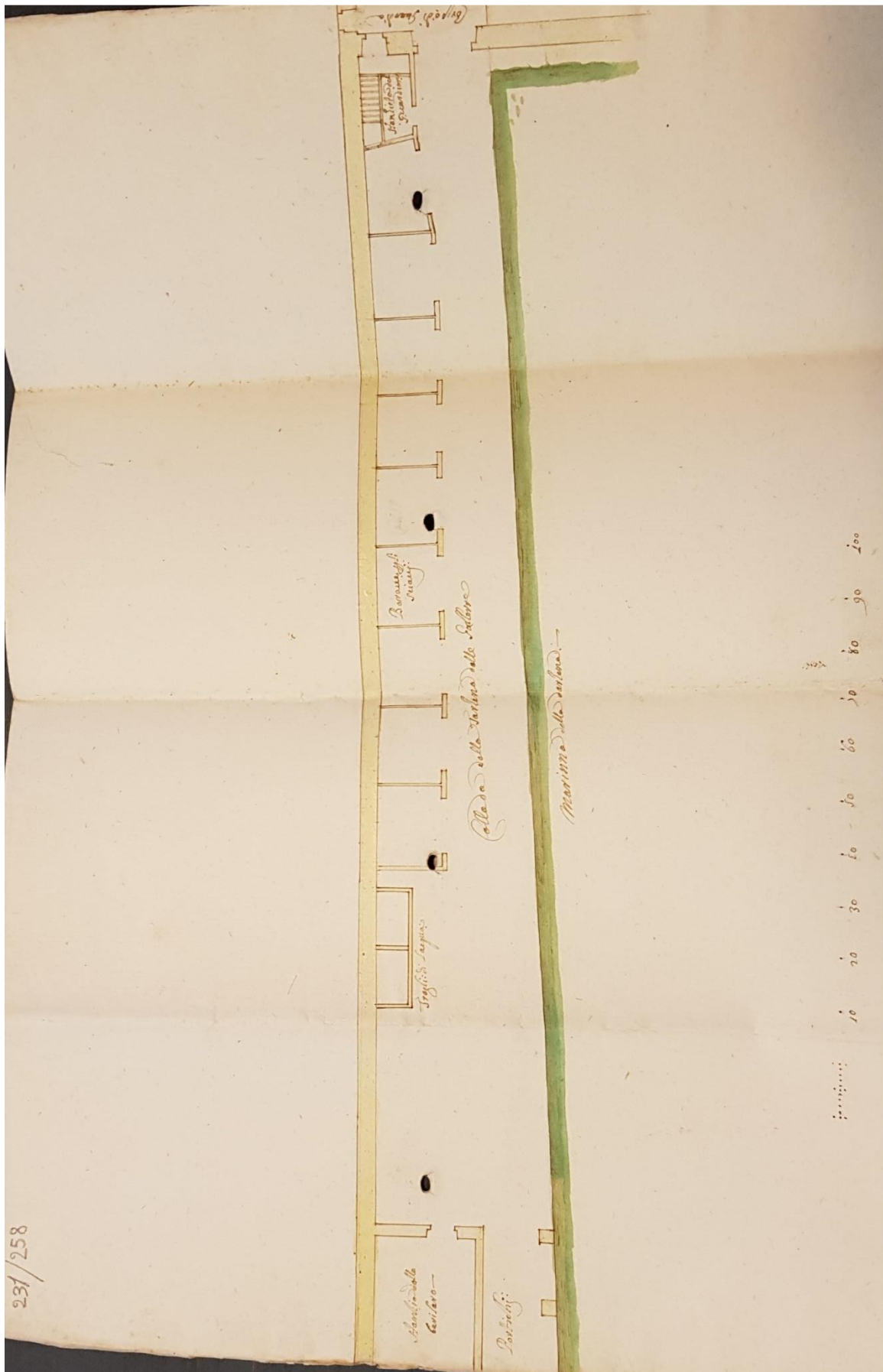


Figura II – Pianta delle baracche costruite in darsena nel 1701. ASCG, PC, Pratiche pubbliche, 231/258

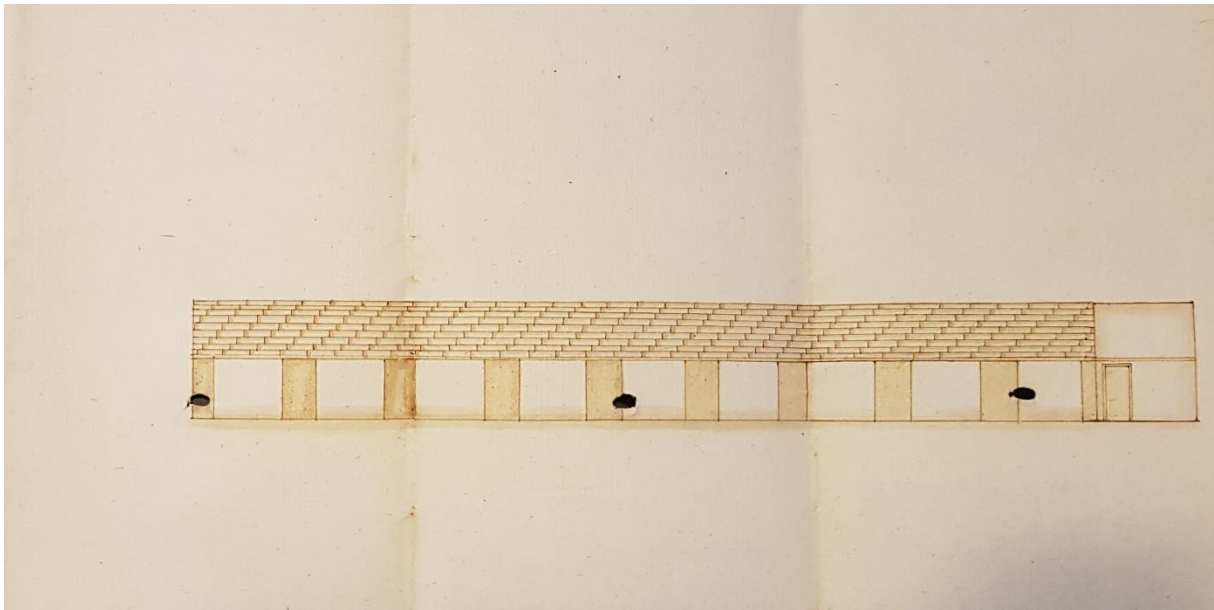


Figura III – Veduta frontale delle baracche costruite in darsena nel 1701. ASCG, PC, Pratiche pubbliche, 231/258

## 2.4. La darsena del vino

Così come nella darsena delle galee, anche in quella adiacente e detta ora del vino, ora delle barche, gli schiavi poterono trovare uno spazio per lavorare e provvedere al proprio sostentamento già dal Seicento. Ancora nel secolo successivo, e più precisamente nel 1754, ne furono testimoni quattro comiti e due aguzzini che, «venuti al servizio delle galee in età giovanile», raccontarono di aver sempre visto «le baracche di arbaggio» dove gli schiavi erano soliti lavorare come barbitonsori, «*ab immemorabili*». <sup>72</sup> Controllando i registri degli stabili dei Padri del Comune a nostra disposizione, non troviamo traccia di alcuna baracca affittata a degli schiavi negli anni compresi tra il 1652 e il 1663, ma alla loro assenza nei registri non deve per forza corrispondere la mancanza di schiavi nella darsena del vino. <sup>73</sup> In effetti, è possibile che le baracche fossero prese in affitto da soggetti terzi – presumibilmente dipendenti dai *Provisores trirremium* – per poi essere affidate agli schiavi in cambio del pagamento delle pigioni, ma è ancora più probabile un'occupazione abusiva del suolo da parte dei “turchi”, come di fatto verrà testimoniata – lo vedremo – per la prima metà del Settecento. Nondimeno, gli schiavi compaiono nei registri che abbiamo consultato a partire dal 1670: in quell'anno, infatti, venne segnato il pagamento di £ 40 da parte di uno schiavo, Mostafà, «conduttore d'un sito tra il ponte di Calvi e la darsina» dietro il pagamento di £ 20 annue. <sup>74</sup> Mostafà poté quindi permettersi di anticipare due anni di affitto, verosimilmente grazie all'aiuto di terzi. Più informazioni ci dà il

<sup>72</sup> ASCG, PC, Pratiche pubbliche, 241/64, 5 luglio 1754.

<sup>73</sup> Non sono presenti nomi di schiavi nei registri in: ASCG, PC, Stabili, 252, 254, 255.

<sup>74</sup> ASCG, PC, Stabili, 257, pag. 236.

caso di Iussuffo di Tunisi, «conduttore di un sito per baracca dal ponte di Calvi per la larghezza di palmi 6, lunghezza palmi 10, a £ 20 l'anno».<sup>75</sup> Le dimensioni della baracca – pressappoco un metro e mezzo di larghezza per due metri e mezzo di lunghezza, quindi meno di quattro metri quadrati – erano decisamente modeste, ma sicuramente adeguate a uno schiavo intenzionato a praticare qualche piccolo commercio, a lavorare come barbiere o a nascondere un po' di merce di contrabbando senza eccessivi esborsi.<sup>76</sup> Dopotutto, le risorse degli schiavi erano limitate, e dando una rapida occhiata alle pigioni annue di stabili più grandi, presi in affitto da liberi cittadini nello stesso periodo, osserviamo cifre dalle tre alle undici volte superiori rispetto alle £ 20 pagate dagli schiavi per una semplice baracca.

Ci incuriosisce la mancata indicazione di un garante nei registri, di una figura terza capace di assicurare il pagamento delle pigioni ai Padri del Comune qualora lo schiavo non potesse o volesse pagare. Anche se abbiamo osservato che nello stesso periodo molti schiavi dello stuolo pubblico vennero esonerati *de facto* dal servizio al remo,<sup>77</sup> le loro condizioni di vita rimanevano dure, e le possibilità che morissero insolventi – specialmente se impiegati nella voga – non erano remote. A ciò dobbiamo aggiungere che il successo economico delle loro iniziative non poteva essere dato per scontato. L'assenza di una figura garante può essere spiegata in vari modi. Possiamo ipotizzare che, in caso di insolvenza, i Padri del Comune si sarebbero potuti comunque rivolgere al Magistrato delle galee; tuttavia, quelle attività condotte dagli schiavi – essendo autonome – non rientravano direttamente tra le responsabilità Magistrato. In alternativa, è possibile che vi fossero dei garanti di fatto come gli aguzzini delle galee, capaci di assicurare il pagamento delle pigioni con i propri salari, come accadrà nel secolo successivo. In terzo luogo, potremmo pensare che la mancanza dei garanti sui registri possa essere dovuta a una semplice dimenticanza, eppure in alcuni casi essi sono stati indicati, e solo per precisi individui. È quanto osserviamo per Ali di Costantinopoli, schiavo della galea *Diana* e affittuario di una baracca per le solite £ 20 annue, che nel gennaio del 1673 anticipò due anni di affitto «con sigortà», cioè con garanzia data da Alessandro Gloria fu Andrea, del quale sfortunatamente non sappiamo altro che il nome.<sup>78</sup> Ali rinnovò l'affitto della sua baracca per la stessa somma fino al 1677, sempre con la «sigortà» data da Alessandro Gloria.<sup>79</sup> Lo stesso fecero gli altri schiavi: Mostafà proseguì la sua attività fino al 1674 e Iussuffo fino al 1676, senza che

---

<sup>75</sup> ASCG, PC, Stabili, 257, p. 289.

<sup>76</sup> Un palmo corrispondeva a Genova a 0,248 metri. A. Martini, 1883, op. cit., p. 223.

<sup>77</sup> Cfr. *supra*, pp. 50-51.

<sup>78</sup> ASCG, PC, Stabili, 257, p. 290.

<sup>79</sup> ASCG, PC, Stabili, 258, p. 152.

venisse indicato alcun garante.<sup>80</sup> Notiamo ancora il caso di un quarto schiavo, Osman, affittuario «d'una baracca dalla darsina a £ 20 l'anno» fino almeno al 1675, nei cui confronti vennero versate diverse somme di denaro da parte di altri schiavi, tra il 1675 e il 1678. I versamenti a credito di Osman – compresi tra le £ 10 e le £ 30, per un totale di £ 60 – furono effettuati non solo da schiavi mercanti – come Mostafà e Iussuffo di Tunisi – ma anche da parte di altri che altrimenti non compaiono nei registri: Ametto di Tripoli e Bianchino di Levante.<sup>81</sup> Le informazioni disponibili non ci lasciano molte indicazioni utili a ricostruire le ragioni che movimentarono tali somme, che comunque rappresentano una forma di collaborazione e solidarietà. Anche se con molta cautela, possiamo ipotizzare che alcuni schiavi decisero di intervenire a favore di Osman per appianarne un debito: in effetti, i versamenti a suo credito, pari a tre anni di pigione, avvennero a partire dal 1675, e dopo tale data egli non rinnovò più l'affitto della sua baracca, almeno stando ai dati a nostra disposizione. In un certo qual modo gli schiavi si sarebbero così posti come vicendevoli fideiussori delle reciproche attività lavorative.

Venendo al Settecento, le già menzionate testimonianze dei comiti e degli aguzzini ci confermano la sopravvivenza delle baracche fino alla metà del secolo. Nondimeno, tali deposizioni vennero registrate proprio a seguito di alcuni provvedimenti che in quegli anni sgombrarono la darsena del vino. In un'esposizione del Magistrato delle galee del 1753 leggiamo che: «di un sommo pregiudizio poi è stata a schiavi di queste galee la deliberazione di Vostre Signorie Illustrissime di licenziare, o mandar via i medesimi dalla darsina delle barche, da dove da più secoli alcuni di questi tiravano tutta la loro sussistenza».<sup>82</sup> Sulla base delle istanze mosse dal Magistrato, i Padri del Comune ordinarono nel giugno del 1754 la realizzazione di una relazione, attraverso la quale possiamo ricostruire le vicende degli anni passati. Le allora quindici botteghe presenti nella darsena e affittate ai membri di varie arti erano tutte state costruite per volontà dei Padri del Comune. Due – le più antiche – erano realizzate in prossimità della porta della darsena delle galee, separate dalle altre tredici e più recenti botteghe, «tutte unite e contigue l'una all'altra», vicine alla porta che dalla darsena del vino portava alla città.<sup>83</sup> A danneggiare le attività degli schiavi fu proprio la costruzione di cinque botteghe appartenenti a questo secondo gruppo, tra il 1749 e il 1750. Leggiamo infatti che: «prima che vi fossero le dette ultime o sia più moderne botteghe, solevano i schiavi delle galere del tratto medesimo della calata, che da esse viene ora occupato, formarvi delle baracche a posticcio con arbaggi o con vele vecchie,

---

<sup>80</sup> ASCG, PC, Stabili, 258, p. 152

<sup>81</sup> ASCG, PC, Stabili, 258, pp. 195, 136, 212.

<sup>82</sup> ASCG, PC, Pratiche pubbliche, 241/64, *Esposizione del Magistrato Illustrissimo delle Galee*, 10 settembre 1753.

<sup>83</sup> ASCG, PC, Pratiche pubbliche, 241/64, *Relazione dell'Illustrissimo Felice Carrega sopra l'istanze del Magistrato Illustrissimo delle Galere*.

in quali baracche stavano in tempo di giorno senza fare alcun pagamento, tagliando la barba alla povera gente, che ivi a tale effetto si presentava, e poi alla sera si ritiravano nella loro darsina».

Nel tentativo di garantire agli schiavi un margine di autosufficienza, «appena in oggi restando loro permesso di vendere poco formaggio d'inferiore qualità», i Provvisori delle galee proposero di affittare loro le due botteghe più distanti dalle altre, vicine al picchetto armato dei soldati e sotto lo sguardo del marinaio di guardia delle galee, e pertanto meglio sorvegliabili.<sup>84</sup> Molte furono le assicurazioni avanzate dai Provvisori nel tentativo di convincere i Padri del Comune della bontà della loro offerta. In primo luogo, il pagamento delle pigioni sarebbe stato garantito mediante l'ipoteca dei salari degli aguzzini, i quali allo stesso tempo si sarebbero impegnati – a loro spese – a ricostruire la facciata delle due botteghe in questione, «con ridurla in modo che resti del tutto aperta, e si possa da ognuno vedere che si fa nelle stesse». Dopodiché, per scongiurare l'eventualità che gli schiavi musulmani potessero esercitare una forma di concorrenza sleale nei confronti degli altri barbitonsori, lavorando anche nei giorni di festa, le botteghe sarebbero state obbligate a chiudere «in quei giorni et ore che si chiudono da cristiani».<sup>85</sup> Vero è che la coppia di stabili in questione era allora occupata da due ciabattini, i quali pagavano l'affitto – l'uno £ 40 e l'altro £ 36 – rispettivamente da dodici e da quattro anni, ma entrambi i loro contratti di locazione erano scaduti da diverso tempo, ragion per cui si sarebbero potuti lecitamente sfrattare.

La proposta del Magistrato delle galee dovette essere accolta e posta in essere, come ci confermano i registri degli stabili dei Padri del Comune, che nel 1774 riportano i nomi di quattro diversi aguzzini delle galee, «conduttori *in solidum* di due baracche n° 14 e n° 15 poste sopra la calata nella darsina del vino per annua pigione di £ 80 pagabili di semestre in semestre coll'obbligo de loro salarii», come stabilito da un contratto di locazione datato 29 luglio 1754 e della durata di nove anni rinnovabili.<sup>86</sup> Alla voce “avere” della partita doppia, i pagamenti degli affitti risultano effettuati dagli schiavi – è il caso, nel 1776, di Amet di Portofarina – ma anche da figure terze come un certo Niccolò Canale che non corrisponde a nessuno degli aguzzini precedentemente indicati come garanti.

---

<sup>84</sup> Il corpo di guardia in questione è indicato nella figura II, all'estremità della darsena delle galee e verso quella del vino.

<sup>85</sup> ASCG, PC, Pratiche pubbliche, 241/64, *Relazione dell'Illustrissimo Felice Carrega sopra l'istanze del Magistrato Illustrissimo delle Galere*. Il Magistrato delle galee non dovette ritenere troppo urgente tale misura, dal momento che a suo giudizio era improbabile «che li aventori delle botteghe de barbieri cristiani vogliano andare a quelle de schiavi».

<sup>86</sup> ASCG, PC, Stabili, 767, p. 140.

La darsena del vino conobbe quindi una presenza secolare di schiavi musulmani, ivi installatisi in forma mista ora attraverso regolari contratti di locazione, ora mediante l'occupazione abusiva del suolo, dal Seicento fino alla metà del secolo successivo, quando tale spazio venne riorganizzato insieme alle attività degli schiavi, definitivamente regolarizzate e destinate a sopravvivere almeno un altro quarto di secolo.

## 2.5. Schiavi contrabbandieri: il caso del tabacco

È un curioso legame quello che in età moderna unì le vicende di innumerevoli schiavi alla diffusione del tabacco nel mondo. Questa relazione è stata spesso raccontata all'interno di una prospettiva concentrata sull'Atlantico, dove a partire dagli anni Trenta del Seicento gli schiavi neri africani vennero impiegati nelle piantagioni sudamericane.<sup>87</sup> Eppure, essi contribuirono al processo di transculturazione cui fu protagonista il tabacco non solo coltivandolo, ma anche consumandolo, vendendolo e concorrendo alla diffusione della pratica del fumo anche al di fuori dello spazio atlantico.<sup>88</sup> Non è un caso se un'iniziale ritrosia nei confronti di tale pianta si dovette proprio allo stigma attribuito ai suoi abituali consumatori – soldati, marinai e appunto schiavi, tra gli altri – che ne furono anche promotori.<sup>89</sup> Certo, le fasce più alte della società europea impararono presto a distinguersi anche attraverso le modalità di consumo del nuovo bene voluttuario – in particolare mediante la costruzione di una precisa etichetta per l'inalazione del tabacco in polvere<sup>90</sup> – ma come ha notato Timothy Brook: «*transculturation happened almost overnight, and was usually well advanced before elites bothered to notice that everyone was smoking*».<sup>91</sup>

La mania del fumo si diffuse quindi dal basso, e in questo movimento anche gli schiavi giocarono un ruolo. Ce ne danno un chiaro indizio le incisioni realizzate a Genova da Cornelis De Wael nel 1647, aventi per oggetto i “turchi” delle galee, spesso raffigurati nell'atto di fumare o accompagnati dall'immane pipa.<sup>92</sup> Considerando che i primi consistenti carichi di

---

<sup>87</sup> Timothy Brook, *Vermeer's hat. The Seventeenth century and the dawn of the global world*, Bloomsbury press, New York, 2008, p. 132. Sulla diffusione del tabacco cfr. anche Stefano Levati, *Storia del tabacco nell'Italia moderna. Secoli XVII-XIX*, Viella, Roma, 2017, pp. 13-20.

<sup>88</sup> Il passaggio di usi e costumi da una cultura a un'altra – detto appunto di transculturazione – è stato così sintetizzato nel caso del tabacco da Timothy Brook: «*wherever tobacco showed up, a culture that did not smoke became a culture that did*». Brook, 2008, op. cit., p. 126.

<sup>89</sup> *Ivi*, p. 128. Levati, 2017, op. cit., p. 21. Vero è che l'apporto culturale e materiale degli schiavi musulmani alle società europee andò ben al di là del solo tabacco, e abbiamo già fatto menzione dell'introduzione del caffè in Germania e dei bagni turchi a Livorno, ad essi attribuibili. Cfr. *supra*, pp. 46-47.

<sup>90</sup> S. Levati, 2017, op. cit., p. 22.

<sup>91</sup> T. Brook, 2008, op. cit., p. 126.

<sup>92</sup> Alcune delle incisioni sono qui riportate: si vedano le figure dalla IV alla IX. Schiavi fumatori sono visibili nelle figure dalla V alla VII. Sulle incisioni del pittore fiammingo cfr.: Laura Stagno, *Turks in Genoese art, 16th-18th centuries: roles and images. A first approach*, in Borja Franco Llopis, Antonio Urquizar-Herrera (eds.),



tabacco giunsero a Genova a partire dalla fine degli anni Venti del Seicento, gli schiavi dovettero essere tra i primi fumatori della città se De Wael attribuì loro quest'abitudine già pochi anni dopo.<sup>93</sup> Non ci riesce difficile immaginarli nella darsena, in porto o ancora in giro per la città, portando con sé tabacco e consumandolo in compagnia, forse anche insieme ad alcuni sudditi della Repubblica appartenenti agli strati più bassi della società genovese, come quelle livree – cioè servitori – che ritroviamo a giocare d'azzardo con gli schiavi in darsena nel 1737.<sup>94</sup>

Chiaramente gli schiavi non si limitarono a fumare la pipa, ma si impegnarono attivamente nel commercio della pianta americana, o più precisamente nel suo contrabbando. La rapida diffusione del tabacco fu infatti accompagnata dalla sua tassazione da parte degli stati, i quali – dopo una prima fase di opposizione – videro nel nuovo consumo l'opportunità di incrementare le proprie entrate fiscali mediante l'istituzione di monopoli.<sup>95</sup> In questo senso Genova non rappresentò un'eccezione, e dopo alcuni tentativi nei primi anni Cinquanta del Seicento venne realizzata nel 1659 l'Impresa generale del tabacco, concessa a degli appaltatori privati – o impresari – dietro a un pagamento anticipato alla Camera della Repubblica.<sup>96</sup> L'introduzione del monopolio favorì la crescita del già presente contrabbando, spesso condotto da esponenti di gruppi privilegiati quali aristocratici, membri del clero, militari e funzionari.<sup>97</sup> Eppure, la documentazione prodotta dagli appaltatori e dai Deputati alle pratiche dell'Impresa del tabacco – una commissione interna alla Camera della Repubblica – ci fornisce un'occasione unica per indagare le attività di un altro gruppo, in questo caso socialmente marginale: quello degli

---

*Jews and muslims made visible in christian Iberia and beyond, 14th to 18th centuries. Another image*, Brill, Leiden, 2019, pp. 316-318; Pierangelo Castagneto, «A sola riserva della perdita libertà». *La schiavitù nel Mediterraneo nella seconda metà del Settecento*, in «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», I, dicembre 2008, pp. 32-44. Su De Wael e sulla presenza dei pittori fiamminghi a Genova nel Seicento cfr. Clario Di Fabio, *Dai Van Deynen ai De Wael. I fiamminghi a Genova nella prima metà del Seicento*, in Piero Boccardo, Clario Di Fabio (a cura di), *Pittura fiamminga in Liguria*, Banca Carige – Fondazione cassa di risparmio di Genova e Imperia, 1997, pp. 203-228.

<sup>93</sup> Sui primi arrivi di tabacco a Genova cfr.: Paolo Calcagno, *La «révolution du tabac» à Gênes au cours du XVIIIe siècle. Contrôle fiscal et contrebande à travers la documentation de l'«Impresa generale»*, in Michel Figeac, Christophe Bouneau (éd.), *Circulation, métissage et culture matérielle (XVIe-XXe siècles)*, Classiques garnier, Parigi, 2017a, p. 165; *Id.*, *L'impresa generale del tabacco. Come Genova provò a sfruttare a fini fiscali uno dei massimi processi di mondializzazione degli scambi tra XVII e XVIII secolo*, in «Nuova rivista storica», CI, 2, 2017b, p. 464.

<sup>94</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Esposizione del Prestantissimo Magistrato delle galee*, 3 settembre 1737. In riferimento al gioco del biribis praticato in darsena dagli schiavi leggiamo che «non è poco il concorso, particolarmente di livree, che vi frequentano».

<sup>95</sup> S. Levati, 2017, op. cit., pp. 63-75. Cinzia Capalbo – in riferimento al caso dello Stato pontificio – ha osservato come, in seguito a una prima stagione di contrarietà alla pratica del fumo, gli stati di età moderna si persuasero in un secondo momento a dichiarare il tabacco un proprio monopolio al fine di sfruttarne le crescenti potenzialità fiscali. A riguardo cfr. Cinzia Capalbo, *Dal proibizionismo al monopolio. L'istituzione della privativa del tabacco nello Stato pontificio in età moderna*, in «Roma moderna e contemporanea», III, 1, 1995, pp. 177-178.

<sup>96</sup> P. Calcagno, 2017b, op. cit., p. 465. Cfr. anche S. Levati, 2017, op. cit., p. 71.

<sup>97</sup> Sui protagonisti del contrabbando di tabacco in Italia cfr. S. Levati, 2017, op. cit., pp. 117-131. Per il caso genovese cfr.: P. Calcagno, 2019, op. cit., pp. 64-66; *Id.*, 2017b, pp. 472-480.

schiavi musulmani. La ragione di ciò è dovuta in primo luogo al notevole danno che questi ultimi e i loro contrabbandi arrecarono alla privativa del tabacco, e in secondo luogo alla mole di fonti a nostra disposizione, ben superiore rispetto a quelle pervenuteci per altre privative.<sup>98</sup> Non è un caso se gli affittuari della gabella, appellandosi ai Serenissimi Collegi e ai Deputati per l'Impresa del tabacco nel 1722, riconobbero negli illeciti commessi dagli schiavi «il principale disordine, che minaccia un'evidente rovina all'Impresa», ponendoli al primo punto di una lista che prendeva in considerazione le frodi commesse anche da altri soggetti.<sup>99</sup> Certo, la Repubblica aveva bandito delle proibizioni a riguardo, e la già citata grida del 1668 – appena nove anni dopo la formazione dell'Impresa generale – nel vietare agli schiavi la compravendita dei beni soggetti alle gabelle poneva un'esplicita attenzione sulla questione del tabacco.<sup>100</sup> Anche in questo caso il divieto non dovette sortire l'effetto desiderato se nel 1690 la Repubblica si trovò a proclamare una nuova proibizione, ripresa e aggiornata più volte nel secolo successivo, significativamente estesa anche ai marinai, agli aguzzini e agli ufficiali delle galee. Le pene previste contro questi ultimi, qualora gli schiavi delle rispettive galee si fossero dati al contrabbando a terra, consistevano nella sospensione della paga «fino alla totale estinzione della condanna, il di cui pagamento doverà ripartirsi fra essi in tutto, o in parte secondo la maggior, o minor colpa che haveranno nella permissione data allo schiavo, o schiavi di partirsi dalla galea».<sup>101</sup> Nel caso dei contrabbandi condotti a bordo delle galee, invece, sarebbero stati puniti «solamente quei comiti, sottocomiti, agozili, e marinari *in solidum* con gli altri ufficiali della galea, sopra cui serviranno detti schiavi, li quali a giudizio nostro havessero havuto qualche maneggio nella contrattazione, introduzione, o vendita di tabacco, o [...] havessero potuto riparare la frode, o non l'havessero impedito». Il coinvolgimento degli ufficiali, dopotutto, era ben noto, e in una relazione ai Serenissimi Collegi del 1711 leggiamo che, in riferimento ai contrabbandi, «tutto è profitto non già delle ciurme, come si suppone, alle quali ne tocca la minima parte, ma degl'ufficiali subalterni, e de marinari, che ne fanno il negozio per mezzo de schiavi».<sup>102</sup>

Ancora una volta gli illeciti non si arrestarono, e una relazione dei Deputati all'Impresa del tabacco del 1714 giudicò fondati i reclami degli appaltatori che lamentavano la mancata

---

<sup>98</sup> Si pensi al caso dell'Impresa dell'acquavite genovese, della quale si sono conservate solo un paio di filze a fronte delle tredici relative alla gabella del tabacco.

<sup>99</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1304, *Nota d'istanze che si fanno per parte dell'impresari del tabacco*, 9 aprile 1722.

<sup>100</sup> ASG, AS, Gride, 1023/51, *Grida con cui si proibisce agli schiavi il commercio delle merci soggette alle gabelle*, 6 aprile 1668.

<sup>101</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1306, 24 gennaio 1710.

<sup>102</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1304, *Rappresentazione a Serenissimi Collegi circa le frodi, che commettono li schiavi, & altra gente delle galee*, 13 maggio 1711.

applicazione della legge del 1690, suggerendo anzi di procedere «alla riforma de comiti, sottocomiti, e agozili» in caso di nuove infrazioni.<sup>103</sup>

Il reiterato inseguirsi di proibizioni, frodi e rimostranze deve portarci a indagare le ragioni della mancata applicazione dei provvedimenti presi in materia di contrabbando. Come ha già rilevato Paolo Calcagno, la natura stessa della privativa non rappresentava per le autorità un incentivo a intervenire: la Camera della Repubblica incassava in anticipo le somme dovutele da parte degli affittuari, i quali in seguito si ritrovavano a dover arginare i traffici illegali con scarso appoggio.<sup>104</sup> Certo, un simile comportamento non avrebbe giovato all'erario genovese nel lungo periodo, dal momento che le continue frodi portarono a un costante calo del prezzo d'incanto della privativa – e quindi a minori introiti – per tutta la prima metà del Settecento.<sup>105</sup> A ciò dobbiamo aggiungere il fatto che i giurisdicenti del Dominio, incaricati di far osservare le gride, non sempre svolsero con zelo il proprio compito, e in più di un'occasione gli impresari denunciavano «la poca assistenza di braccio» ricevuta, nonché i contrabbandi commessi dagli stessi sbirri.<sup>106</sup> In terzo luogo, a determinare la prosecuzione degli illeciti per lungo tempo fu un decennale braccio di ferro tra il Magistrato delle galee e gli appaltatori del tabacco. Questi ultimi, nel 1708, avanzarono la richiesta «di poter procedere, condannare, e sentenziare *ex informata conscientia*, e senza alcuna facoltà di prove» gli schiavi e gli altri soggetti del Magistrato ritenuti autori degli illeciti,<sup>107</sup> rendendosi disponibili anche al pagamento di quattrocento scudi d'argento all'anno nei confronti del Magistrato e delle sue ciurme affinché si astenessero dai contrabbandi.<sup>108</sup> Dal canto loro, i *Provisores triremium* fecero valere a più riprese argomenti simili a quelli che abbiamo già osservato nel caso delle baracche costruite nelle due darsene,

---

<sup>103</sup> ASG, CF, 1304, *Provvigioni prese da Serenissimi collegi, per contenere le contravvenzioni nelli tabacchi*, 18 aprile 1714.

<sup>104</sup> P. Calcagno, 2017b, op. cit., p. 470.

<sup>105</sup> S. Levati, 2017, op. cit., pp. 90-91. È significativo notare come il gettito fiscale proveniente dal monopolio del tabacco calò così drasticamente nonostante la crescita dei consumi anche da parte delle donne. In una relazione del 1735 leggiamo infatti che l'appalto «da molti anni a questa parte è notabilmente decaduto con sommo discapito del pubblico erario, quando avria dovuto anzi migliorare, come sentesi essere seguito in altri stati a caggione del maggior uso del medesimo [tabacco] praticato oggi non di meno dalli huonimi che dalle donne, dalle quali ne tempi andati era aborrito». ASG, CF, Gabella del tabacco, 1306, *Relazione dell'Eccellentissimo Collegio con il progetto da promuoversi per avvantaggiare l'appalto del tabacco*, giugno 1735.

<sup>106</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1304, *Provvigioni prese da Serenissimi Collegi, per contenere le contravvenzioni nelli tabacchi*, 18 aprile 1714. Ciò accadde perché agli occhi dei giurisdicenti gli impresari rappresentavano dei concorrenti all'interno della propria giurisdizione sul territorio. A riguardo cfr. Calcagno, 2017b, op. cit., p. 471.

<sup>107</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1303, *Frodi in darsina per il tabacco et acquavita. Estensione della proposizione da portarsi a Consigli della Serenissima Repubblica*, 6 marzo 1708. Cfr. anche P. Calcagno, 2017b, op. cit., pp. 478-479.

<sup>108</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1304, *Relazione del Prestantissimo Magistrato delle Galee, circa la forma, che si potesse praticare per levare dalla darsina il mercimonio del tabacco*, 5 febbraio 1717. Considerando che uno scudo d'argento equivaleva a £ 9,5 fuori banco, la somma offerta dagli impresari era pari a £ 3800. Tale cifra venne in seguito portata a £ 4000. Cfr. A. Martini, 1883, op.cit., p. 226.

sottolineando l'importanza di tali attività per gli equipaggi e per il Magistrato stesso. In effetti, la richiesta di poter agire *ex informata conscientia*, fatta dagli impresari, non venne approvata dai consigli della Repubblica, «parendo che facesse remora all'approvazione sudetta qualche sentimento, cioè che esiga qualche riguardo di immunità la condizione privilegiata delle galee [...] e che questo traffico, di cui si approfittano le ciurme riesca di sollievo al Prestantissimo Magistrato, e di migliore serviggio alle galee».<sup>109</sup>

Esprimendo la propria contrarietà anche rispetto al pagamento dei quattrocento scudi d'argento annui, che a giudizio del Magistrato non avrebbero potuto rendere alle ciurme lo stesso sollievo che traevano dalla vendita del tabacco, i *Provisores triremium* mossero una controfferta agli appaltatori: fornire il tabacco dell'Impresa agli schiavi a un prezzo ribassato, affinché questi ultimi potessero rivenderlo legalmente.<sup>110</sup> Certo, gli impresari avrebbero potuto obiettare che, rifornendo gli schiavi a un prezzo di favore, il commercio di tabacco in darsena si sarebbe fatto tanto concorrenziale da danneggiare la privata. Il Magistrato anticipò una simile risposta puntualizzando che gli schiavi, dovendo acquistare il tabacco dagli appaltatori a un prezzo comunque più alto rispetto a quello posto loro da altri fornitori, avrebbero dovuto a loro volta aumentare il prezzo del tabacco venduto al dettaglio, con una conseguente riduzione delle vendite, «onde scemerebbe il giornale concorso».<sup>111</sup>

La questione si trascinò ancora negli anni Venti del Settecento, quando gli appaltatori continuarono a denunciare la mancata applicazione delle leggi e gli illeciti in darsena, che non si placarono nemmeno dopo l'assunzione di due bargelli preposti alla vigilanza in tale area.<sup>112</sup> Diversamente, nel 1727 le ciurme lamentarono l'introduzione nella darsena del vino di «un posto per la vendita [di tabacco]» da parte degli impresari, «colla continua, e vicendevole guardia di esecutori, et esploratori» a scapito dei propri affari.<sup>113</sup> Il Magistrato delle galee prese le parti dei propri equipaggi, ricordando che una certa tolleranza nei confronti dei galeotti era comune alle flotte di tutti paesi e rievocando il pericolo «delle lamente[le], che da essi schiavi si facessero a loro paesi».<sup>114</sup>

---

<sup>109</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1304, *Rappresentazione a Serenissimi Colleggi circa le frodi, che commettono li schiavi, & altra gente delle galee*, 13 maggio 1711.

<sup>110</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1304, *Relazione del Prestantissimo Magistrato delle galee, circa la forma, che si potesse praticare per levare dalla darsina il mercimonio del tabacco*, 5 febbraio 1717.

<sup>111</sup> *Ibidem*.

<sup>112</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1304, *Nota d'istanze diverse che si fanno par parte dell'Impresari del tabacco*, 9 aprile 1722.

<sup>113</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1305, 9 giugno 1727. Un fatto simile, unitamente al tentativo di proibire i contrabbandi, dovette davvero rappresentare un evento senza precedenti se il Magistrato delle galee dovette ricordare che «come si suol dire, la darsina, è darsina».

<sup>114</sup> *Ibidem*.

Vero è che gli schiavi seppero far valere le proprie istanze anche in altri modi e il 12 maggio 1727, poco tempo la sua introduzione in darsena, il rivenditore ivi designato dall'Impresa generale – di nome Nicolò Lagorio – incappò in uno spiacevole incidente sul quale indagarono gli Inquisitori di Stato.<sup>115</sup> Portatosi suo malgrado nella darsena delle galee «per accertarsi, se eravi gionto piccolo bastimento con vino per uso di Giovanni Domenico Ghiglione suo principale», si imbatté lungo la calata in tre schiavi – Arbia, Maschetta e Sbandado – che «senza veruna precedenza di parole» lo urtarono, per poi gettarlo in mare con lo scopo di annegarlo.<sup>116</sup> Attirato dalle grida, giunse in aiuto di Nicolò Lagorio «un marinaio con barchetta», ma lo schiavo Arbia gli impedì di avvicinarsi mentre gli altri galeotti presero il rivenditore e lo portarono sulla galea *Capitana*, non sappiamo con quale fine. Solo il risolutivo intervento del deputato di mese del Magistrato delle galee consentì che Lagorio venisse rilasciato incolume. Stando all'indagine degli Inquisitori di Stato, gli schiavi avrebbero agito in tal modo perché Lagorio era da loro riconosciuto come «l'inventore della baracca aperta in darsena per la vendita del tabacco», ma anche perché a lui attribuivano «la causa, per cui non possono detti schiavi vendere tabacco».<sup>117</sup> Contro i responsabili di tale gesto non vennero presi provvedimenti, e gli impresari del tabacco lamentarono anche come, nello stesso anno, gli schiavi minacciarono il sindaco incaricato di pubblicare in darsena la grida che vietava il contrabbando del tabacco, «a segno tale che fu costretto differire detta pubblicazione ad altro giorno, e quando la pubblicò, fu costretto [a] farsi dare la scorta de soldati».<sup>118</sup>

Nel decennio successivo la situazione giunse a una risoluzione, dettata però più dalle contingenze economiche che dagli accordi raggiunti tra le parti. Una relazione del 1735 ci informa infatti che «abbenché siano non poco diminuiti i pregiudicii, che procedono dalla darsina, non perché sia ivi cessato lo spirito di contravvenzione, ma perché il maggiore concorso ha preso la piega, e si è rivoltato alli bastimenti di bandiera straniera».<sup>119</sup> Insomma, a porre un freno alle attività degli schiavi fu la concorrenza esercitata dai mercanti stranieri che importavano tabacchi di Spagna, il cui mercato conobbe allora una crescita esponenziale.<sup>120</sup> Nondimeno,

---

<sup>115</sup> Per un approfondimento sul Magistrato degli Inquisitori di Stato, fondato nel 1628 e preposto a vigilare su tutto ciò che potesse minare la sicurezza della Repubblica, cfr.: Diego Pizzorno, *La cura del «servigio pubblico». Gli Inquisitori di Stato a Genova: il percorso ordinario di una magistratura straordinaria*, in Enza Pelleriti (a cura di), *Per una ricognizione degli «stati d'eccezione». Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Rubettino, Roma, 2015, pp. 177-188; Romano Canosa, *Alle origini delle polizie politiche: gli Inquisitori di Stato a Venezia e a Genova*, SugarCo, Milano, 1989.

<sup>116</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1304, 29 giugno 1727.

<sup>117</sup> *Ibidem*.

<sup>118</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1304, *Motivi per l'Impresa del tabacco presentati all'Eccellentissimo Collegio camerale unitamente con supplica a parte*.

<sup>119</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1306, *Relazione dell'Eccellentissimo Collegio con il progetto da promuoversi per avvantaggiare l'appalto del tabacco*.

<sup>120</sup> P. Calcagno, 2017b, op. cit., p. 482.

l'Impresa generale volle estirpare una volta per tutte le frodi dalla darsena, e nel 1739 offrì nuovamente una somma al Magistrato delle galee – questa volta £ 4000 – in cambio di un'effettiva soppressione dei contrabbandi.<sup>121</sup> I *Provisores trirremium* tentarono ancora una volta di far valere i soliti argomenti, e proposero di nuovo agli impresari di vendere il tabacco agli schiavi a prezzo agevolato. Il Magistrato stimò inoltre che una parte delle £ 4000 offerte dagli impresari dovesse finire nelle tasche degli ufficiali delle galee, «affin[ch]é possano attentamente invigilare».<sup>122</sup> Quest'ultima richiesta, che di fatto tentava di indennizzare gli ufficiali per gli utili che sarebbero loro venuti a mancare una volta cessato il contrabbando, conferma una volta per tutte la responsabilità di tali figure nella direzione del fenomeno pur condotto dagli schiavi.

L'ultimo tentativo di raggiungere un accordo con l'Impresa generale per la fornitura di tabacco alle ciurme fallì: il Collegio della Camera della Repubblica ritenne inaccettabile accondiscendere a una tale richiesta, e si stabilì che né gli schiavi né gli ufficiali avrebbero potuto vendere tabacco, anche se acquistato dall'Impresa generale.<sup>123</sup> Il Minor Consiglio aveva infatti deliberato di sopprimere totalmente i traffici di tabacco in darsena, e il 17 giugno 1739 il Magistrato delle Galee comunicò al Collegio camerale che sarebbero state impartite «le dovute providenze per ovviare alli contrabbandi».<sup>124</sup> Una simile fermezza da parte della Camera e dei Consigli si può spiegare con la già menzionata crisi vissuta dagli schiavi mercanti negli anni Trenta, quando la riduzione del volume del contrabbando – in relazione alla darsena, beninteso – rese più facile per il Magistrato accettare il pagamento di £ 4000 per la soppressione di un'attività illecita che, allora, recava meno profitti tanto agli ufficiali quanto agli schiavi.

Dopo il 1739 le fonti ci consegnano solo sporadicamente notizie di schiavi catturati per contrabbando di tabacco, a testimonianza della contrazione del fenomeno, e per la prima metà degli anni Quaranta abbiamo rintracciato solo due casi del genere.<sup>125</sup> Di questi, menzioniamo quello che ebbe luogo nell'agosto del 1741, quando Ametto di Tunisi – arrestato in possesso di quattro onces di tabacco – confessò di averlo comprato in una baracca della darsena da uno schiavo di nome Atalà.<sup>126</sup> Osserviamo così che nonostante i provvedimenti gli illeciti non vennero mai del

---

<sup>121</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1306, *Relazione del Prestantissimo Magistrato de Provisori delle Galee per riparo delle frodi del tabacco in darsina*, 1 giugno 1739.

<sup>122</sup> *Ibidem*.

<sup>123</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1306, 10 giugno 1739.

<sup>124</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1306, 17 giugno 1739.

<sup>125</sup> Né dobbiamo dimenticare che, dalla metà del secolo XVIII in poi, il numero stesso degli schiavi si ridusse significativamente, verosimilmente contribuendo a ridurre l'incidenza degli illeciti almeno dal punto di vista assoluto. A riguardo si veda ancora una volta il grafico II.

<sup>126</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1307, *Processo formato contro Ametto di Tunesi schiavo*.

tutto meno, e gli schiavi continuarono a sfruttare ogni possibile occasione per trarre qualche guadagno, per quanto magro, nel tentativo di rendere più tollerabile la propria condizione.

Per quanto riguarda l'Impresa generale del tabacco, ricordiamo ancora che la tanto desiderata ripresa del prezzo d'incanto non si verificò prima della metà del Settecento,<sup>127</sup> e che sempre nel 1739 il Collegio camerale, indagando sulle difficoltà riscontrate nell'appalto dell'Impresa, evidenziò l'onere «che dovranno assumersi gl'impresarii di pagare annue £ 4.000 al Magistrato delle galee per sovvenzione a schiavi».<sup>128</sup> Considerando che il valore d'incanto era allora pari a £ 85.000, gli impresari dovevano versare ogni anno quasi il 5% del prezzo della privativa al Magistrato delle galee.

## 2.6. Non solo tabacco

Nel corso della nostra indagine abbiamo già fatto menzione dell'ampia varietà di beni trafficati dagli schiavi, ma un esame approfondito di ognuna di queste categorie merceologiche costituisce un'impresa quasi impossibile non solo per la mole del lavoro necessario, ma anche per la scarsità delle fonti a riguardo, spesso sparse e frammentarie. A ciò dobbiamo aggiungere la considerazione che il contrabbando, per sua stessa natura, ha la tendenza a lasciare di sé il minor numero possibile di tracce, e che pertanto una valutazione complessiva della sua portata non può che risultare estremamente approssimativa. Vale però la pena soffermarsi ancora su alcuni specifici beni – soggetti a gabella – che gli schiavi erano soliti vendere in darsena e nel resto della città di Genova.

Tra le attività più colpite dagli illeciti troviamo l'Impresa generale dell'acquavite, che in più occasioni dedicò alle ciurme e agli ufficiali delle galee intere sezioni dei propri capitoli, facendo loro espresso divieto di vendere acquavite «nella Darsina delle Galee di questa Città, o sia nella Calada al Molo, sopra Ponti, & in qualsivoglia altra parte della presente Città, e Stato della Repubblica Serenissima».<sup>129</sup> La particolare attenzione riservata dagli impresari agli schiavi e ai marinai si spiega con l'incidenza degli illeciti da essi commessi e dai conseguenti danni arrecati all'Impresa dell'acquavite che, analogamente a quella del tabacco, conobbe un crollo del proprio prezzo d'incanto nella prima metà del Settecento. Un biglietto di calice del Maggior Consiglio ci suggerisce infatti che, nel 1709, l'affitto della privativa era passato da £ 28.000 a £ 17.000, allo stesso tempo denunciando le frodi commesse a danno dell'Impresa dalla solita

---

<sup>127</sup> S. Levati, 2017, op. cit., pp. 90-91.

<sup>128</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1306, 17 agosto 1739.

<sup>129</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, *Capitoli per l'Impresa dell'Aquavita*, 7 luglio 1716. Troviamo lo stesso divieto ancora nel 1731, in occasione della ripubblicazione dei capitoli dell'Impresa.

«gente delle galee».<sup>130</sup> Bartolomeo Daglio, affittuario dell'Impresa nei primi anni del Settecento, ci fornisce ulteriori informazioni attraverso le suppliche che rivolse al Collegio camerale. Grazie ad esse veniamo a sapere che insieme agli schiavi dello stuolo pubblico, anche quelli appartenenti alle galee «particolari» – e cioè allo stuolo privato – concorrevano a trafficare acquavite nell'area portuale, pur individuando nella darsena e nelle sue ben note baracche una delle zone a più alta densità di illeciti.<sup>131</sup>

Al fine di corroborare le proprie istanze, Daglio incaricò cinque diversi famigli di rilasciare presso un notaio le proprie testimonianze giurate, grazie alle quali possiamo indagare le modalità di vendita dell'acquavite. Paolo Antonio Siri, per esempio, raccontò di aver visto presso il ponte degli Spinola molti schiavi dello stuolo pubblico intenti a vendere per otto soldi al bicchiere l'acquavite che conservavano in un fiasco e in una «bombola di vetro».<sup>132</sup> Siri venne in seguito incaricato di richiedere l'aiuto del caporale di guardia per tornare sul posto e, con l'assistenza dei soldati, «rompere li fiaschi, bichieri, et altro, che sopra detto ponte havevano li schiavi», ma il caporale non si dimostrò affatto collaborativo, minacciando anzi di prendere a bastonate il famiglio.<sup>133</sup> Oltre a simili attriti con il braccio armato, dobbiamo aggiungere all'elenco delle difficoltà incontrate dagli appaltatori la complicità di alcune categorie nei confronti dei contrabbandieri. Una seconda testimonianza ci racconta infatti che, mentre uno dei famigli si trovava sul solito ponte degli Spinola, un facchino «sopranominato Didino» riconobbe l'inviato dell'Impresa e mise in allerta gli schiavi.<sup>134</sup>

Pochi anni dopo, nel 1714, Bartolomeo Daglio si rivolse ai Deputati all'Impresa in seno alla Camera della Repubblica per richiedere l'annullamento di un debito di £ 15.204, sulla scorta degli illeciti commessi a danno della sua attività. Se ciò può e deve farci dubitare della totale veridicità delle dichiarazioni dell'impresario, il quale aveva tutto l'interesse a esasperare i fatti in senso favorevole alla propria causa, non possiamo fare a meno di notare che gli stessi

---

<sup>130</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, *Biglietto de Calice del Maggior Consiglio*, 18 gennaio 1709.

<sup>131</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, *Supplica contro delle galere particolari, e schiavi della darsina*, 14 aprile 1711. Sullo stuolo privato genovese, sciolto nel 1716 in seguito alla guerra di Successione spagnola, cfr. L. Lo Basso, 2003, op. cit., pp. 267-303.

<sup>132</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, 22 marzo 1711.

<sup>133</sup> A riprova delle difficoltà incontrate dagli appaltatori delle gabelle nell'ottenere l'appoggio del braccio armato – analogamente a quanto denunciato dagli impresari del tabacco – in un altro ricorso di Bartolomeo Daglio leggiamo che i caporali di guardia «ricusano di somministrare assistenza», asserendo di non poter intervenire contro i marinai delle galee. ASG, CF, Gabella del tabacco, 1316, *Ricorso considerabile*, 3 agosto 1711.

<sup>134</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, 22 marzo 1711. Non di rado i camalli – come erano chiamati gli scaricatori – operavano come contrabbandieri, ed è pertanto naturale non provassero simpatia nei confronti degli impresari e dei loro sottoposti. A riguardo cfr.: P. Calcagno, 2019, op. cit., p. 52; *Id.*, 2017b, op. cit., pp. 479-480. Segnaliamo anche gli illeciti denunciati ai Protettori delle Compere di San Giorgio nel 1752 e inerenti ai contrabbandi commessi a detrimento della gabella del vino per mezzo dei camalli in: ASG, AF, Fraudum, 1025, *Nota delli pregiudizi che rissentente la gabella del vino*, 23 febbraio 1752.



Deputati – pur non accondiscendendo alla richiesta fatta – riconobbero una certa incidenza delle frodi.<sup>135</sup>

Le stesse dinamiche sono riscontrabili ancora negli anni Venti, quando l'Impresa venne ereditata dai figli di Bartolomeo, Giacomo e Bonaventura Daglio, che a più riprese lamentarono il «mercimonio di acquavite» condotto dagli schiavi «non solo in darsina, ma anche su li ponti, niente temendo il rigore degli ordini fatti, per non essere ne men questi eseguiti da chi si conviene».<sup>136</sup> In una nota del 1727 leggiamo addirittura: «esser tant'oltre avanzata la baldanza de schiavi turchi, e fra gl'altri d'un certo chiamato Maschetta, qual entra in città carico d'acqua della Regina [un distillato], come se egli stesso avesse l'Impresa, e la vende pubblicamente per Genova, come dietro al di lui esempio fanno pubblicamente gl'altri schiavi, e ciò che è sempre più scandaloso, passano in faccia di detta Impresa, e vi si fermano scherzando, dicendo che a loro non può toccar altro che la galea, e che già questa la possiedono».<sup>137</sup> Questa suggestiva immagine può certamente essere il frutto di un'esagerazione prodotta dagli appaltatori, eppure si pone in continuità rispetto alle frustrazioni incontrate dall'Impresa nei suoi tentativi di intervento contro gli schiavi, peraltro tutelati dal proprio Magistrato. In questo senso basti pensare a quanto accadde nell'agosto del 1731, quando i «gabellatori» condussero nelle proprie carceri uno schiavo reo di contrabbando – in questo caso di tabacco – suscitando le lamentele dei Provisori delle galee, i quali ricordarono come: «è sempre stato praticato rimandarli [gli schiavi] alle galee con farle solamente trattenere il contrabbando restando a carico del Prestantissimo Diputato [di mese] il castigarli [...] oltre che non puonno levarsi i schiavi dalle galee ove sono tanto necessari».<sup>138</sup>

Veniamo adesso a un'altra gabella, quella della carne, attraverso la quale possiamo osservare la prosecuzione di piccole attività in darsena ancora negli ultimi mesi della Repubblica di Genova, nel 1797. Nel gennaio di tale anno i governatori della gabella manifestarono le proprie preoccupazioni per la «falsa lusinga» che si era diffusa in città, secondo la quale allo scadere nel giugno del 1794 della legge che proibiva la macellazione e la vendita della carne in darsena

---

<sup>135</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, 27 giugno 1714. D'altra parte, i Deputati non mancarono di rilevare come altri fattori contribuirono invece a creare una congiuntura positiva per l'Impresa dell'acquavite. Tra questi furono elencati l'aumento demografico, l'arrivo in città di numerosi forestieri «e specialmente di molte navi, squadre, et armate navali approdate qua, che sogliono comprare di questi generi», nonché la cessazione delle frodi condotte dai finalini in seguito all'acquisto di Finale Ligure da parte della Repubblica, nel 1713. Su Finale Ligure cfr. Paolo Calcagno, «Al pregiudizio de la giurisdizione si aggiunge il danno pecuniario». *Genova e la "piaga del Finale" nel XVII secolo*, in «Società e storia», CXXI, 2008, pp. 499-535.

<sup>136</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1303, *Per l'Impresario Dalio dell'acquavita*,

<sup>137</sup> ASG, CF, Gabella dell'acquavite, 1316, *Nota de disordini, e scandali, che sieguono in pregiudicio della gabella dell'acquavita*, 18 agosto 1727. Lo schiavo in questione è probabilmente lo stesso Maschetta che, sempre nel 1727, si rese partecipe dell'assalto ai danni di Nicolò Lagorio in darsena. Cfr. *supra*, p. 67.

<sup>138</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1305, *Esposizione del Prestantissimo Magistrato de Provisori delle Galee per l'arresto di un schiavo preso in contrabando di tabacco*, 23 agosto 1731.

non era seguito alcun rinnovo.<sup>139</sup> Da un estratto del libro delle regole della gabella della carne – altrimenti detto “il Negrino” – sappiamo che questa legge venne per la prima volta posta in essere il 5 marzo del 1631, e in base ad essa veniva decretato «che non si maneggino carni nella darsina, e si levino li coltelli, et altre armi a schiavi, e si faccino eseguire gli ordini, et in spetie quello, che impone pena agli agozili, e guardie che permettono simili maneggi».<sup>140</sup> È inutile dire che la proibizione venne disattesa sotto tutti gli aspetti fino alla fine del Settecento, non solo per quanto riguarda la macellazione degli animali in darsena – raffigurata nelle incisioni di De Wael<sup>141</sup> – e la vendita della carne, ma anche nella parte inerente alla privazione dei coltelli e delle armi, dal momento che stando alle fonti da noi analizzate gli schiavi che si davano ai traffici illeciti erano spesso armati di coltelli.<sup>142</sup>

Alla legge del 1631 dobbiamo aggiungerne una seconda, pubblicata per la prima volta nel 1674 e ancora negli anni Novanta del Seicento, nonché in tre occasioni diverse tra la prima e la seconda metà del Settecento – l’ultima nel 1774 – la quale regolava l’introduzione degli animali da macello tra le nuove e le vecchie mura. In questo senso, notiamo che i “turchi” delle galee potevano tentare di commerciare anche animali vivi, preferibilmente di piccola taglia. Una relazione del deputato di mese del Magistrato delle galee ci informa per esempio che, nel 1750, «essendo solito le ciurme de schiavi ogni mattina di buon’ora partirsi dalle rispettive galee per condursi alla darsina», uno degli schiavi provò a oltrepassare le porte del ponte Reale portando sulle proprie spalle una pecora viva nascosta da un cappotto.<sup>143</sup>

Tornando al 1797, lo stesso presidente della gabella della carne, Andrea Carrega, denunciò la macellazione di bestie minute e la vendita della carne in darsena, sotto la giurisdizione del Magistrato delle galee.<sup>144</sup> Tale attività sarebbe stata lecitamente condotta, secondo gli schiavi che la conducevano, «sull’asserzione che siano soltanto macellate, e vendute carni di bestie già spedite per questa città, e delle quali sia stata pagata la gabella». Anche la sola macellazione era però proibita dalla legge del 1631, e in più vi era il timore che «sotto l’amparo [e cioè sotto la copertura] di poche bestie spedite, e gabellate per le vie consuete, e poi condotte nella darsina, sia dia poi introduzione in città alla carne di molte altre bestie non gabellate, delle quali con

---

<sup>139</sup> ASG, AF, Gabella carne e grascia, 1153, 27 gennaio 1797. Cosa non vera, dato che la legge era stata rinnovata *per decennium* il 14 gennaio 1796. ASG, AF, Gabella carne e grascia, 1153, *Copia della Legge per Decennium contro li Frodatori della Gabella Carne*.

<sup>140</sup> ASG, AF, Gabella carne e grascia, 6 febbraio 1797.

<sup>141</sup> A riguardo si veda la figura IX.

<sup>142</sup> Cfr. *supra*, p. 52.

<sup>143</sup> ASG, AF, Fraudum, 1025, *Relazione del Prestantissimo Diputato di mese del Prestantissimo Magistrato delle Galee con decreto de Serenissimi Collegi sotto di essa in riparo delle frodi, che si commettono da schiavi*, 7 ottobre 1750.

<sup>144</sup> ASG, AF, Gabella carne e grascia, 1153, *Esposizioni dell’Illustrissimo Presidente alla Gabella della Carne*, 27 gennaio 1797.

tutto il comodo si può radunare gran quantità in essa darsina». A tale paura dobbiamo sommare la considerazione – in sé ovvia – che la concorrenza esercitata dagli schiavi in darsena, facilitata da prezzi più bassi, rappresentava un danno anche per l'arte dei macellai, che non mancò di esporre i propri reclami.<sup>145</sup>

Pur disponendo di meno fonti a riguardo, concludiamo facendo un breve cenno ai contrabbandi di formaggio, evidenziando la complicità del resto delle ciurme e la lunga catena di soggetti coinvolti negli illeciti che solo nella sua parte terminale era costituita dagli schiavi, effettivi venditori al minuto del bene di consumo. Stando a quanto rilevarono i governatori della gabella della grascia nel dicembre del 1743, attraverso persone terze gli schiavi acquistavano il formaggio dai bastimenti olandesi approdati in porto, per poi introdurlo in città «a tutta furia ed a viva forza».<sup>146</sup> È questa la dinamica che pare trasparire anche da un altro caso, il quale ci è pervenuto attraverso la deposizione di un famiglio della gabella della grascia, e che ebbe luogo nel febbraio dello stesso anno. Agostino Reborà – così si chiamava – raccontò di aver osservato un marinaio di guardia, un timoniere delle galee dello stuolo pubblico e un certo Giacomo «figlio del Sordo» nell'atto di porgere tre sacchi vuoti ai marinai di uno sciabecco maiorchino carico di formaggio, attraverso il boccaporto dello stesso.<sup>147</sup> Dopo aver caricato i tre sacchi riempiti formaggio a bordo di due gozzi, questi si diressero verso la darsena inseguiti dal famiglio della grascia, che riuscì a salire a bordo di una delle due imbarcazioni. Nondimeno, i frodatori riuscirono a salire sul leudo di un padrone napoletano, il quale intervenne e allontanò Agostino Reborà minacciandolo con un remo. Che il padrone del leudo fosse o meno coinvolto nel contrabbando, pare comunque evidente che esisteva una certa solidarietà tra i marittimi in merito all'evasione delle gabelle, o perlomeno una comune opposizione contro gli «sbirri».<sup>148</sup>

Una volta acquistato, il formaggio veniva poi rivenduto in città dagli schiavi, spesso in compagnia dei marinai delle galee. Ce ne fornisce un esempio quanto accadde il 6 marzo del 1745, quando tre famigli avvistarono due schiavi «verso Castelletto», ciascuno con un sacco in spalla coperto da un cappotto.<sup>149</sup> Fu proprio il marinaio di guardia a dare l'allarme agli schiavi e a condurli nel portico di Palazzo Brignole e, quando in seguito i famigli tesero loro un agguato, tanto gli schiavi quanto il marinaio opposero resistenza. Arrestato e portato in prigione, Paolo

---

<sup>145</sup> *Ibidem*.

<sup>146</sup> ASG, AF, Fraudum, 1025, 2 dicembre 1743. In particolare, si fa riferimento all'acquisto da parte degli schiavi di un carico di cinquecento pezze di formaggio d'Olanda, avvenuto in porto la mattina del 2 dicembre. È segnalata la vendita anche di formaggi di Sardegna.

<sup>147</sup> ASG, AF, Fraudum, 1025, *Denuncia della Gabella della Grascia*, 13 febbraio 1743.

<sup>148</sup> In tal senso è significativa la frase rivolta da uno dei tre contrabbandieri al padrone napoletano: «guardate, che li birri vi perdonano il rispetto».

<sup>149</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1307, 6 marzo 1745.

Garibotto – il marinaio di guardia – dichiarò tra le altre cose: «con detti schiavi mi sono partito questa mattina [...] e siamo andati per Genova in Portoria, et altri luoghi, vendendo detti schiavi del formaggio d’Olanda».<sup>150</sup>

## 2.7. Violenze e tutele: un caso particolare

I rapporti tra gli schiavi e i famigli delle private e delle gabelle genovesi erano spesso tesi, e non di rado sfociavano nell’aperta violenza. Le fonti prodotte dall’Impresa generale del tabacco e da quella dell’acquavite ce ne hanno dato una chiara testimonianza, ma nel farlo ci restituiscono una sola prospettiva – quella delle imprese, appunto – e per tale ragione non possiamo limitarci ad esse. Sarebbe ingenuo credere che l’uso della forza, o meglio il suo abuso, non abbia conosciuto anche una direzione inversa rispetto a quella sinora osservata, e cioè da parte dei famigli e nei confronti degli schiavi. Sorgono quindi spontanee le seguenti domande: che tipo di tutela – se erano tutelati – potevano auspicare gli schiavi, e quali provvedimenti venivano presi contro i famigli rei di aver abusato del proprio potere? Quantificare un simile fenomeno non è affatto semplice dal momento che, così come il contrabbando e ogni altra forma di crimine, gli abusi a danno degli schiavi hanno lasciato traccia di sé soltanto quando scoperti o denunciati. Nel corso della nostra indagine ci siamo imbattuti in una sola fonte utile al nostro scopo, e tuttavia le informazioni raccolte nel fascicolo che ci ha consentito di ricostruire la vicenda ci offrono una molteplicità di spunti di riflessione.

Cominciamo con l’osservare la testimonianza rilasciata ai *Provisores triremium* nel marzo del 1730 da Antonio Patrigo, un marinaio di guardia delle galee della Repubblica che affermò di aver scortato due schiavi della galea *San Giorgio* fino alla chiesa di San Teodoro, ove iniziarono a vendere tessuti.<sup>151</sup> Qui vennero in seguito raggiunti da quattro famigli dell’Impresa del tabacco, dei quali il marinaio seppe riconoscere «un certo di cognome Pichetto, altro suo cuginato Passalacqua, Giovanni Dente ed il quarto che non conosce che di vista». Proseguendo la sua deposizione, Antonio Patrigo raccontò come due dei famigli, «senza dir cosa veruna», saltarono addosso allo schiavo Arbia con lo scopo di perquisirlo e, in seguito alle sue resistenze, lo colpirono alla testa con il calcio di un archibugio, mentre un terzo lo ferì alla mano con un coltello. Lo stesso marinaio, nel tentativo di «staccare dalle mani de birri» lo schiavo, fu colpito sopra a un braccio. Tale narrazione dei fatti venne confermata anche dalle dichiarazioni che i due schiavi rilasciarono presso il Magistrato delle galee, grazie alle quali sappiamo che a colpire

---

<sup>150</sup> *Ibidem*.

<sup>151</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1305, *Sommario delle informazioni prese dall’Illustrissimo Magistrato delle Galee*, marzo 1730.

Arbia alla testa fu Passalacqua, riconosciuto come uno dei guardiani della porta della darsena. Per quanto riguarda le lesioni riportate dallo schiavo – entrambe «senza pericolo» – il chirurgo della *San Giorgio* individuò un taglio sulla mano sinistra e una contusione sul capo, sopra la sutura coronale.

Lo stesso fascicolo ci informa anche di un altro episodio, commesso un mese prima a danno di uno schiavo della galea *Capitana* – Brain d’Algeri – che venne derubato mentre vendeva «stracci e gallette» sul piano di Sant’Andrea. L’atto venne commesso dagli stessi famigli responsabili dell’aggressione presso la chiesa di San Teodoro, e che in questa occasione sottrassero allo schiavo 16:8 denari e una lira di Genova, oltre a una certa quantità di tabacco che Brain sostenne di possedere «per suo uso da fumare».

In seguito alle accuse, i quattro famigli si rifiutarono di comparire davanti al deputato di mese del Magistrato delle galee per rilasciare la loro versione dei fatti – «burlandosi di tal chiamata» – e per tale ragione ne venne ordinato l’arresto. Il Magistrato riuscì a catturare Domenico Picchetto e Giovanni Battista Passalacqua e a interrogarli in via extragiudiziale. I due negarono di aver percosso lo schiavo Arbia e il marinaio di guardia, confessando invece di aver rapinato Brain d’Algeri di una somma «dal loro capo Giovanni Dente distribuita fra essi famigli», senza che questa venisse denunciata.<sup>152</sup>

La notizia dell’arresto dei due famigli giunse ai Serenissimi Collegi, i quali ne ordinarono il rilascio il 22 maggio sulla scorta della seguente considerazione del Collegio camerale: «la carceratione che tuttavia soffrono li detti due famigli è capace di produrre quei perniciosi effetti che ben puonno comprendere lor Signorie Serenissime, mentre da un tal esempio intimoriti i bargelli di fare più esecuzioni, resterà in conseguenza in totale arbitrio de schiavi di commettere impunemente ulteriori frodi».<sup>153</sup> I Collegi della Repubblica, tuttavia, non erano al corrente di tutta la vicenda, e verosimilmente agirono sulla base delle informazioni che l’Impresa del tabacco fece filtrare attraverso il Collegio camerale. Lo deduciamo dal fatto che, in seguito alla deliberazione del 22 maggio, il Magistrato delle galee lamentò «la scarcerazione di detti birri diretta al custode delle carceri, senza la minima interpellazione del Magistrato Prestantissimo per saperne il fatto veridico».<sup>154</sup> Solo a questo punto i Serenissimi Collegi ordinarono ai Deputati all’Impresa del tabacco di indagare «se sussista, che da birri sia stato tolto allo schiavo il danaro, di cui in detta esposizione, e trovato che veramente ciò sussista, abbiano l’incarico di dare gli ordini, che più stimeranno, perché venga al predetto schiavo restituito detto danaro, e

---

<sup>152</sup> *Ibidem*.

<sup>153</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1305, 22 maggio 1730.

<sup>154</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1305, *Rappresentazione del Prestantissimo Magistrato de Provisori delle galee a Serenissimi Collegi*, 23 maggio 1730.

successivamente prendano pure cognizione, se da detti birri siasi ecceduto, tanto nelle ferite, che ne mali trattamenti, ed altri diportamenti da essi praticati nel fatto suddetto».<sup>155</sup>

I Deputati all'Impresa del tabacco esaminarono così il sommario delle prove e delle testimonianze raccolte dal Magistrato delle galee e, «in vista di tali operazioni praticate da detti famigli, e per esecuzione della deliberazione di loro Signorie Serenissime», ordinarono la liberazione dello schiavo Brain d'Algeri e il risarcimento della somma che gli era stata sottratta.<sup>156</sup> Venne anche disposto l'arresto dei quattro famigli, e in particolare del loro capo Giovanni Dente, assente da Genova da diversi giorni. Della sua cattura furono incaricati gli Inquisitori di Stato, i capitani delle giurisdizioni di Polcevera e Sestri Ponente, e il Magistrato delle galee. Inoltre, in seguito a tali fatti i Deputati raccomandarono all'Impresa del tabacco di «regolarsi in avvenire con maggior circospezione, e rispetto con soggetti del detto Prestantissimo Magistrato, e di fare praticare le esecuzioni contro de schiavi di questo stuolo senza dar luogo ad oltraggi».

Tutto considerato, sembra possibile affermare che gli schiavi godevano di una certa tutela contro gli abusi condotti dagli operatori delle gabelle, ma che questa dipendeva in tutto dalla capacità del Magistrato delle galee di far valere i fatti di fronte ai Collegi della Repubblica, in contrasto rispetto alle opposte posizioni degli impresari delle varie private, più interessati a reprimere gli illeciti e a non ostacolare i famigli nel loro operato.

---

<sup>155</sup> *Ibidem.*

<sup>156</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1305, *Relazione degli Eccellentissimi Deputati al tabacco sopra relazione del Prestantissimo Magistrato de Provisori delle Galee.*





Figura IV – (Wikimedia Commons – Public Domain)



Figura V – (Wikimedia Commons – Public Domain)





Figura VI – (Wikimedia Commons – Public Domain)



Figura VII – (Wikimedia Commons – Public Domain)





Figura VIII – (Wikimedia Commons – Public Domain)



Figura IX – (Wikimedia Commons – Public Domain)

## 3. Reciprocità e reti di solidarietà

### 3.1. Reciprocità e lavoro autonomo

Lo studio delle attività lavorative svolte dagli schiavi a Genova e nel resto del Mediterraneo non può essere condotto senza prestare particolare attenzione all'elemento della reciprocità. La consapevolezza che le autorità maghrebine avrebbero potuto reagire a eventuali abusi perpetrati a Genova contro gli schiavi musulmani, infatti, accompagnò in più di un'occasione il Magistrato delle galee e altri organi della Repubblica nel corso di varie riflessioni relative alla libertà data agli schiavi di esercitare attività in proprio.<sup>1</sup> Tale osservazione dev'essere accompagnata dalla presa di coscienza da parte nostra – in sé banale – che nessuna comunità schiavile rappresentava un sistema chiuso e a sé stante, ma che i diversi gruppi si influenzavano anzi a vicenda. A caratterizzare questa reciproca influenza come un fenomeno peculiare, tuttavia, sono degli elementi che vanno al di là del semplice ripercuotersi degli eventi tra una sponda e l'altra del Mediterraneo. Nel corso dei secoli dell'età moderna assistiamo infatti alla nascita e al consolidamento di pratiche uniche e inerenti alla reciprocità di trattamento degli schiavi – e da questi ultimi abilmente sfruttate – che conobbero una particolare fortuna nel secolo XVIII.

La formazione di un simile sistema deve essere attribuita a un processo lento e graduale, sul quale possiamo tentare di gettare luce. Oltre vent'anni fa, Salvatore Bono datò il primo intervento del Maghreb nel senso della reciprocità al 1652, anno in cui il dey di Tunisi minacciò ritorsioni in seguito alle lamentele degli schiavi musulmani di stanza a Civitavecchia, mentre la prima attestazione a lui nota di appelli collettivi indirizzati dagli schiavi al Nordafrica – sempre da Civitavecchia – risaliva al 1638.<sup>2</sup> Passando brevemente in rassegna alcune lettere inviate da Tunisi e da Algeri alla Repubblica di Genova, siamo oggi in grado di rintracciare diversi elementi propri della reciprocità nei decenni precedenti a quelli individuati da Bono, anche se in una forma non ancora del tutto matura. Possiamo ravvisarli in nuce, per esempio, in una vicenda che si verificò nel 1594, quando da Algeri pervenne alla Repubblica la richiesta di liberazione di uno schiavo – “Memetto Cerifo” – allora incatenato a un banco della galea *Capitana*.<sup>3</sup> Qualora l'istanza fosse stata accolta, il pascià di Algeri avrebbe garantito ai genovesi «il contraccambio sì in la liberatione di poveri cristiani eschiavi che a la giornata se riscattano di qua come in altre occorrense dove le Signorie Vostre Serenissime ne richiederano». Se in

---

<sup>1</sup> Lo abbiamo osservato in particolare nel capitolo precedente. Cfr. *supra*, p. 66.

<sup>2</sup> S. Bono, 1999, op. cit., p. 222. *Id.*, 1994, op. cit., pp. 336-337.

<sup>3</sup> ASG, AS, Lettere dei Principi alla Repubblica di Genova, 2798, Algeri, 23 novembre 1594.

queste parole possiamo cogliere delle velate minacce, mancano però alcuni elementi che ci consentirebbero di attribuire la vicenda a pieno titolo al fenomeno della reciprocità poiché, pur facendo leva sulla minaccia delle ritorsioni, Algeri non intervenne per garantire la parità di trattamento degli schiavi.

Più vicine alle ragioni della reciprocità furono le motivazioni che nel 1623 portarono Tunisi ad agire in favore di un musulmano di nome “Usein”, trattenuto in schiavitù dal proprietario genovese nonostante l’avvenuto pagamento del riscatto.<sup>4</sup> Venuto a conoscenza della faccenda, dapprima il pascià si premurò di ricordare alle autorità genovesi la presenza di numerosi schiavi cristiani in Maghreb, «ditenuti nelli nostri mani con ogni amorevolezza, e cortesia», e in secondo luogo precisò che la mancata liberazione di Usein avrebbe causato «il simile a tanti schiavi riscattati et a quelli che di giorno in giorno per humanità nostra si riscattano, et di più, avisare, che ne farria il simile, Argeri la Crudele, Constantinopoli, Alexandria et tutti li parti dove il gran soltano commanda».

Tutto sommato, è possibile affermare che il sistema della reciprocità giunse a maturazione entro la prima metà del secolo XVII, pur non cessando mai di svilupparsi in seguito. Alla sua base troviamo la facoltà data agli schiavi di scrivere e inviare lettere, individuali o collettive, e mentre le prime sono giunte sino ai nostri giorni soltanto in rare occasioni, le seconde si sono conservate più spesso – o perlomeno siamo maggiormente informati del loro contenuto – verosimilmente grazie alla loro rilevanza per i rapporti diplomatici tra Europa e Maghreb.<sup>5</sup> Notiamo inoltre che se le lettere di gruppo degli schiavi musulmani erano prevalentemente rivolte alle autorità nordafricane – talvolta anche al papa<sup>6</sup> – e finalizzate a esplicitare situazioni di disagio e di maltrattamento,<sup>7</sup> quelle di carattere individuale ci pongono davanti a una casistica più ampia: queste ultime, infatti, potevano essere destinate non solo ai governanti dei paesi di origine, ma anche alle famiglie e ai conoscenti, oppure ai proprietari degli stessi schiavi cui non di rado venivano rivolte suppliche o minacce.<sup>8</sup>

Sempre in riferimento alla reciprocità di trattamento, la possibilità di svolgere lavori autonomi fu spesso al centro delle lamentele che riscontriamo nella corrispondenza, e questo già nel secolo XVII.<sup>9</sup> Ce ne fornisce un valido esempio una lettera indirizzata nel 1660 a papa

---

<sup>4</sup> ASG, AS, Lettere dei Principi alla Repubblica di Genova, 2798, *Tunisi. Dal Bassà di quel Regno de 18 settembre 1623*.

<sup>5</sup> S. Bono, 1999, op. cit., p. 216. Per l’analisi di alcune lettere scritte da singoli schiavi musulmani cfr. Nabil Matar, *Europe Through Arab Eyes, 1578-1727*, Columbia University Press, New York, 2009, pp. 42-51.

<sup>6</sup> S. Bono, 1994, op. cit., pp. 339-340.

<sup>7</sup> *Id.*, 1999, op. cit., p. 216.

<sup>8</sup> N. Matar, 2009, op. cit., pp. 41-51.

<sup>9</sup> Vero è che, come avremo modo di osservare, le ragioni che portavano gli schiavi a esprimere per corrispondenza il proprio scontento potevano essere altre: i tentativi di conversione e la mancanza di cimiteri o luoghi di culto

Alessandro VII da alcuni galeotti della squadra napoletana, i quali si lamentarono non solo degli arresti e delle percosse subite dagli “sbirri”, ma anche del divieto mosso loro dal viceré di commerciare tabacco, pratica che invece sarebbe stata ammessa in Spagna.<sup>10</sup> Simili episodi si verificarono con una certa regolarità nel secolo successivo, e in più di un’occasione le proteste pervennero dagli schiavi dello stuolo genovese. Prendiamo il caso – citato più volte – dei dodici genovesi catturati dagli algerini e posti a lavorare nelle cave di pietra: la causa di un simile trattamento venne ravvisata nelle storie riportate da alcuni schiavi «li quali hanno avuto la libertà in Genova, ed hanno detto a questo Re che in Genova hanno maltrattato li schiavi turchi, con averne levate le taverne [...] e proibito il vendere».<sup>11</sup> In effetti, non era sempre necessario che i galeotti decidessero di redigere una lettera per invocare la protezione da parte dei propri correligionari, e se questo episodio ne è la conferma notiamo anche che in altre occasioni furono mercanti o inviati diplomatici a denunciare i maltrattamenti inflitti ai galeotti.<sup>12</sup> Gli spunti di riflessione che possiamo ricavare da questa vicenda non si esauriscono qui, e vale ancora la pena evidenziarne un ulteriore elemento: la supplica che i genovesi trattenuti ad Algeri rivolsero alla Repubblica richiedendo di «prendere qual[un]que misura con cotesti schiavi [quelli dello stuolo genovese] affinché scrivano qui che non ci tormentino tanto».<sup>13</sup> Si trattava, insomma, di far sì che gli schiavi a Genova dichiarassero di essere trattati con correttezza, così da porre fine alle ritorsioni.

Simili attestazioni di buon trattamento ricoprirono un ruolo di rilievo nel quadro della diplomazia tra Europa e Maghreb, e ad esse poteva essere subordinata la collaborazione tra le due sponde del Mediterraneo, almeno dalla metà del secolo XVII.<sup>14</sup> Questo meccanismo venne sfruttato dagli schiavi in più occasioni, nel tentativo di ottenere migliori condizioni di vita in cambio del rilascio delle proprie dichiarazioni, ma pretese esagerate o lamentele infondate condussero talvolta a dei risultati controproducenti.<sup>15</sup> L’abuso di queste lettere di protesta avrebbe infatti rischiato di minare la credibilità degli schiavi presso le comunità maghrebine, e casi simili sono documentati già a partire dai primi anni del Settecento.<sup>16</sup> Nello stesso secolo, gli

---

adeguati, ma anche l’eccessiva durezza delle condizioni della schiavitù e quindi la scarsa alimentazione, i carichi di lavoro estenuanti o ancora le punizioni corporali subite.

<sup>10</sup> Parte del testo della lettera è riportato in: S. Bono, 1994, op. cit., p. 339.

<sup>11</sup> ASG, AS, Lettere dei Principi alla Repubblica di Genova, 2798, *Algeri. Da alcuni genovesi schiavi*, 8 maggio 1759.

<sup>12</sup> S. Bono, 1994, op. cit., p. 350.

<sup>13</sup> ASG, AS, Lettere dei Principi alla Repubblica di Genova, 2798, *Algeri. Da alcuni genovesi schiavi*, 8 maggio 1759.

<sup>14</sup> S. Bono, 1999, op. cit., p. 223-232. In certe occasioni erano anzi le stesse autorità che possedevano gli schiavi a richiedere questo tipo di documento, così da poter far valere le proprie istanze presso la controparte.

<sup>15</sup> *Ivi*, pp. 232-240.

<sup>16</sup> *Ivi*, p. 235.



stati giunsero anche al consolidamento di una nuova prassi, in base alla quale le dichiarazioni di buon trattamento erano richieste non più agli schiavi – che in cambio avrebbero potuto avanzare istanze sgradite – ma a osservatori terzi, spesso individuati nei consoli delle nazioni straniere.<sup>17</sup> A ciò dobbiamo aggiungere la considerazione che le autorità potevano tentare di censurare la corrispondenza degli schiavi – anche se non sempre con successo – e se i cavalieri di San Giovanni soppesarono la possibilità di agire in tal senso già nel 1704, sappiamo che una forma di censura era attiva a Livorno nel 1774, e verosimilmente anche negli anni precedenti.<sup>18</sup>

A conclusione di questa breve introduzione al fenomeno della reciprocità, passiamo in rassegna i casi a noi noti che interessarono gli schiavi dello stuolo pubblico genovese. Oltre agli episodi poc'anzi menzionati, che portarono all'intervento di Tunisi e di Algeri rispettivamente nel 1623 e nel 1759, sappiamo che nei primi anni del Settecento le lamentele di alcuni galeotti genovesi, unitamente a quelle espresse dai "turchi" di stanza a Livorno, causarono diversi problemi al vicario apostolico presente in Algeria nel 1706.<sup>19</sup> Degno di nota è il fatto che le proteste si verificarono nello stesso periodo tanto a Genova quanto in Toscana, ed è pertanto possibile ritenere che gli schiavi si fossero influenzati vicendevolmente nella loro azione. La possibilità che ciò si sia verificato va rintracciata nelle modalità di circolazione delle informazioni tra i vari porti del Mediterraneo, e in tal senso dobbiamo rilevare che spesso le missive degli schiavi raggiungevano il Nordafrica passando di mano in mano, non di rado da un gruppo di galeotti all'altro, e proprio questo meccanismo consentiva alle diverse comunità di mantenersi aggiornate le une rispetto alle altre e di agire in modo solidale.<sup>20</sup> Un caso analogo si verificò sul finire del XVII secolo, quando le proteste avanzate nello stesso periodo dagli schiavi musulmani a Genova e a Napoli scatenarono le ritorsioni algerine a danno degli schiavi provenienti dai due stati italiani.<sup>21</sup>

Spostando la nostra attenzione verso i primi decenni del secolo XVIII, sappiamo che i galeotti dello stuolo genovese indirizzarono una o più lettere a Tripoli nel 1723, attraverso le quali denunciarono la pessima qualità del cibo ricevuto e la scarsa cura che veniva riservata ai defunti,

---

<sup>17</sup> *Ibidem*. Sull'importante ruolo dei consoli nel Mediterraneo di età moderna cfr.: Silvia Marzagalli (dir.), *Les Consuls en Méditerranée. Agents d'Information (XVIe-XXe siècle)*, Garnier, Parigi, 2015; Marcella Aglietti, Manuel Herrero Sánchez, Francisco Zamora Rodríguez (a cura di), *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea*, Doce Calles, Aranjuez, 2013.

<sup>18</sup> S. Bono, 1994, op. cit., pp. 332-333. Noteremo in seguito come anche a Genova vennero effettuati dei tentativi di controllare le missive spedite per conto dei galeotti.

<sup>19</sup> *Id.*, 1999, op.cit., pp. 234-235.

<sup>20</sup> *Ivi*, p. 327. Avremo modo di sottolineare ulteriormente l'importanza di queste reti di informazione e di solidarietà in seguito, quando prenderemo in esame una particolare vicenda che vide come protagonista il papasso degli schiavi genovesi, negli anni Trenta del secolo XVIII.

<sup>21</sup> A. Zappia, 2021a, op. cit., pp. 265-266.

nonché i tentativi di conversione al cristianesimo.<sup>22</sup> Con tutta probabilità, è a questa vicenda che si riferì il Magistrato delle galee nel 1727 quando, elencando le ragioni per le quali era opportuno garantire ai galeotti la possibilità di condurre in autonomia i propri traffici più o meno leciti, face menzione di un incidente «che seguì li passati anni».<sup>23</sup> Secondo i Provvisori delle galee, la ragione delle proteste doveva essere rintracciata nei provvedimenti presi dalla Camera della Repubblica contro il contrabbando di tabacco e di acquavite in darsena, «che da detti schiavi vi si erano introdotti più del dovere». Come conseguenza, schiavi genovesi sarebbero stati spogliati «delle loro taverne, e sostanze, mandati al travaglio delle cave di pietre, et altri penosi lavori» non solo a Tripoli, ma anche ad Algeri, e il Magistrato non omise di ricordare «lo strapasso fatto alli Padri Capucini, e Zoccolanti». Nondimeno, pare che una dichiarazione di buon trattamento prontamente rilasciata dagli stessi schiavi – non sappiamo se in cambio di qualche concessione – pose fine alla questione.<sup>24</sup>

Senza soffermarci su un altro caso di cui siamo a conoscenza, e che analizzeremo nel dettaglio successivamente, ricordiamo che ancora nel 1753 il console inglese a Genova dovette intervenire presso le autorità barbaresche per smentire le affermazioni degli schiavi musulmani, i quali sostenevano – tra le altre cose – di essere stati privati delle loro botteghe.<sup>25</sup> Se l'attestato di buon trattamento rilasciato dal console inglese rappresentava l'ultimo caso di questo tipo noto a Salvatore Bono oltre vent'anni fa, tuttavia, non possiamo fare a meno di ricordare che una simile certificazione venne richiesta pochi anni dopo, nel caso da noi esaminato dei genovesi fatti schiavi dagli algerini nel 1759.<sup>26</sup> Alla luce di ciò, è plausibile che tali pratiche proprie del fenomeno della reciprocità si siano protratte anche nel pieno della seconda metà del secolo XVIII.

### 3.2. Un caso studio: il papasso degli schiavi in darsena (1735-1739)

La vicenda che ci accingiamo a prendere in esame, e che vide come protagonista il papasso<sup>27</sup> degli schiavi a Genova tra il 1735 e il 1739, è da anni nota alla storiografia: già esposta da Luigi Maria Levati nel 1913,<sup>28</sup> negli ultimi decenni e ancora in tempi recenti è stata in più occasioni

---

<sup>22</sup> S. Bono, 1999, op. cit., pp. 237-238.

<sup>23</sup> ASG, CF, Gabella del tabacco, 1305, 9 giugno 1727.

<sup>24</sup> S. Bono, 1999, op. cit., pp. 237-238.

<sup>25</sup> *Ivi*, p. 240.

<sup>26</sup> Cfr. *supra*, p. 82.

<sup>27</sup> Tale termine conobbe una molteplicità di significati in età moderna, ma nel nostro caso vale a designare il rappresentante di una comunità di schiavi, dotato anche di funzioni religiose.

<sup>28</sup> Cfr. Luigi Maria Levati, *I dogi di Genova dal 1721 al 1746 e vita genovese negli stessi anni*, Tipografia della gioventù, Genova, 1913, pp. 163-165.

oggetto di analisi da parte degli storici.<sup>29</sup> La ricchezza della documentazione a riguardo e la molteplicità di spunti di riflessione offerti dalle fonti hanno infatti contribuito a rendere tale episodio un vero e proprio caso studio che, a nostro giudizio, vale la pena affrontare ancora una volta. Nel fare ciò, tenderemo di porre l'accento sugli aspetti più rilevanti non solo per lo studio del lavoro schiavile autonomo, ma anche per l'indagine delle reti mediterranee di informazione e di solidarietà tra schiavi.

Cominciamo con l'osservare le suppliche che gli schiavi rivolsero alla Repubblica genovese nel febbraio del 1735 quando, in seguito alla morte del loro papasso, chiesero la possibilità di eleggerne uno nuovo.<sup>30</sup> In primo luogo gli schiavi ricordarono che la facoltà di nominare una simile figura, «che continuamente esisteva nella loro Chiesa», era stata loro concessa da tempo, come ci testimoniano le incisioni di Cornelis De Wael della prima metà del secolo XVII.<sup>31</sup> Dopodiché, si premurarono di specificare le mansioni che sarebbero state attribuite al nuovo papasso, il quale avrebbe dovuto occuparsi della custodia della moschea e dell'assistenza degli schiavi anziani tutto l'anno e «non solo per il tempo di sciverno», quando le galee non erano impegnate nella navigazione e gli schiavi potevano restare a Genova. In cambio di queste concessioni, gli schiavi si impegnarono a risarcire di tasca propria il Magistrato delle galee qualora il papasso eletto si fosse dato alla fuga. Ciò che è più interessante, tuttavia, è che per corroborare la propria istanza gli schiavi fecero appello non solo alla forza della consuetudine, ma anche al fatto che tali concessioni rappresentavano la norma «in tutte le squadre dell'Italia, cioè di Sua Santità, Napoli, Malta, Villafranca, e Livorno». Gli schiavi della Repubblica, insomma, erano perfettamente consapevoli dei benefici concessi ai propri pari negli altri stati, e ritenevano loro diritto essere trattati egualmente. La supplica riscosse l'assenso delle autorità, e il 31 marzo venne ufficialmente riconosciuto come nuovo papasso lo schiavo Ametto d'Algeri della galea *Santa Maria*, sui cui banchi non dovette più prestare servizio.<sup>32</sup> Fu inoltre riconfermata la responsabilità degli schiavi mercanti e affittuari delle baracche presenti in darsena in caso di fuga del papasso, «sino alla somma di scuti mille da lire quattro», e sempre ad essi venne attribuito l'onere di provvedere vitto e vestiario per il proprio rappresentante neoeletto.

---

<sup>29</sup> Si vedano per esempio: A. Zappia, 2021a, op. cit., pp. 268-269; S. Bono, 2016, op. cit., pp. 234-235; *Id.*, 1999, op. cit., pp. 238-239; P. Castagneto, op. cit., pp. 46-47.

<sup>30</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, 28 febbraio 1735.

<sup>31</sup> Si veda la figura VIII, ove è possibile riconoscere il papasso dal suo abbigliamento, e in particolare grazie al copricapo. Riguardo alla "Chiesa" degli schiavi, si fa qui riferimento a quello spazio della darsena adibito a moschea, che con tutta evidenza esisteva prima del 1735 e nel quale ci siamo già imbattuti nel corso della nostra indagine. A riguardo cfr. *supra*, p. 56.

<sup>32</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, 31 marzo 1735.

Non abbiamo altre notizie di Ametto d'Algeri fino al giugno del 1737, quando l'amministratore dell'ospedale dell'Ordine trinitario a Tunisi – Giuseppe Serrano – indirizzò una lettera alla Repubblica di Genova. In essa, il trinitario espresse la sua preoccupazione per alcune lamentele giunte a Tunisi dagli schiavi dello stuolo genovese, i quali accusarono le autorità di impedire loro di svolgere le proprie funzioni religiose, di negare il cibo agli schiavi anziani e inabili al lavoro, di non assistere i malati, di imporre la conversione alla religione cristiana e, infine, di costringere gli schiavi a pagare per la sepoltura dei propri compagni.<sup>33</sup> Padre Serrano non mancò di esporre i pericoli che avrebbero corso gli schiavi cristiani in Maghreb se simili denunce non fossero state prontamente smentite, e ricordò come a Tunisi «stanno determinati di porre tutti in catene, d'impedir loro l'udire la Santa Messa, e di non lasciarli venire a questo ospedale [...] e per ultimo li priveranno della terra per il loro sepolcro, e portandoli sopra le spalle di un cavallo li getteranno al mare». Alla lettera del padre trinitario fece seguito dopo pochi giorni una missiva del console genovese a Tunisi, Giovanni Angelo Bogo, che inutilmente tentò di convincere il bey dell'infondatezza delle proteste – vero o no che fosse – e pertanto venne incaricato di informare la Repubblica «che si dovessero ben trattare li schiavi e musulmani, egualmente come qui praticano loro con li cristiani», e che in caso contrario sarebbero stati privati della libertà i genovesi «che sono qui franchi».<sup>34</sup>

Le fonti prodotte dal Magistrato delle galee, incaricato di far luce sulla questione e di provvedere a indicare potenziali soluzioni, ci consentono di ampliare la nostra conoscenza dei fatti allora occorsi. Grazie a una relazione del 13 luglio dello stesso anno, infatti, sappiamo che lettere di protesta erano giunte non solo a Tunisi, ma anche ad Algeri, ove si sarebbe diffusa la notizia di uno schiavo musulmano ucciso e «fatto in pezzi» a Genova.<sup>35</sup> Per chiarire la questione con le autorità algerine, il Magistrato del riscatto degli schiavi tentò di ottenere un attestato di buon trattamento da parte degli schiavi a bordo dell'unica galea allora in darsena: nessuno schiavo era mai stato effettivamente ucciso e smembrato, ma i galeotti si rifiutarono comunque di collaborare. Pertanto, si pensò di ottenere lo stesso documento dagli algerini ai banchi delle altre galee allora di stanza in Corsica, e di farlo convalidare dai consoli d'Inghilterra, Francia e Olanda, i quali avrebbero testimoniato che nessuno schiavo era stato in alcun modo giustiziato.

---

<sup>33</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Tunisi. Dal Padre Giuseppe Serrano amministratore di quello ospedale*, 15 giugno 1737.

<sup>34</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Tunisi. Dal console Bogo*, 18 giugno 1737.

<sup>35</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, 13 luglio 1737.



Anche in questo caso, tuttavia, gli schiavi ricusarono di sottoscrivere ogni dichiarazione senza prima consultarsi con il proprio rappresentante.<sup>36</sup>

Indagando sui motivi della mancata collaborazione da parte degli schiavi e sulla ragione delle loro proteste – che vennero definite «totalmente insussistenti» – il Magistrato delle galee convocò il papasso e lo interrogò «per mezzo di persona di tutto concetto». Il rappresentante degli schiavi fu chiaro: non avrebbe mai firmato alcun attestato, né mai lo avrebbe fatto fintantoché la Repubblica non avesse soddisfatto diverse richieste. Alcune di queste riguardavano questioni di carattere puramente religioso, e in tal senso il papasso richiese una moschea più ampia e la cessazione dei tentativi di conversione dei musulmani, ma molti dei punti da lui avanzati interessavano le attività lavorative degli schiavi. Questi avrebbero dovuto essere autorizzati a vendere le proprie merci nelle varie località della Riviera e in Corsica «purché alla sera ritornino», e doveva essere loro concessa la licenza di tenere dei propri magazzini a Sottoripa e sul piano di Sant'Andrea, «ed ivi, e in città vendere ogni genere di robba senza limitazione». Non solo: il papasso richiese che i famigli dell'Impresa generale dell'acquavite cessassero di perquisire e imprigionare gli avventori delle baracche della darsena se scoperti a bere distillati di contrabbando.<sup>37</sup> La preponderanza del tema lavorativo rispetto alle altre istanze – che pure non furono le uniche<sup>38</sup> – deve indurci a riflettere sull'importanza del lavoro autonomo per i galeotti, a maggior ragione se consideriamo fino a che punto si spinse l'azione di protesta del papasso che, perfettamente consapevole del meccanismo della reciprocità, sottolineò come «se li genovesi tratteranno male li schiavi, li turchi faranno peggio a cristiani».

Di fronte a simili posizioni, il Magistrato delle galee tentò di privare il papasso della sua principale arma: la corrispondenza. Il primo tentativo in tal senso consistette nel divieto d'accesso alla darsena per i mercanti ebrei, ritenuti il principale tramite delle lettere inviate dagli schiavi.<sup>39</sup> Tuttavia, a rivelarsi il maggiore interlocutore del papasso algerino fu un mercante proveniente da Tripoli: giunto a Genova a bordo di un pinco francese partito dalla città

---

<sup>36</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Rappresentazione del Prestantissimo Diputato di mese del Prestantissimo Magistrato delle Galee*, 13 agosto 1737.

<sup>37</sup> Nella stessa relazione leggiamo infatti che «siasi introdotto da famegli di far rifiutare la gente, che viene di darsina, per indagare se sanno di acquavita». Tale pratica doveva con tutta evidenza danneggiare gli affari degli schiavi, che pertanto ne chiesero l'abbandono.

<sup>38</sup> Venne anche richiesta la liberazione di uno schiavo che aveva pagato il proprio riscatto da diversi mesi, e decisamente sgradite erano le spese a carico degli schiavi per le sepolture dei propri morti, che ammontavano a £ 2:10 l'una.

<sup>39</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, *Esposizione del Prestantissimo Diputato del Prestantissimo Magistrato delle galee*, 28 luglio 1737. I mercanti ebrei qui indicati appartenevano con tutta probabilità alla comunità livornese. Per valutazioni sul carattere cosmopolita dello scalo labronico, aperto anche alla nazione ebraica, cfr.: Andrea Addobbati, Marcella Aglietti (a cura di), *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, Pisa University Press, Pisa, 2016. Cfr. anche: Lucia Frattarelli Fischer, *Le leggi Livornine (1591-1593)*, Debate, Livorno, 2016.

maghrebina con un carico di lana e di seta, il tripolino si recò dagli schiavi mercanti della darsena più volte, «a motivo di esitare le suddette mercantie, e di impiegarne il ritratto col contante portato seco lui in altri generi per Tripoli». <sup>40</sup> Gli Inquisitori di Stato, incaricati di sorvegliare il tripolino, non riuscirono a risalire al contenuto delle conversazioni tra il papasso e il mercante nemmeno interrogando una figura terza insieme alla quale quest'ultimo era solito recarsi in darsena, un bonifacino «vestito alla turca». Non riscosse successo nemmeno il tentativo da parte della Repubblica di censurare direttamente la corrispondenza. Quando il Magistrato delle galee venne a sapere che il papasso era in procinto di redigere una nuova missiva, infatti, tentò di «sorprenderlo nell'atto di scrivere, e prenderle la lettera medema», ma senza riuscirvi, e a nulla valsero le perquisizioni della darsena. <sup>41</sup>

Il maldestro tentativo di intercettare la lettera non solo si rivelò inconcludente, ma sollevò l'indignazione degli schiavi che si radunarono «e tutti assieme diedero in qualche schiamassi», mentre il papasso minacciò di inoltrare in Maghreb ulteriori proteste. Normalmente il Magistrato avrebbe risolto la questione «col castigo che si costuma sulle galee», ma la situazione era troppo delicata e dovette essere rimessa nelle mani dei Collegi della Repubblica. Questi decisero di aggirare l'ostacolo rappresentato dall'ostruzionismo posto in essere dal papasso, e fecero comunque redigere e spedire al console Bogo a Tunisi delle attestazioni di buon trattamento degli schiavi musulmani – che gli stessi si erano rifiutati di sottoscrivere – corroborate però dalle firme dei consoli d'Inghilterra, di Francia e d'Olanda, nonché da quelle dei capitani, dei cappellani e dei chirurghi delle galee. <sup>42</sup> Tali documenti raggiunsero Tunisi l'8 ottobre 1737 a bordo di una nave partita da Livorno, e riscosero l'effetto sperato grazie all'adesione dei consoli stranieri, le cui firme «fecero il maggior colpo, et ebbero tutt'il credito». <sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Relazione dell'Illustre diputato di mese dell'Illustre Magistrato d'Inquisitori di Stato riguardo ad un tripolino, e bonifacino*, 8 agosto 1737. Si noti l'estensione delle reti commerciali delle quali gli schiavi mercanti potevano essere parte integrante, e che in questo caso li portò ad assumere il ruolo di intermediari tra Europa e Maghreb.

<sup>41</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Rappresentazione del Prestantissimo Diputato di mese del Prestantissimo Magistrato delle Galee*, 13 agosto 1737. Segnaliamo che la narrazione della vicenda proposta da Levati nel 1913 presenta a riguardo un'incongruenza rispetto alle fonti. Nel testo del padre barnabita leggiamo infatti che: «il Papasso non vedendo esaudita la sua richiesta si mise a scrivere una lettera clandestina, ma era tenuto d'occhio, non fu sorpreso colla lettera alla mano, giacché il furbo era già riuscito a farla scomparire da uno in altro, ma fatte perquisizioni fu ritrovata». A riguardo cfr. L. M. Levati, op. cit., p. 165. Nella fonte citata e prodotta dal Magistrato delle galee, invece, leggiamo quanto segue: «su la notitia avuta, che il medemo [papasso] stava scrivendo una lettera, stimò [il Magistrato] di spedire subito in darsina persone per sorprenderlo nell'atto di scrivere, e prenderle la lettera, quando le fosse riuscito, il che non ebbe effetto [...]. Non Mancò, chi fu mandato, siccome ritrovò il papasso medemo in una baracca, che stava discorrendo, di far fare le perquisizioni, ma tutte indarno».

<sup>42</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Copia delli attestati che si mandano al Console Bogo di Tunisi con lettera de 23 agosto 1737*.

<sup>43</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Dal Console Bogo*, 16 ottobre 1737.

Dobbiamo ora soffermarci su una questione che riteniamo di particolare rilievo: con la stessa nave che aveva trasportato i certificati dei consoli erano giunte a Tunisi altre lettere scritte dagli schiavi, questa volta di Livorno. Venuti a conoscenza del braccio di ferro con le autorità genovesi avviato dai propri correligionari, infatti, i galeotti livornesi si unirono ad essi «lamentandosi delli mali trattamenti, che le vengono fatti in Livorno, e anche dicono [...] che li schiavi di Genova sono similmente maltrattati, che a loro papassi le rasano la barba, che quando si trova qualche schiavo amalato, et in pericolo di morte, non le lasciano approssimare alcun schiavo moro, ma che viene solamente assistito da nostri religiosi, per tentare di farlo morire cristiano, e che morendo moro, lo gettano in mare». Certo, le certificazioni dei consoli furono sufficienti a spegnere il fuoco delle proteste, e d'altro canto il console Bogo sottolineò come l'interesse della corte tunisina era quello di riprendere i commerci con la Repubblica una volta sopiti «certi affari». Nondimeno, la solidarietà che qui emerge tra le varie comunità schiavili e la capacità delle une di unirsi alle lotte avviate dalle altre, deve spingerci a riflettere sui caratteri di un fenomeno che non solo ci pone davanti a delle dinamiche “verticali” – da una sponda all'altra del Mediterraneo, dagli schiavi alle autorità che li tutelavano e viceversa – ma anche “orizzontali”: da pari a pari, da una flotta di galee all'altra. Lo studio di questi legami, dei loro effetti e dei loro attori – non solo gli schiavi, ma anche gli intermediari – rappresenta un campo d'indagine che, a nostro giudizio, merita ulteriori approfondimenti da parte degli storici.

Torniamo ora all'analisi della vicenda e notiamo che, mentre la corrispondenza viaggiava sul mare in direzione di Tunisi, a Genova il papasso non rimase inattivo. Tra la fine di agosto e l'inizio di settembre organizzò in darsena il gioco d'azzardo del biribis – da tempo vietato<sup>44</sup> – «pretendendo dipendenza da altri schiavi, et esser esso indipendente da chionque».<sup>45</sup> Diverse furono le soluzioni che i Serenissimi Collegi vagliarono – ivi compresa l'eliminazione fisica – e nel fare ciò vennero consultati due teologi circa la liceità delle azioni proposte. Cominciamo con l'esame del parere fornito alla Repubblica da Alessio di Sant'Antonio, appartenente all'Ordine dei Carmelitani scalzi. Le premesse poste dal frate nel suo consulto sono le seguenti: la guerra dei cristiani contro i “turchi” era giusta, e pertanto era altrettanto giusto ridurli in stato di cattività. Allo stesso tempo, tuttavia, non era possibile privare arbitrariamente uno schiavo della propria vita, «salvo *iure gentium communissimo*».<sup>46</sup> Il carmelitano indicò due sole modalità attraverso le quali era possibile condannare a morte lo schiavo: *via iuri et in vindictam crimini*, cioè a causa di un delitto commesso e tale da meritare l'ultimo supplizio – e comunque

---

<sup>44</sup> ASG, AS, Gride, 1026/4, *Grida in ordine a proibire i giuochi d'azzardo*, 17 febbraio 1703.

<sup>45</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Esposizione del Prestantissimo Magistrato delle Galee*, 4 settembre 1737.

<sup>46</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Consulto del Padre Teologo Alessio nella pratica del papasso de'schiavi*, settembre 1737.

in seguito a un giusto processo – oppure *via defensionis et per potestatem economicam*, quindi in base alla facoltà della Repubblica di agire in custodia di sé stessa e dei suoi sudditi «quando il delitto fosse di ribellione, sedizione, tumulto, e grave perturbazione dello Stato, e delle galere, che sono parte notevole di questo, essendo le fortezze marittime della Repubblica». Riguardo alla possibilità di giustiziare il papasso per via di un crimine commesso, il teologo si esprime in modo chiaro: «l'insolenza di parlare col ripetuto voglio, voglio a favore de schiavi merita bensì il bastone, e la cattera, non già la privazione della vita». Insomma, nessuna delle azioni fino ad allora commesse dallo schiavo era passibile della pena capitale, e non era possibile condannare a morte qualcuno per un crimine non ancora commesso. La Repubblica avrebbe certamente potuto ordinare l'esecuzione del papasso *via defensionis*, e quindi per una forma di autodifesa preventiva contro un male incombente nei confronti del bene pubblico o privato. In questo caso, tuttavia, era necessario che non vi fosse altra via d'azione, poiché «quanto si è detto di procedere *contra vita, via defensionis*, tutto deve intendersi *cum moderamine inculpatae tutelae*, che vuol dire, quando non vi sia altra strada da impedire i mali sovrastanti». Alle stesse conclusioni giunse l'autore del secondo consulto, l'agostiniano Grimaldo Aldoino, il quale così si esprime: «non essere in verun conto sussistente né in verun modo presentemente approvarsi la massima, in virtù del quale pretender possa il vero padrone sopra del servo – che tale è appunto lo schiavo cioè servo *per captivitatem* – la libera facoltà e *gius* sopra la di lui vita e morte, tal che sarebbe reo di omicidio quel padrone che senza legittima causa d[e]sse la morte ad un suo schiavo».<sup>47</sup>

Il 4 settembre i Collegi della Repubblica posero ai voti le diverse soluzioni proposte: deporre il papasso e farlo mettere alla catena, condurlo in carcere, donarlo alle galee pontificie o a quelle melitensi, finanche deporlo e metterlo alla catena «con regolarsi però in modo da far comprendere che ciò proceda tutt'altro motivo, e da quelle procedure del detto papasso, che non abbiano relazione a quanto possa aver scritto in Tunisi».<sup>48</sup> Nessuna delle mozioni riuscì a raccogliere i voti necessari all'attuazione, e solo il giorno successivo i Collegi riuscirono a determinare il provvedimento da porre in essere: ordinare al Magistrato delle galee di deporre il papasso «con farlo quindi trattenere alla cattera».

Il malumore degli schiavi non dovette sopirsi immediatamente, e nel dicembre dello stesso anno l'amministratore dell'ospedale trinitario a Tunisi si trovò costretto a inviare un'altra lettera a Genova. Ancora una volta gli schiavi dello stuolo genovese avevano avanzato le loro proteste

---

<sup>47</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Consulto del Padre Teologo Aldoino nella pratica del papasso de' schiavi*, settembre 1737.

<sup>48</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Esposizione del Prestantissimo Magistrato delle Galee*, 4 settembre 1737.

al bey, e ancora una volta quest'ultimo aveva mosso le sue minacce contro i cristiani in Maghreb.<sup>49</sup> Nondimeno, non siamo informati dell'esito di queste successive lamentele, ed è verosimile ritenere che, privati del proprio rappresentante, i galeotti musulmani incontrarono difficoltà a sostenere la propria causa con lo stesso vigore. Per quanto riguarda Ametto d'Algeri – il papasso – il Magistrato delle galee lo tenne incatenato per ben sedici mesi nonostante le costanti suppliche dei suoi correligionari,<sup>50</sup> anche se il crescente malcontento e il timore che nuove lettere potessero essere indirizzate al bey di Tunisi furono infine sufficienti per indurre le autorità genovesi a liberarlo, benché privo dei suoi precedenti benefici e pur sempre schiavo.<sup>51</sup>

---

<sup>49</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Coppia di lettera del Reverendo Padre Serrano amministratore dell'ospedale in Tunesi scritta all'Illustrissimo Magistrato del Riscatto de schiavi*, 19 dicembre 1737

<sup>50</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Esposizione del Prestantissimo Magistrato de' Provisori delle Galee*, 3 febbraio 1749.

<sup>51</sup> ASG, AS, Iurisdictionalium, 1222, *Relazione dell'Illustrissima et Eccellentissima Gionta di Giurisdizione circa il Papasso de'schiavi*, 12 giugno 1739.

## Conclusioni

Alla luce di quanto esposto nel corso nella nostra indagine, ci sembra ora opportuno riassumere alcune considerazioni che sono state espresse in merito a diversi aspetti della schiavitù e del lavoro autonomo. Un primo e importante spunto di riflessione è dato dal cambiamento delle condizioni lavorative degli schiavi nella prima metà del Settecento. In un'ottica di lungo periodo possiamo infatti notare che, se il Seicento ci appare come un secolo entro il quale gli schiavi furono in grado di agire con maggiore libertà, fino al punto di occupare l'area delle due darsene con delle proprie installazioni abusive, il Settecento deve presentarsi ai nostri occhi come un secolo all'insegna della regolamentazione. La realizzazione di un accordo tra il Magistrato delle galee e l'Impresa generale del tabacco nel 1739, la costruzione delle baracche nel 1701 a opera del Magistrato delle galee e la cacciata degli schiavi dalla darsena del vino a metà secolo, seguita dalla loro reintroduzione concessa e normata dalle autorità, possono essere lette in questo senso.

A fronte di tale riflessione dobbiamo chiederci perché tutti i tentativi di contenere le attività degli schiavi nel Seicento ottennero ben pochi successi. Le risposte a questa domanda possono essere diverse, e cominciamo ricordando che se il contrabbando di tabacco da parte degli schiavi venne infine contenuto – anche se mai del tutto soppresso – negli anni Trenta del Settecento, ciò deve essere attribuito al mutamento delle contingenze economiche del periodo. I traffici illeciti condotti dai galeotti, resi meno redditizi dalla concorrenza esercitata dai mercanti stranieri, si rivelarono improvvisamente meno indispensabili per gli ufficiali delle galee e per il Magistrato stesso, che si trovò così più incline a raggiungere un accordo con l'Impresa generale del tabacco. Insomma, là dove non ebbero successo le leggi riuscì il denaro. Similmente, la contrazione in senso assoluto del fenomeno del contrabbando e del lavoro autonomo può essere legata al calo della presenza schiavile a Genova, anche se tale decrescita assunse un carattere particolarmente accentuato solo dopo la metà del secolo.

Vero è che questo decennale processo fu il risultato di una lunga e non scontata prova di forza tra le varie parti in causa, e che non necessariamente gli schiavi ne dovettero risentire negativamente. Riproponiamo così la riflessione sulla relazione tra il numero degli schiavi e la qualità di vita degli stessi, dipendente da una potenziale migliore distribuzione delle risorse del Magistrato delle galee e dei proventi del lavoro autonomo. Sembra confermarcelo l'anonima testimonianza di un viaggiatore tedesco che, in merito a una visita a Genova nel 1792, scrisse:

«Nel vicolo che porta alle galere, ben custodito, si trovano molti negozietti. Appartengono ai forzati “turchi” e cristiani che non vengono mai incatenati, esercitano qui il commercio. Soprattutto i “turchi” ci piacevano, i quali stavano tranquillamente fumando la loro pipetta, mostrando i loro buoni volti, con abiti puliti, invitandoci a comprare la loro merce. Alcuni di essi sono talmente fortunati di guadagnare col commercio tanto da potersi riscattare».<sup>1</sup>

Più o meno controllato, il lavoro autonomo degli schiavi sopravvisse fintanto che perdurò la schiavitù a Genova, e i “turchi” si rivelarono in grado di approfittare di ogni occasione valida per darsi da fare, come quando nel 1797, pochi mesi prima della fine della Repubblica, si impegnarono nella macellazione della carne in darsena, un’attività che tra alti e bassi avevano condotto per secoli.

Ancora, non dobbiamo tralasciare di sottolineare l’importanza dei meccanismi di protezione che gli schiavi seppero far valere a proprio favore. Tutelati in una certa misura dallo stesso Magistrato delle galee, i galeotti si rivelarono perfettamente in grado di esercitare una forte solidarietà tra pari non solo all’interno delle stesse ciurme, ma anche tra flotte di stati differenti, e dimostrarono ripetutamente di saper sfruttare i meccanismi della reciprocità per rendersi indispensabili – o quasi – ai buoni rapporti diplomatici tra l’Europa e il Maghreb.

L’auspicio con il quale vogliamo concludere è che il presente lavoro sia riuscito non solo a indagare quanto si era proposto, ma che possa aver rappresentato un efficace primo passo verso lo studio di una caratteristica della schiavitù mediterranea che ancora può riservare spazio d’indagine, nella speranza che le riflessioni qui proposte possano essere raccolte e fruite per future indagini.

---

<sup>1</sup> Venanzio Amoroso, *Viaggiatori stranieri in Liguria*, Unioncamere liguri, Genova, 1987, p. 26.

## Bibliografia

- ADDOBBATI, Andrea, AGLIETTI, Marcella (a cura di), *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, Pisa University Press, Pisa, 2016.
- AGLIETTI, Marcella, SÁNCHEZ, Manuel Herrero, RODRÍGUEZ, Francisco Zamora (a cura di), *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea*, Doce Calles, Aranjuez, 2013.
- AMOROSO, Venanzio, *Viaggiatori stranieri in Liguria*, Unioncamere liguri, Genova, 1987.
- ANGIOLINI, Franco, *I cavalieri e il principe. L'Ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna*, EDIFIR, Firenze, 1996.
- BERI, Emiliano, *Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca (XVII-XVIII secolo)*, in «Progressus», VII, 1, 2020, pp. 121-144.
- *La Compagnia di Nostra Signora del Soccorso: iniziativa privata e potere pubblico di fronte all'emergenza barbaresca nella Genova del Settecento*, in Enza Pelleriti (a cura di), *Per una ricognizione degli «stati d'eccezione». Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Rubettino, Roma, 2016, pp. 151-162.
- *Genova e il suo regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Città del silenzio, Novi Ligure, 2011.
- BERTOLOTI, Antonino, *La schiavitù in Roma dal secolo XVI al XIX*, in «Rivista di discipline carcerarie», XVII, 1887, pp. 3-41.
- BITOSI, Carlo, *Antispagnolismo e filospagnolismo nella cultura politica genovese del Cinquecento e del primo Seicento*, in Alice Carette, Rafael M. Girón-Pascual, Raúl Gonzáles Arévalo, Cécile Terreaux-Scotto (dir.), *Italie et Espagne entre Empire, cités et États. Constructions d'histoires communes (XV-XVI siècles)*, Viella, Roma, 2017.
- *L'età di Andrea Doria*, in Giovanni Assereto, Marco Doria (a cura di), *Storia della Liguria*, Editori Laterza, Bari, 2007, pp. 61-97.
- BLACKBURN, Robin, *The making of New World slavery. From baroque to the modern 1492-1800*, Verso, Londra, 1997.



- BONO, Salvatore, *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, il Mulino, Bologna, 2019.
- *Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo)*, il Mulino, Bologna, 2016.
  - *Il Mediterraneo della storia*, in «Mediterranea. Ricerche Storiche», XXXI, 2014, pp. 243-258.
  - *Neri africani schiavi in Europa: dalla circumnavigazione dell’Africa alla proibizione della tratta (1444-1815)*, in «Il Politico», LXXVIII, 2, maggio-agosto 2013, pp. 205-222.
  - *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Morlacchi Editore, Perugia, 2005.
  - *Schiavi musulmani nell’Italia moderna. Galeotti, vu’ cumprà, domestici*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1999.
  - *Schiavi maghrebini in Italia e cristiani nel Maghreb. Proteste e attestazioni per la ‘reciprocità’ di trattamento*, in «Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell’Istituto italiano per l’Africa e l’Oriente», anno 49, III, settembre 1994, pp. 331-351.
  - *Fughe di schiavi orientali (XVI-XVIII secolo)*, in «Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell’Istituto italiano per l’Africa e l’Oriente», anno 33, I, marzo 1978, pp. 117-122.
  - *Genovesi schiavi in Algeri barbaresca*, in «Bollettino ligustico», V, 1953, pp. 67-72.
  - *La pirateria nel Mediterraneo. Romagnoli schiavi dei Barbareschi*, in «La Piê», XXII, 1953, pp. 205-210.
- BORGHESI, Vilma, *Il Magistrato delle Galee (1559-1607)*, in AA.VV., *Guerra e commercio nell’evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, vol. II, Tipografia Editoriale Idos, Milano, 1973, pp. 188-223.
- BRAUDEL, Fernand, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell’età di Filippo II*, 2 voll., Einaudi, Torino, 1953.
- BROGINI, Anne, *Guerre de course et chevalerie. L’ordre de Saint-Jean de Jérusalem en Méditerranée (XV<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles)*, in Benjamin Deruelle (dir.), *La construction du militaire*, vol. 2, Éditions de la Sorbonne, Parigi, 2017.
- BROOK, Timothy, *Vermeer’s hat. The Seventeenth century and the dawn of the global world*, Bloomsbury press, New York, 2008.

- CALCAGNO, Paolo, *Fraudum. Contrabbandieri e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*, Carocci editore, Roma, 2019.
- *La «révolution du tabac» à Gênes au cours du XVIIIe siècle. Contrôle fiscal et contrebande à travers la documentation de l'«Impresa generale»*, in Michel Figeac, Christophe Bouneau (éd.), *Circulation, métissage et culture matérielle (XVIe-XXe siècles)*, Classiques garnier, Parigi, 2017a, pp. 161-175.
- *L'impresa generale del tabacco. Come Genova provò a sfruttare a fini fiscali uno dei massimi processi di mondializzazione degli scambi tra XVII e XVIII secolo*, in «Nuova rivista storica», CI, 2, 2017b, pp. 458-488.
- *Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo*, in «Studi Storici», LV, 4, ottobre-dicembre 2014, pp. 937-964.
- *“Al pregiudizio de la giurisdizione si aggiunge il danno pecuniario”. Genova e la “piaga del Finale” nel XVII secolo*, in «Società e storia», CXXI, 2008, pp. 499-535.
- CALDEIRA, A. Manuel, *Schiavi e trafficanti attraverso l'Atlantico. I negrieri portoghesi dal XV al XIX secolo*, Mimesis, Milano, 2020.
- CANOSA, Romano, *Alle origini delle polizie politiche: gli inquisitori di Stato a Venezia e a Genova*, SugarCo, Milano, 1989.
- CAPALBO, Cinzia, *Dal proibizionismo al monopolio. L'istituzione della privativa del tabacco nello Stato pontificio in età moderna*, in «Roma moderna e contemporanea», III, 1, 1995, pp. 173-199.
- CASTAGNETO, Pierangelo, *«A sola riserva della perduta libertà». La schiavitù nel Mediterraneo nella seconda metà del Settecento*, in «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», I, dicembre 2008, pp. 29-50.
- CONRAD, Sebastian, *What is global history?*, Princeton University Press, Princeton, 2016.
- CORDINGLY, David, *Storia della pirateria*, Mondadori, Milano, 2003.
- CURTIN, Philip D., *The Rise and Fall of the Plantation Complex. Essays in Atlantic History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998.
- *The atlantic slave trade. A census*, Winsconsin, The University of Winsconsin Press, 1969.
- DELPIANO, Patrizia, *La schiavitù in età moderna*, Editori Laterza, Bari, 2009.

- DI FABIO, Clario, *Dai Van Deynen ai De Wael. I fiamminghi a Genova nella prima metà del Seicento*, in Piero Boccardo, Clario Di Fabio (a cura di), *Pittura fiamminga in Liguria*, Banca Carige – Fondazione cassa di risparmio di Genova e Imperia, 1997, pp. 203-228.
- DONINI, Pier Giovanni, *Il mondo islamico. Breve storia dal Cinquecento a oggi*, Editori Laterza, Roma-Bari, 2003.
- EPSTEIN, Steven A., *Speaking of slavery. Color, ethnicity, & human bondage in Italy*, Cornell University Press, Ithaca, 2001.
- FELLONI, Giuseppe, *La fiscalità nel dominio genovese tra Quattro e Cinquecento*, in Id. (a cura di), *Scritti di Storia Economica*, «Atti della Società ligure di storia patria», XXXVIII, 1, 1999, pp. 235-252.
- FIUME, Giovanna, *La schiavitù mediterranea tra medioevo ed età moderna. Una proposta bibliografica*, in «Estudis. Revista de Historia Moderna», XLI, 2015, pp. 267-318.
- *Schiavitù mediterranee. Corsari, rinnegati e santi di età moderna*, Bruno Mondadori, Milano, 2009.
- FONTENAY, Michel, *Corsaires de la foi ou rentiers du sol? Les chevaliers de Malte dans le “corso” méditerranéen au XVIIe siècle*, in «Revue d’histoire moderne et contemporaine», XXXV, 3, luglio-settembre 1988, pp. 361-384.
- *L’Empire Ottoman et le risque corsaire au XVIIe siècle*, in «Revue d’histoire moderne et contemporaine», XXXII, 2, aprile-giugno 1985, pp. 185-208.
- FRATTARELLI FISCHER, Lucia, *Le leggi Livornine (1591-1593)*, Debatte, Livorno, 2016.
- GRAMMONT, H.D. de, *Études algériennes. La course et la rédemption a Alger. Deuxième partie: l’esclavage*, in «Revue Historique», XXVI, 1, 1884, pp. 1-44.
- KAISER, Wolfgang, *L’économie de la rançon en Méditerranée occidentale (XVIIe-XVIIIe siècle)*, in «Hypothèses», X, 2007, pp. 259-368.
- KEDAR, Benjamin Z., *L’Officium Robarie di Genova: un tentativo di coesistere con la violenza*, in «Archivio Storico Italiano», CXLIII, 3, luglio-settembre 1985, pp. 331-372.
- LEHR, Peter, *Pirates. A new history from vikings to somali raiders*, Yale University Press, Londra, 2019.

- LEVATI, Luigi Maria, *I dogi di Genova dal 1721 al 1746 e vita genovese negli stessi anni*, Tipografia della gioventù, Genova, 1913.
- LEVATI, Stefano, *Storia del tabacco nell'Italia moderna. Secoli XVII-XIX*, Viella, Roma, 2017.
- LO BASSO, Luca, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Carocci editore, Roma, 2016.
- *Economie e culture del mare: armamento, navigazione, commerci*, in Giovanni Assereto, Marco Doria (a cura di), *Storia della Liguria*, Editori Laterza, Bari, 2007, pp. 98-114.
  - *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Philobiblon Edizioni, Ventimiglia, 2004.
  - *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene Edizioni, Milano, 2003.
  - *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Philobiblon Edizioni, Ventimiglia, 2002.
- MARTINI, Angelo, *Manuale di metrologia, ossia misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*, Loescher, Torino, 1883.
- MARZAGALLI, Silvia (dir.), *Les Consuls en Méditerranée. Agents d'Information (XVIe-XXe siècle)*, Garnier, Parigi, 2015.
- MASSON, Paul, *Les Galères de France (1481-1781). Marseille port de guerre*, Librairie Hachette, Parigi, 1938.
- MATAR, Nabil, *Europe Through Arab Eyes, 1578-1727*, Columbia University Press, New York, 2009.
- MINECCIA, Francesco, *Per una storia della marina granducale toscana in età moderna (secoli XVI-XVIII)*, in «Itinerari di ricerca storica», XXX, 2, 2016, pp. 197-206.
- MORELLI, Federica, *Il mondo atlantico. Una storia senza confini (secoli XV-XIX)*, Carocci editore, Roma, 2013.
- MUSARRA, Antonio, *Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale*, il Mulino, Bologna, 2021.

- PANERO, Francesco, *L'avvio della tratta degli schiavi a Genova e le sue ripercussioni sul servaggio medievale*, in «Quaderni storici», XXXVI, 107, agosto 2001, pp. 337-348.
- PARLAK, Ömer Fatih, *The image of the turk in early modern board games and playing cards*, tesi di dottorato in *Literary Theory and Comparative Literature*, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcellona, 2019.
- PELLEGRINI, Marco, *Le guerre d'Italia 1494-1559*, il Mulino, Bologna, 2017.
- *Guerra santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, il Mulino, Bologna, 2015.
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *La tratta degli schiavi. Saggio di storia globale*, il Mulino, Bologna, 2004.
- PIZZORNO, Diego, *La cura del «servigio pubblico». Gli Inquisitori di Stato a Genova: il percorso ordinario di una magistratura straordinaria*, in Enza Pelleriti (a cura di), *Per una ricognizione degli «stati d'eccezione». Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Rubettino, Roma, 2015, pp. 177-188.
- POLONIO, Valeria, *Chiesa e schiavitù*, in Giustina Olgiati, Andrea Zappia (a cura di), *Schiavi a Genova e in Liguria (secc. X-XIX)*, Sagep, Genova, 2018, pp. 17-29.
- SAGINATI, Liana, *L'organizzazione amministrativa a Genova e nel dominio nei secoli XV e XVI*, in «Bollettino dei musei civici genovesi», IV, 1982, pp. 75-87.
- STAGNO, Laura, *Turks in genoese art, 16th-18th centuries: roles and images. A first approach*, in Borja Franco Llopis, Antonio Urquizar-Herrera (eds.), *Jews and muslims made visible in christian Iberia and beyond, 14th to 18th centuries. Another image*, Brill, Leiden, 2019, pp. 296-330.
- TENENTI, Alberto, *Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna*, in Antonello Mattoni, Piero Sanna (a cura di), *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, Gallizzi, Sassari, 1994, pp. 311-318.
- TURI, Gabriele, *Schiavi in un mondo libero. Storia dell'emancipazione dall'età moderna a oggi*, Editori Laterza, Bari, 2012.
- URANIO, Fabrizio F., *La squadra navale pontificia nella repubblica internazionale delle galere: secoli XVI-XVII*, Aracne, Roma, 2016.

ZAPPIA, Andrea, *In the Sign of Reciprocity: Muslim Slaves in Genoa and Genoese Slaves in Maghreb*, in Laura Stagno, Borja Franco Llopis (eds.), *Lepanto and Beyond. Images of Religious Alterity from Genoa and the Christian Mediterranean*, Leuven University Press, Leuven, 2021a.

– *Tra burocrazia e fiducia: la gestione dei capitali del Magistrato del riscatto degli schiavi di Genova (secoli XVII-XVIII)*, in «*RiMe. Rivista dell’Istituto di Storia dell’Europa Mediterranea*», VIII, 2, n.s., 2021b, pp. 249-262

– *Mercanti di uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*, Città del silenzio, Novi Ligure, 2018.

– *Per la liberazione dei liguri: dall’istituzione del Magistrato del riscatto degli schiavi all’esaurimento del fenomeno (1597-1823)*, in Giustina Olgiati, Andrea Zappia (a cura di), *Schiavi a Genova e in Liguria (secc. X-XIX)*, Sagep, Genova, 2018, pp. 41-50.

ZEMON DAVIS, Natalie, *La doppia vita di Leone l’Africano*, Editori Laterza, Bari, 2008.