



2025

IL CAPITALE CULTURALE
Studies on the Value of Cultural Heritage

eum

Rivista fondata da Massimo Montella



Il capitale culturale

Studies on the Value of Cultural Heritage

n. 32, 2025

ISSN 2039-2362 (online)

© 2010 eum edizioni università di macerata

Registrazione al Roc n. 735551 del 14/12/2010

Direttori / Editors in chief Patrizia Dragoni, Pietro Petrarola

Co-direttori / Co-editors Nadia Barrella, Fulvio Cervini, Alexander Debono, Stefano Della Torre, Giovan Battista Fidanza, Pierpaolo Forte, Borja Franco Llopis, Angelo Miglietta, Christian Ost, Tonino Pencarelli, Giuliano Volpe

Coordinatore editoriale / Editorial coordinator Maria Teresa Gigliozzi

Coordinatore tecnico / Managing coordinator Pierluigi Feliciati

Comitato editoriale / Editorial board Giuseppe Capriotti, Mara Cerquetti, Francesca Coltrinari, Pierluigi Feliciati, Maria Teresa Gigliozzi, Emanuela Stortoni

Comitato scientifico / Scientific Committee Sergio Barile, Simone Betti, Ivana Bruno, Riccardo Lattuada, Anne Lepoittevin, Federico Marazzi, Iaria Miarelli Mariani, Raffaella Morselli, Haude Morvan, Federica Muzzarelli, Paola Paniccia, Giuseppe Piperata, Pio Francesco Pistilli, Massimiliano Rossi, Marialuisa Saviano, Valentina Sessa, Ludovico Solima, Andrea Torre

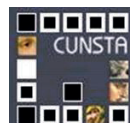
Editors Alice Devecchi, Concetta Ferrara, Costanza Geddes da Filicaia, Alessio Ionna, Chiara Mariotti, Enrico Nicosia, Alessandro Serrani, Carmen Vitale, Marta Vitullo

Web <http://riviste.unimc.it/index.php/cap-cult>, email: icc@unimc.it

Editore / Publisher eum edizioni università di macerata, Corso della Repubblica 51 – 62100 Macerata, tel. (39) 733 258 6081, fax (39) 733 258 6086, <http://eum.unimc.it>, info.ceum@unimc.it

Layout editor studio editoriale Oltrepagina

Progetto grafico / Graphics +crocevia / studio grafico



Rivista accreditata AIDEA
Rivista riconosciuta CUNSTA
Rivista riconosciuta SIMED
Rivista indicizzata WOS
Rivista indicizzata SCOPUS
Rivista indicizzata DOAJ
Inclusa in ERIH-PLUS

Il leudo ligure e il trasporto del marmo nel Mar Mediterraneo in Età moderna

Roberto Santamaria*

Abstract

Nell'ultimo quarto del secolo XVI viene messo in atto a Genova un articolato progetto, scandito da implicazioni storiche, tecniche, economiche ed artistiche, incentrato sul marmo. Il trasporto dei pesanti blocchi, compiuto essenzialmente per via marittima, costituisce un segmento fondamentale della filiera di produzione, dalla cava all'opera finita. Grazie a documenti inediti e all'attenta analisi della letteratura michelangiolesca, questo studio si focalizza su un'antica e particolare imbarcazione ligure che, adattata a tal fine, diventa la più utilizzata per la veicolazione lapidea nell'intero bacino del Mediterraneo: il leudo.

In the last quarter of the 16th century, a complex project with historical, technical, economic and artistic implications was implemented in Genoa, focusing on marble, whose transport by sea was one of the most delicate aspects of the process. This study presents, through unpublished documents and an in-depth analysis of the literature on Michelangelo, the central importance of the ancient and unique Ligurian vessel adapted for transporting stone, becoming in the process the most widely used in the entire Mediterranean basin: the leudo.

* Assegnista di Ricerca e professore a contratto, Università per Stranieri di Siena, Dipartimento di Studi Umanistici, piazza Carlo Rosselli 27/28, 53100 Siena, e-mail: roberto.santamaria@unistrasi.it.

Uno dei più delicati segmenti del ciclo produttivo del marmo è costituito dal trasporto marittimo. Scopo di questo studio è chiarire, attraverso documenti inediti e l'approfondita analisi della letteratura michelangiolesca, l'assoluta importanza di una particolare imbarcazione ligure che viene adattata a questo fine, diventando la più utilizzata nell'intero bacino del Mediterraneo: il leudo.

In tale contesto gioca un ruolo fondamentale Genova, dove nell'ultimo quarto del secolo XVI si verifica una congiuntura di eventi, tra i quali la nascita della corporazione dei marmorari locali, un'efficace organizzazione del lavoro di bottega e il reperimento di nuove pietre policrome, che portano a maturazione un fenomeno dalle radici antiche, risalente addirittura alla fine del secolo XI, che consente di configurare la città ligure come una «Repubblica del marmo»¹.

Già nel IX secolo il *Mare Nostrum* si popola di imbarcazioni a vela latina² che, col tempo, vengono modificate e adattate in base alle esigenze dei diversi popoli che le impiegano per la pesca e per trasporti di merci varie. Nei cantieri navali liguri si assimilano le conoscenze dei maestri d'ascia catalani, sorrentini e balcanici e si producono centinaia di latine, localmente note come pinchi, fregate, tartane, cimbe, polacche, feluche, saette, gondole, ma soprattutto leudi e liuti, queste due ultime non a caso presenti in grandissimo numero nella rappresentazione del porto di Genova di Cristoforo De Grassis che, ancorché datata 1597, ripropone una veduta del 1481 (fig. 1)³.

Il leudo e il liuto presentano analogie ma anche differenze. Essi sono simili nel fondo piatto, nella marcata curvatura del ponte, nella caratteristica presenza del bompresso (l'asta che si estende orizzontalmente oltre la prua) che porta il fiocco. Il liuto è caratterizzato da due alberi, di cui quello di prua maggiormente inclinato in avanti rispetto all'unico albero, comunque obliquo, del leudo (fig. 2)⁴. Queste distinzioni, per lo più di natura tecnica, non sono però sempre colte dai redattori dei documenti che qui si analizzeranno, dove il leudo e il liuto sono spesso e indifferentemente citati nella forma latina *lembum*, *leudum*, *liutus*⁵.

¹ Tali argomenti sono ampiamente analizzati in Santamaria 2025.

² Esse appartengono al grande ceppo delle imbarcazioni di origine araba con la caratteristica vela triangolare fissata all'antenna. Cfr. Panella 2015.

³ Poleggi 1976, p. 112; Campodonico 1991, p. 111.

⁴ Sul leudo cfr. De Negri 1970; Gatti 1999, pp. 201-211; Tarpani, Spina 2001; Bo 2001; Panella 2002 e 2015.

⁵ Per queste ragioni nelle pagine che seguono si è prevalentemente adottata la dizione leudo, specificando altre forme laddove espressamente riportate dalle fonti. D'altra parte, anche chi si è occupato di tale argomento da un punto di vista essenzialmente nautico ha riscontrato difficoltà nel distinguere il leudo dal liuto. Per esempio, Bellabarba, Guerrieri 2011, p. 142, premettendo la comune origine delle due imbarcazioni, si chiedono «se sia esistita o no una reale distinzione dal leudo, o se si tratti di sinonimi. Sulla questione non ci è stato possibile giungere a conclusioni certe». Gli autori forniscono pochi dati tecnici sul liuto, mentre si soffermano con maggiori dettagli sul leudo (ivi, pp. 136-141).

Al momento, la più antica citazione di un leudo ligure è del 7 novembre 1356, giorno in cui Giovanni Gragnone di Sestri Ponente vende per 30 fiorini a Marino Papatoa di Ischia e Ansaldo de Mustari il leudo *Sant'Antonio* ancorato nel porto di Genova⁶. In genere i leudi solcano il Mar Ligure e scendono nel Tirreno ma all'occorrenza possono sconfinare nello Ionio, risalire l'Adriatico fino a Venezia e approdare sulle coste spagnole e maghrebine. Proprio grazie a queste imbarcazioni, che non viaggiano mai a stiva vuota, fin dal Medioevo i liguri fanno giungere nel porto di Genova, ed esportano verso altri lidi, le più disparate merci: in generale grano, riso, pesce, frutta, tessuti, vasellame, sabbia, ardesia, legna e generi specifici come l'olio della Corsica, il vino dell'isola d'Elba, i formaggi della Sardegna, i fichi secchi e lo zibibbo della Calabria e della Tunisia, la pietra pomice di Lipari, quest'ultima utilizzata anche per la lucidatura del marmo, un materiale che diventa oggetto di interesse per i patroni liguri forse già nel secolo XIV⁷.

Sono necessari un paio di mesi per costruire un leudo o un liuto nei cantieri del sobborgo genovese di Sampierdarena, ma più di frequente a Varazze o Arenzano a Ponente e nella riviera opposta a Riva Trigoso, Chiavari e in particolare Lavagna⁸. Da quest'ultima provengono i più intraprendenti patroni: i San Michele, i Tiscornia, gli Anselmi, i Ravenna, i Merli, i Castagnola, i Frugone, tutti marinai abituati da sempre a trasportare materiali lapidei, a partire dall'ardesia che si cava nei monti alle spalle del borgo (fig. 3)⁹.

Per manovrare un leudo sono sufficienti poche unità di marinai coordinate dal patrone, ma gli equipaggi risultano quasi sempre più consistenti. Tra i secoli XIV e XV queste imbarcazioni hanno una portata variabile fra le 2,5 e le 11,5 tonnellate, valori destinati a salire successivamente, tanto che tra 1778 e 1783 sono una trentina i leudi battenti bandiera genovese di portata compresa tra 29 e 95 tonnellate¹⁰.

Di norma i blocchi di marmo caricati ad Avenza pesano non più di 10 tonnellate¹¹ e possono quindi essere agevolmente caricati sui legni qui considerati.

⁶ Ferretto 1904, p. 249.

⁷ Già nel 1382 è attivo ad Avenza, il punto di imbarco di tutti i marmi apuani, tale Pannocchia di Lavagna, nell'occasione peraltro coinvolto come fornitore di ardesia. Klapisch-Zuber 1973, p. 272, nota 13.

⁸ Gatti 1999, pp. 285-287, 295-296, 298-299, 301-303, 311-315, pubblica nove contratti per la costruzione tra 1597 e 1748 di altrettanti bastimenti assimilabili al leudo che, però, sono nominati a volte con un solo termine, a volte con una doppia specifica, ulteriore monito alla prudenza (nel 1597 «lembum sive cimbam», nel 1668 «lembum sive tartana», nel 1748 «tartana fatta a modo di pinco»). Le dimensioni delle due tartane censite nello studio citato (mt 12 x 5 e mt 14,14 x 6,07) sono di poco maggiori rispetto a quelle dei leudi e dei liuti, mediamente di mt 9 x 3. Sul pinco cfr. Gatti 1999, pp. 214-218 e Panella 2006. Sulla tartana cfr. Gatti 1999, pp. 222-226.

⁹ Cfr. Boato 2013, pp. 26-30.

¹⁰ Gatti 1999, p. 210.

¹¹ Klapisch-Zuber 1973, p. 107; Mannoni, Mannoni 1978, p. 201.

La caratteristica principale del leudo, non attribuibile ai ben noti navicelli fino ad oggi considerati quali unici vettori del marmo¹², è infatti costituita dal fatto di poter essere tirato a riva per le operazioni di carico e scarico, in parte sfruttando anche l'alternanza tra bassa e alta marea, come avveniva ad esempio a Framura, dove il toponimo «porto delle colonne» indica la stretta insenatura in cui i leudi venivano tirati in secco per imbarcare la pregiata breccia locale¹³.

Fu proprio questa operazione, detta «alaggio» (fig. 4), a solleticare lo spirito imprenditoriale dei patroni liguri e ad innescare il loro percorso di specializzazione nel commercio lapideo. Infatti, uno dei grandi problemi relativi al trasporto del marmo è costituito dall'accesso delle barche ai punti d'imbarco, spesso penalizzati da acque poco profonde, circostanza che obbliga un oneroso trasbordo con piccoli natanti verso le navi ancorate al largo, come peraltro avvenne sempre ad Avenza: il ricorso al leudo evita questa doppia operazione.

La caratura non eccessiva di quest'imbarcazione fa sì che essa possa entrare in ogni porto per scaricare, affiancandosi al pontile, sfruttando attrezzature come le *taglie* o *capre* (fig. 5), sorta di argani sorretti da due o tre pali¹⁴ che risultano in dotazione dei principali scali mediterranei già alla fine del secolo XV¹⁵. Si vedrà in seguito come, certamente su suggerimento o su richiesta degli stessi marmorari, attrezzature simili vengano installate a bordo del leudo per movimentare i blocchi sull'imbarcazione e dall'imbarcazione.

I contratti notarili medievali attestano che a Carrara i marmi sono affidati al barcaiolo «posita in barcis», delegando quindi al fornitore le operazioni di carico. Successivi contratti citano però sempre più frequenti consegne «ad orlo di barca». Secondo Klapisch-Zuber entrambe le formule indicano che le operazioni di carico vengono eseguite da colui che fornisce la merce¹⁶, ma è più probabile che la seconda modalità, pienamente in voga solo a partire dalla

¹² Sul navicello cfr. Gatti 1999, pp. 239-240; Bavastro 2003.

¹³ Tale denominazione potrebbe avere avuto origine dall'eccezionale carico avvenuto nel 1604 dei due enormi fusti «in marmo nero con macchie bianche [...] di straordinaria grandezza», alti cioè oltre 7 metri e di diametro superiore a un metro, destinati al presbiterio della chiesa genovese del Gesù. Raffo 1996, p. 188. È opportuno rimarcare che le operazioni di trasporto qui discusse avevano per oggetto non solo i marmi apuani, ma anche tutta una serie di pietre colorate, molte delle quali liguri, che a partire dalla seconda metà del Cinquecento diventano essenziali principalmente per la decorazione degli edifici religiosi rinnovati in epoca controriformistica, cfr. Di Castro 1994. Sulle pietre liguri cfr. Santamaria 2019, Santamaria 2025, cap. IV.

¹⁴ Klapisch-Zuber 1973, nota 60 p. 106. Cfr. anche le voci *argano*, *capra* e *traglia* in Marconi 2000, pp. 115, 117, 120.

¹⁵ Ancora nel secolo XIX Avenza è descritta come «Spiaggia frequentatissima per cagione dei marmi di Carrara che costà si caricano con semplicissimo meccanismo, introducendo fra due grosse antenne i piccoli legni per ricevere i massi sospesi in alto da un argano, mentre una palizzata a guisa di rulli spianati agevola ai navicelli la discesa nel lido inclinatissimo e non approdabile dai legni superiori alle venti tonnellate», definizione quest'ultima che bene si adatta ai leudi liguri. Repetti 1833-1846, I, p. 143.

¹⁶ Klapisch-Zuber 1973, p. 304.

seconda metà del secolo XVI, indichi la consegna del marmo non imbarcato ma solo accostato alla barca del destinatario, al quale era affidata la responsabilità delle operazioni di stivaggio. Cronologicamente ciò coincide con l'accresciuta specializzazione dei patroni liguri, i quali – come si è detto – riescono ad arrivare con i leudi sulla spiaggia o hanno in dotazione attrezzature in grado di facilitare il carico.

Non sappiamo esattamente quando la marineria genovese entri nel *business* del marmo, ma a fine Quattrocento è certo un fatto assodato, visto che un personaggio d'eccezione si affida preferibilmente ai patroni liguri nel momento in cui necessita di spostare marmi dalle cave carraresi ai suoi cantieri fiorentini e romani: Michelangelo Buonarroti¹⁷.

Nell'estate del 1498 il grande artista ricompensa con 68 ducati «Simone marinaro» patrone della «barcheta dei marmi», diminutivo che sottende un bastimento di piccola portata, probabilmente un liuto o un leudo, salpato più volte tra giugno e luglio da Avenza per Roma¹⁸. Dopo l'accordo per il trasporto di 16 carrate di marmo apuano stipulato nel 1511 col patrone Pierino da Lavagna¹⁹, i rapporti tra l'artista e Genova si fanno più fitti quando deve fare fronte al rivestimento della facciata della chiesa fiorentina di San Lorenzo, un'impresa promossa con decisione da Leone X che obbliga Michelangelo a mettere in secondo piano le cave carraresi a favore di quelle versiliesi, poste sotto il diretto controllo mediceo²⁰. Lo scultore si deve così confrontare con i problemi derivanti dal trasporto dei marmi diretti a Firenze che risalgono l'Arno fino a Signa da Pisa, città nella quale opera uno dei principali referenti di Michelangelo, Francesco Peri, governatore del Banco dei Salviani, il braccio amministrativo dei Medici nella gestione dei giacimenti di Seravezza e Pietrasanta²¹. Questo cambiamento di rotta è però foriero di diversi problemi insorti sia con i poco affidabili cavatori versiliesi, sia con i trasportatori toscani. Ciò provoca anche attriti con il marchese di Massa e Carrara Alberico Malaspina, il quale – per contrastare l'azione medicea – impone tattiche ostruzionistiche

¹⁷ Sui rapporti di Michelangelo con Carrara cfr. Lazzoni 1875; Barocchi, Ristori 1965-1983; Bardeschi Ciulich, Barocchi 1970; Barocchi, Loach, Ristori 1988-1995; Rapetti 2001.

¹⁸ In Rapetti 2001, p. 13 Simone è detto «di Lavagna», cosa del tutto probabile anche se non espressamente indicata nei documenti pubblicati da Hirst 1985, p. 156.

¹⁹ Milanese 1875, p. 713. L'unità di misura per il trasporto del marmo è la carrata. In un atto del 1587 relativo ai marmi caricati sulla «Nunziata di Firenze», barca di 1000 cantari (quasi 50 t) di portata, la «carrata ordinaria in loco Carrare» equivale «vulgariter dicendo per quanto può tirar un par de bovi». Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 2697, Francesco Carexeto, 10 ottobre 1587, doc. 354. Anche se, nell'accordo del 10 dicembre 1505 con Guido d'Antonio di Biagio e Matteo Ducarello di Carrara, Michelangelo afferma che la carrata equivale a 2500 libbre fiorentine, cioè Kg 850 (Ivi, p. 63), nei contratti di nolo la carrata è sempre calcolata a volume ed equivale a 25 palmi cubici genovesi, cioè $\frac{3}{4}$ di tonnellata. Cfr. anche Klapisch-Zuber 1973, nota 54 p. 104.

²⁰ Cfr. Felici 2015.

²¹ Il Banco Salviani risulta anche proprietario di «una barcha di nostra ragione per e' dua $\frac{2}{3}$ » con Gregorio di Pisano da Portovenere. Bardeschi Ciulich 1993, p. 1044.

ai marinai liguri attivi sulla spiaggia di Avenza. Lo scultore si trova in mezzo a un guado da cui cerca di trarsi operando in prima persona oppure affidandosi, con molte remore, ai pisani. Genova e i liguri approfittano dell'occasione e si pongono come interlocutori di entrambe le parti. Michelangelo prende accordi diretti con il patrone Girolamo di Portovenere²², ma soprattutto si reca nei primi mesi del 1518 «insino a Gienova a cercare delle barche per caricare e' marmi che io ò a Carrara», pronti per essere imbarcati²³.

Nel corso di questo soggiorno genovese, passato totalmente sotto silenzio dalla critica, Michelangelo riesce a reperire solo quattro barche, un numero insufficiente per trasportare i marmi in attesa sulla spiagge toscane. Il 18 agosto successivo Peri scrive allo scultore di avere saputo come egli abbia incontrato a Seravezza «uno di riviera d[i] Genova e àvi hoferto parecchie barche che vi porteranno qui e' vostri marmi», aggiungendo che anche i Salviati hanno

parlato chon più d'uno d[i] questi padroni d[i] barche di riviera, e tutti c[i] ànno promesso, ma noi non siamo venuti a chonclusionione, perché fino a tanto non sapiamo chome s'anno a d[i]scharicare non ci vogliamo ubrighare a chosa alchuna; e saria facil chosa che uno d[i] que' padroni fussi venuto chostì a parlarnne chon voi, perché questa chosa fa per loro, perché venghono qui voti a chonperare grani e quello ghuaagnieranno de' marmi sarà trovato²⁴.

La propensione ai carichi misti da parte dei barcaioli liguri e le difficoltà riscontrate nel trovare imbarcazioni da impiegare per il solo trasporto di marmi è confermata il 12 settembre seguente, quando i Salviati affermano di avere fatto

ongni diligenza di mandare chostì barche per levare e' marmi, di qualità posino levare pezi di 6 e 7 e 8 charate. E perché quivi non è disegno, aviamo ordinato a Portovenieri e a Genova, a uomini sufizienti, vedesino chom ogni loro forza di mandare costì bar[c]he per fare tale opera ... ché, quando àno altro che portare, no vogliano portare marmi²⁵.

Questa frase induce a pensare come nel secondo decennio del XVI secolo il commercio del marmo non sia ancora un'attività mercantile pienamente indipendente, ma non è da escludere che la ritrosia dei marinai liguri si debba contestualizzare nella diatriba cui si è accennato, anche perché nella stessa lettera i Salviati propongono allo scultore la costruzione di due imbarcazioni

²² Lettera del 6 agosto 1518. Barocchi, Ristori 1965-1983, vol. II (1967), p. 46.

²³ Lettera di Michelangelo al suo «garzone» Pietro Urbano del marzo 1518. Milanese 1875, p. 385. Contestualmente scrive al fratello Buonarroto a Firenze: «Sono stato a Gienova e ò condotto quattro barche alla spiaggia per caricargli». Ivi, p. 135. I documenti michelangioleschi qui e in seguito citati sono riportati nella stessa forma in cui sono pubblicati ed esulano quindi dalle modalità di trascrizione adottate nel presente studio.

²⁴ Ivi, pp. 63-64.

²⁵ Ivi, pp. 79-80.

ad hoc nei cantieri genovesi, il cui personale di bordo sarebbe stato fornito da tale Polidoro, uomo di fiducia dei Salviati insediato a Portovenere²⁶. Michelangelo non ne ha però nessuna intenzione. I pisani si piegano e il 7 ottobre 1518 Peri informa lo scultore che «per levare e' marmi grossi, abbiamo mandato a Genova a chonperare una barcha che lievi 10 charrate, altrimenti non si potevono chondurre questi pezzi grossi»²⁷. L'intricata questione verrà risolta solo grazie a multipli viaggi di barche di media portata, probabilmente leudi o liuti, reperiti lungo l'intera riviera ligure orientale, soprattutto dal collaboratore di Michelangelo Pietro Urbano che con questo preciso scopo si stabilisce a Portovenere²⁸. Il flusso dei legni che si muovono tra Avenza, Pietrasanta, Seravezza e imboccano la Bocca d'Arno è testimoniato molto bene da due documenti redatti da Francesco Peri nei quali emerge con evidenza la dinamica composizione della marineria ligure, formata da imbarcazioni (la cui portata è compatibile con quella dei leudi e dei liuti) provenienti dai borghi di Lavagna, Chiavari, Rapallo, Sori, Levante, Bonassola, San Terenzo, Lerici e Portovenere, tutti al servizio dei Salviati, dei Medici e, quindi, di Michelangelo²⁹.

Il fatto che un personaggio del calibro di Michelangelo affidi i suoi preziosi marmi alle imbarcazioni liguri è quindi sinonimo della notorietà di cui essi godevano già a cavallo tra i secoli XV e XVI e della riconosciuta perizia dei loro patroni.

Tale situazione si consolida nel pieno Cinquecento e nel Seicento sull'onda della crescente richiesta di marmi, non solo bianchi e non solo provenienti da Carrara, innescata dalla Controriforma³⁰. I patroni liguri si fanno trovare pronti e uniscono le loro forze a quelle dei marmorari attivi a Genova, dal 1599 organizzati in una propria corporazione di mestiere³¹. Questo sinergico rapporto si attua nella commissione ai maestri d'ascia liguri di imbarcazioni apposi-

²⁶ «Ora, a voi istà e' risorvervi se volete fare dete bar[c]he; e parendovi di farle, noi per amore vostro c'ingengnieremo farvi servire, che a Genova manderemo uno huomo sufiziente, che in brevi di farà fare tale bar[c]he al proposito. E vedremo che questo nostro amicho, che è Pulidoro da Portovenere, che vi trovi huomini, per padronegiarle, sufizienti, fedeli e buoni». *Idem*.

²⁷ Ivi, p. 89.

²⁸ Il 19 agosto 1519 Pietro scrive: «È stato burascha i[n] mare, no sono potuto ire a Portovenere; ma se domani sarà buon tenpo, andrò a Portovenere e charicherò e' marmi, e poi me ne verò a Firenze». E il 24 seguente: «E più v'aviso chome sono stato a Portovenere e ò trovato barche che veranno a charichare una preta, fatto San Bartomeo». Ivi, pp. 198-199.

²⁹ Ivi, p. 89. I due documenti redatti da Peri sono un estratto-conto intitolato «Partite di Michelagnio schultore cho' Salviati di Pisa» relativo al periodo 8 aprile 1518-12 aprile 1519, e una ricevuta del 7 febbraio 1520. Cfr. Bardeschi Ciulich, Barocchi 1970, XXV, pp. 24-29 e la loro trascrizione in Bardeschi Ciulich 1993.

³⁰ Cfr. nota 13.

³¹ Il primo documento ad oggi attestante l'inequivocabile esistenza della corporazione dei marmorari, ormai definitivamente separata da quella dei muratori, è del 1° novembre 1599. Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 6379 bis, Giulio Romairone, doc. 3. Cfr. Santamaria 2025, cap. I.

tamente costruite per veicolare il marmo, un fenomeno dipendente anche dal fatto che i marmorari sono gestori, o addirittura proprietari, di cave e possedere una propria barca costituisce, com'è facile immaginare, un valore aggiunto.

Ben lo comprende nel corso della sua attività genovese Pierre Puget, che nel 1664 promuove la costruzione sulla spiaggia di Varazze (fig. 6) di una «tartana con corredi, armamenti et apparati» di 500 cantari di portata, cioè quasi 25 tonnellate³². L'atto notarile³³ specifica che l'imbarcazione è a disposizione dello scultore, forte della sua quota di partecipazione del 50%, mentre la restante metà si divide tra il patrone varazzino Benedetto Ventre e la società costituita da Filippo e Giacomo Frugone, evidentemente i fornitori di fiducia dell'artista marsigliese a Carrara, città nella quale si sono trasferiti dalla natia Lavagna proprio per seguire la loro attività legata al trasporto lapideo. Sei anni dopo Giacomo Frugone fu Benedetto, forse la stessa persona appena citata, a suo nome e per conto di Carlo Solari e del figlio di quest'ultimo Daniele, dichiara di avere ricevuto da Puget L. 650 quale compenso per alcuni marmi inviati allo scultore con la «cimba» *Santa Caterina*³⁴.

Anche i Del Medico, la nota famiglia carrarese di imprenditori del marmo, non prescinde da questa pratica nel momento in cui – nel 1655 – decide di investire con determinazione nel settore dei trasporti, acquistando presso il patrone Quilico Richeri di Cavi di Lavagna il 50% di una imbarcazione provvista di «tutti li attrecci, arnesi, e la metà dello schiffo di portata di carrate 11 sino in 12 novo fiamante», quindi probabilmente un leudo, sebbene il notaio carrarese parli genericamente di «barca»³⁵.

Ancora più mirate e dettagliate sono le carte riferite a due successive costruzioni di imbarcazioni, espressamente definite liuti, promosse da noti marmorari. Nel 1715 il patrone Santino Codeviola di Cavi di Lavagna afferma che

sta facendo fabricare nella spiaggia dei detti Cavi un liuto nominato Nostra Signora del Carmine, Sant'Antonio di Padova, Santa Giulia e le Anime del Purgatorio di portata di mine 300 circa e dichiara che detto liuto quanto sii per una quarta parte si sta fabricando ... d'ordine e proprii denari del nobile Gaetano Quadro³⁶.

A questo marmoraro l'anno seguente lo stesso patrone rilascia la quietanza della quarta parte di L. 4006.13.4, il costo totale dell'imbarcazione, e promette

³² 1 mina = 2 cantari e 1 cantaro = Kg 47,6496. Giaccherio 1973, p. 465. L'artista francese fu a Genova più volte tra 1660 e 1691. Belloni 1988, pp. 126-138.

³³ Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 8346, Giuseppe Celesia, 10 marzo 1664, citato a Herding 2023, II, doc. A.6.2.b, p. 75.

³⁴ Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 7632, Carlo Merello, 21 maggio 1670, *quitatio*, trascritto in Herding 2023, II, doc. A.6.2.d, p. 75. La moneta usata da Puget è la lira genovese, unità di conto divisa in 20 soldi da 12 denari, che in seguito verrà più volte citata.

³⁵ Federici 2014, pp. 86, 97. Sui Del Medico cfr. Della Pina 1996.

³⁶ Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 9225, Alessandro Alfonso, 4 dicembre 1715. La portata di 300 mine equivale a oltre 28 tonnellate.

di custodire, governare et amministrare bene e fedelmente detto liuto e suoi attrezzi e ... in fine d'ogni viaggio prontamente pagarle e sborsarle la portione ad esso spettante per la detta quarta parte di tutti quei utili e guadagni che si faranno in ogni viaggio ... col detto liuto³⁷.

Quindi, $\frac{1}{4}$ di investimento avrebbe fruttato al marmoraro $\frac{1}{4}$ di guadagno. Allegato al contratto notarile è l'elenco dei costi sostenuti per la costruzione della barca che iniziano con la spesa «per far segare da Sansone li legnami». Dal dettaglio veniamo così a conoscenza dei compensi giornalieri e del numero delle giornate di lavoro impiegate per la costruzione dell'imbarcazione dai vari maestri d'ascia (poco meno di 60 giornate) e dai calafati (39 giornate). Ma il nostro interesse ricade soprattutto sulle «2 taglie grosse per alzare li marmi», gli argani già citati, e su di un particolare tipo di cavo, lo «scionco per far un lavoro d'alzare li marmi». Tutte queste voci sono elencate in una sorta di conto finale, dal quale si può dedurre che nella costruzione di un leudo il legname incideva per il 40% dei costi, le vele per il 10%, la «pece, stoppa e catrame» necessari alla calafatura per il 4%, i «chiodi e ferri» per il 15%, «cavi e gome-ne» per il 20%, la manodopera per il 13% circa.

Sempre nel 1715 un altro patrone, «Benedetto Luxetti quondam Gio. Battista del luogo della Riva di Sestri di Levante» (oggi Riva Trigoso), confessa a un marmoraro ben noto agli studi, Giovanni Battista Torre, di avere ricevuto L. 627.14.11, somma equivalente alla quarta parte «d'un liuto o sia tartana da esso padron Luxetti ultimamente fatta fabricare nella spiaggia di Varazze». Allegato è il «conto della barcha ò sia inventario» redatto il 7 gennaio 1716. L'uso per il quale è costruita questa imbarcazione (detta all'interno dello stesso documento ora tartana, ora liuto ora barca) si comprende da particolari tipi di canapi e anelli di cuoio definiti «parome e strepi per imbragare marmi»³⁸. La caratteristica tipica del leudo si evidenzia nelle «3 taglie da tirare in terra il leuto et per caricar» e nelle «carene», cioè le chiglie laterali impiegate per le operazioni di carico che sono prodotte e tirate «da Bedizano alla spiaggia d'Avenza», dove probabilmente vengono conservate per essere pronte all'uso ogni volta che si rendono necessarie³⁹.

L'intraprendenza dei patroni liguri fa sì che essi allarghino ad altri lidi il loro raggio d'azione nella costruzione delle imbarcazioni, a partire dall'area di Carrara, dove fin dal primo Settecento si assiste a una crescente importanza del loro ruolo. Malgrado le attenzioni dei Cibo Malaspina, Avenza resta poco più che un semplice punto di carico, privo di un faro o di strutture portuali,

³⁷ Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 9226, Alessandro Alfonso, 7 aprile 1716, *quitatio et promissio*, pubblicato in Santamaria 2013.

³⁸ Su tali termini tecnici cfr. Gatti 1999, pp. 413, 417.

³⁹ Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 9225, Alessandro Alfonso, 18 novembre 1715, *quitatio*.

dove i marmi sono letteralmente spiaggiati (fig. 7), mentre a Carrara non vengono introdotti istituti finanziari o forme di gestione amministrativa che erano usuali nei più organizzati porti del Mediterraneo. Se si eccettuano le fonti notariili, il rudimentale apparato burocratico cibeo non produce documentazione dalla quale dedurre il flusso dei traffici, la provenienza e la destinazione dei bastimenti o l'entità dei carichi. Proprio in questa falla del sistema si inseriscono i patroni liguri, con i quali i carraresi hanno un rapporto contrastato perché da una parte essi sono visti come rapaci sottrattori delle risorse indigene, ma dall'altro offrono possibilità di impiego alla manovalanza locale nelle operazioni di alaggio e di carico delle imbarcazioni che avvengono entrambe a forza di braccia. A ciò si aggiunga che è grazie agli stessi bastimenti liguri, di cui si è ricordata la versatilità dei carichi, che arrivano in questo territorio regolari rifornimenti di derrate alimentari (grano, caffè, cacao, spezie, vino, sale) e di altri materiali essenziali per la vita quotidiana non altrimenti reperibili in loco (tessuti, sabbia, tabacco, solo per citarne alcuni). I patroni che giungono a caricare ad Avenza per conto di committenti e marmorari danno vita a un mercato minore, quello dei mortai, delle marmette, dei lavelli, dei camini, dei piccoli elementi architettonici acquistati direttamente dai cavatori, un traffico al limite della legalità difficile da intercettare che infatti è riscontrabile solo nei cosiddetti *Quadernetti* del Banco di San Giorgio, dove è registrato a scopo fiscale il flusso di tutti i navigli transitanti in ogni porto della Repubblica di Genova⁴⁰. Si tratta di un flusso commerciale che, pur non entrando mai in concorrenza con i grandi mercanti, ha un suo peso nell'indotto del marmo e anche una valenza sociale nel contesto carrarese, ponendosi i patroni quali nuovi (e immediatamente solvibili) referenti per i cavatori e i piccoli produttori locali.

⁴⁰ In tali documenti, conservati in diverse serie archivistiche dell'Archivio di Stato di Genova, in particolare del fondo del *Banco di San Giorgio*, sono registrati il proprietario della barca, il porto di provenienza, quello di destinazione e – cosa più importante – il carico dei navigli approdati o partiti dai singoli porti. I «quadernetti» più regolari riguardano la gabella dei carati, più propriamente «cabella caratorum et drictuum», la cui tenuta inizia nel tardo Cinquecento e prosegue, purtroppo con gravi lacune, per i due secoli seguenti. Grazie a questi rapporti la dogana di Genova è in grado di accertare tutti i flussi commerciali tra la periferia e la capitale. Nei «quadernetti» dei commissari dei borghi marinari del Levante come Portovenere, Levanto o Framura si ritrovano quindi le registrazioni dei passaggi dei bastimenti provenienti dai punti di imbarco dei marmi toscani e anche di quelli caricati nei porti afferenti alle cave liguri. Strumento essenziale di controllo era la bolletta («spaccio»), emessa nella dogana d'ingresso, che seguiva la merce sino a quella di pagamento (se diversa dalla prima) e poi tornava a quella precedente a comprova del pagamento stesso; per le merci estere, che dovevano passare per la dogana di Genova, il pagamento avveniva in quest'ultima e la bolletta accompagnava la merce fino al luogo di consumo (se diverso dalla capitale) o al confine (se in transito per l'estero); anche quando la merce era trasportata da una riviera all'altra, essa doveva viaggiare con una bolletta da presentarsi a Genova quando vi transitava, consegnarsi alla dogana di arrivo e poi rimandarsi a quella di partenza. Sulle imposte che colpivano il commercio genovese cfr. Di Tucci 1930. Sulla gestione amministrativa di San Giorgio cfr. Piccinno 2000, pp. 67-109 e, per un quadro d'insieme sull'istituto genovese, Taviani 2022.

All'interno di questo dinamico contesto, a partire dal primo Settecento e forse per limitare tali potenziali pericoli, cresce il numero delle società tra i patroni liguri e i mercanti attivi a Carrara, nelle quali le competenze di ognuna delle due parti è messa al servizio dei contraenti. E, replicando i casi liguri sopra riportati, sono diverse le compartecipazioni attivate a Carrara per la costruzione di nuovi leudi, allestiti sempre nei cantieri liguri, da parte di mercanti e di notabili o uomini di legge che si "convertono" al mercato dei marmi⁴¹.

È probabilmente questo un motivo (se non il principale) per cui alcuni membri delle più intraprendenti famiglie di patroni liguri si spostano a Carrara, dove affittano ma spesso acquistano casa e vi trasferiscono la famiglia, venendo anche accettati nelle Vicinanze⁴², tanto che alcuni nomi che passano per carraresi, come i più volte citati Frugone, Anselmi, Ravenna e Tiscornia, sono invece tipici dei borghi del Levante ligure.

L'intraprendenza dei lavagnini penetra anche nell'Italia meridionale, ritrovandovi Gio. Maria Caffarello «del luogo delli Cavi de Lavagna» che nel 1779 sta costruendo «nella spiaggia di Castell'amare di Sabbia, regno di Napoli, un liuto nominato Nostra Signora delle Grazie», di portata di 700 mine⁴³. Il già ingente costo sostenuto, L. 9.840, non comprende però la spesa per «compra d'altri attrezzi da marmo necessarii per detto liuto» (fig. 8). La conferma della specifica destinazione d'uso del liuto è data anche dai nomi dei compartecipanti alla sua costruzione, divisi tra noti imprenditori lavagnini del settore, lo scultore Giovanni Baratta «di Carrara», un altro Caffarello «abitante in Napoli», città nella quale agisce anche Antonio Chiappara, figlio di Bartolomeo e senz'altro imparentato con il noto mercante Giacomo Chiappara⁴⁴. Gio. Maria Caffarello si riserva il patronaggio del liuto «con facoltà ... di navigarlo per qualunque parte del Mondo, destra e sinistra», promettendo di dividere

⁴¹ Musetti 2007, p. 459, cita i casi dei Luciani e dei Lizzoli nella prima metà del secolo XVIII. Un altro esempio è costituito dalla barca di 27 carrate di portata costruita nel 1720 a Varazze in società tra il patrone di Avenza Stefano Crudeli e i tre mercanti di Carrara Andrea Vaccà, Fabio del Medico e Gio. Domenico Lazzoni. Si noti come a metà Settecento Giulio Andrea Lazzoni, erede dell'azienda familiare dal citato zio Gio. Domenico, tenga al suo servizio cinque barche, di cui ben quattro sono patronate da capitani liguri. Santamaria cds. Casi del genere si verificano comunque già del secolo precedente: per esempio, nel 1677 i carraresi Michele Monzoni e Andrea Andreoli comprano la metà del leudo di Bernardo Anselmi di Lavagna. Massa, Archivio di Stato, *Notarile Carrara*, 118, Domenico Carloni, 24 novembre 1677, cc. 75r-v.

⁴² Ciò è reso possibile anche grazie alle modifiche di accesso alle Vicinanze introdotte dagli Statuti di Carrara del 1574. Piccioli 1991.

⁴³ Genova, Archivio di Stato, *Notai di Chiavari*, 8273, Giovanni Battista Gritta, 16 ottobre 1779, doc. 318.

⁴⁴ Nel 1747 Chiappara è in affari col carrarese Giulio Andrea Lazzoni. Santamaria cds. Nel 1750 fornisce due colonne per il palazzo del cardinale Coscia. Di Furia 2007-2008, p. 175. Nel 1753 provvede il materiale per l'«altare e cona di marmo della Cappella della Madonna Santissima di Caravaggio, eretta dentro la chiesa delle Scuole Pie fuori Porta Reale», opere realizzate da «Biase Salvati maestro marmoraro». Rizzo 2007, p. 345.

alla fine di ogni viaggio gli utili «alla rata delle loro rispettive partecipazioni», tutte espresse⁴⁵, «consistendo di caratti ventiquattro come si pratica e stila fra patroni da vascelli di sudetto luogo» di Lavagna.

L'uso di dividere la proprietà delle imbarcazioni liguri in ventiquattro quote, dette *carati*, vigeva comunque in tutto il territorio sottoposto al dominio genovese, come a Varazze, dove a metà del secolo XVIII Benedetto Frugone, uno dei più attivi mercanti di marmi dell'epoca, dichiara di «avere fatto di fresco fabricare nel luogo di Varaze un liuto intitolato Nostra Signora delle Grazie de suoi proprii denari»⁴⁶. Questa specifica identifica Frugone con il caratista di maggioranza, ovvero colui che era definito *patronus in terra* (o *diretto*) per distinguerlo dal *patronus in mari* che si occupava della navigazione⁴⁷. Per la costruzione del liuto, che era anche dotato del suo «schiffo», cioè la piccola scialuppa di salvataggio, il lavagnino aveva speso L. 5192.3.4, riservandosi 16 carati. Gli altri caratisti sono un religioso e due patroni, rispettivamente il reverendo Pietro Maria Ghirardello per quattro carati e per due ciascuno Cristoforo Richeri e il poc'anzi Bartolomeo Chiappara. I caratisti diventano partecipi del liuto costruito da Frugone, pagandogli la cifra di L. 216.6.9 per ogni carato. Ciononostante Frugone

si risalva il patronaggio tutto di sudetto liuto o sostituire patrone o essercitare del medemo Giacomo suo figlio o Giuseppe suo fratello tutte le volte che a lui parrà e piacerà e quello navigarlo e noleggiarlo o farlo navigare e noleggiare per qualonque parte del monto tanto alla destra quanto alla sinistra», fermo restando la corresponsione ai compartecipi del «reliquato de noli e guadagni che rissultaranno ... per la loro rispettivamente porzione de caratti di sopra dichiarati.

Il trasporto di marmi assicura agli armatori guadagni che derivano essenzialmente dal servizio di «nolo» dell'imbarcazione (*nautilitio*)⁴⁸. Nel primo Cinquecento esso viene versato ad Avenza all'inizio del viaggio e per una tratta verso Genova o Roma costa quanto il valore lordo del marmo all'imbarco⁴⁹. Ma il saldo del nolo può essere rimandato anche a fine viaggio, come fa nel 1647 Giuseppe Ferrandino che da Carrara, dove è impegnato a procacciare marmi «per la fabrica del coro della chiesa di San Siro di Genova», nomina suo procuratore a Genova Gio. Pietro dell'Angelo «per pagar noliti

⁴⁵ Giuseppe Anselmi 6 carati e $\frac{3}{4}$; Antonio Chiappara 1 carato; Giovanni Battista e Antonio Anselmi 1 carato; Gio. Maria Mazzino 1 carato; Gaspere Ravenna 1 carato; i fratelli Giovanni Battista e Marcantonio Frugone 1 carato; Giulio Ravenna $\frac{1}{2}$ carato; Giuseppe Caffarello 3 carati; Giovanni Baratta 2 carati, per un totale impegnato di 17 carati e $\frac{1}{5}$, restando il rimanente in capo a Gio. Maria Caffarello.

⁴⁶ Genova, Archivio di Stato, *Notai di Chiavari*, 8253, Giovanni Battista Gritta, 20 gennaio 1751, doc. 31.

⁴⁷ Gatti 1999, p. 90.

⁴⁸ Per le forme contrattuali di navigazione cfr. Ivi, pp. 107-124.

⁴⁹ Mannoni, Mannoni 1978, p. 201.

della portatura di detti marmi dalle Alpe di Carrara a Genova»⁵⁰. La quota del nolo è applicata a tutte le singole parti di un'articolata commissione, come evidenziano le annotazioni dei massari della chiesa parrocchiale di Santa Maria del Campo, presso Rapallo, nell'annotare nel 1741 le spese per la cappella di Nostra Signora del Rosario: «Per nolo de marmi della capella del Rosario L. 9.18 ... per nolo delle colonne dato a marinari L. 3.10 ... per nolo d'altri marmi L. 3.14»⁵¹.

Quando invece si stipula un contratto di *mutuum* o «prestito marittimo» il patrone assume la veste di intermediario: alla consegna del marmo sulla barca egli anticipa i $\frac{2}{3}$ del valore del carico che, aggiunti alla caparra già avuta dal committente, gli permette di saldare subito il fornitore dei marmi; giunto a destinazione, lo stesso patrone riceve quindi dal committente i $\frac{2}{3}$ anticipati più il nolo, riservandosi in caso di contestazione la possibilità di vendere il marmo per conto proprio⁵².

Un'altra forma mercantile praticata nel commercio del marmo è l'*accomenda*, chiamata in diverse parti d'Italia e Spagna, e specialmente in Genova ove è più in uso, una sorta di contrattazione marittima, per la quale taluno dà una somma di danaro, o una quantità di merci ad un altro, affinché le trasporti oltre mare per esitarle a conto dell'accomendante, e doverne indi riportare il ricavato, mediante la partecipazione dell'utile, e secondo i patti tra essi convenuti⁵³.

A questo contratto ricorre nel 1710 lo scultore Bernardo Schiaffino nell'affidare al patrone di Camogli Sebastiano Marino merci non definite, ma assai probabilmente marmi da vendere nel corso dell'imminente viaggio del suo leudo per le «parti di Romagna o sia Maremma»⁵⁴. Nel 1722 lo stesso Schiaffino risulta creditore di Benedetto Molfino di Camogli di L. 500 dovute in

cambio marittimo sopra robbe e merci da esso [Molfino] caricate ò da caricarsi sopra il pinco nominato San Giuseppe, padrone Onorato Chiapux francese, nel prossimo viaggio che fra breve deve intraprendere da questo porto ad Almeria et alle sue circostanze et indi di ritorno in Genova⁵⁵.

⁵⁰ Massa, Archivio di Stato, *Notarile Carrara*, 108, Angelo Lombardelli, 5 agosto 1647, cc. 188r-v.

⁵¹ Rapallo, Archivio parrocchiale di Santa Maria del Campo, *Libro dei Conti della Chiesa dal 1705 al 1806*, uscite, anno 1741. Si tratta della cappella a sinistra dell'altare maggiore, eseguita da Alessandro Aprile nel 1741-1743.

⁵² Klapisch-Zuber 1973, pp. 288-289.

⁵³ Azuni 1822, p. 75.

⁵⁴ Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 10440, Nicolò Schiaffino, 25 gennaio 1710. La quietanza della quota versata dal patrone allo scultore (L. 400) è in Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 10261, Quilico Carozzo, 24 marzo 1710, doc. 78.

⁵⁵ Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 10537, David Luigi Spadino, 17 aprile 1722, doc. 229.

Nello stesso anno Gio. Battista Cavaleri di Arenzano si confessa debitore di L. 1.000 ancora nei confronti di Schiaffino per un altro cambio marittimo «in proximo vialio portu Genuae ad insulam Maiorem et exinde de redditu Genuam»⁵⁶. Entrambi i casi, dove si adotta questa ulteriore formula, il *cambio marittimo* appunto⁵⁷, vertevano probabilmente su marmi destinati al mercato iberico, dove le fonti ricordano opere di Bernardo Schiaffino⁵⁸.

I continui rischi della navigazione comportano la stipula di appositi atti e specifiche competenze. Per esempio, negli anni '20 del Seicento, Pietro e Giovanni Battista Frugone sono attivi nel settore delle assicurazioni marittime di imbarcazioni e merci varie spedite o importate per lo più lungo la rotta iberica⁵⁹. Il pericolo di una burrasca è sempre in agguato e sorprende anche i marinai più esperti, anche nella buona stagione: è nel mese di agosto del 1768 che il liuto di Giuseppe Frugone, partito da Avenza e diretto a Marsiglia, affonda nelle acque di Camogli con il suo «carico de marmi, compresa una porzione di quadrette, tavolini e tre statue lavorate il tutto pure di marmo», dopo che il patrone e i suoi tre marinai sono riusciti a calare in acqua lo «schiffo» di salvataggio e, vogando a forza di braccia, approdare a Chiavari «senza aver salvato niente altro che la vita e quanto avevamo in dosso»⁶⁰.

Questo documento contiene in sintesi molti degli argomenti qui trattati: un particolare tipo di imbarcazione ligure, il liuto, una variante del leudo, battente bandiera di Carrara con a bordo un piccolo equipaggio di marinai comandato da un capitano di Lavagna, piccolo borgo marinaro della riviera di Levante e patria dei più intraprendenti patroni liguri. Il liuto, salpato da Avenza, compie una rotta di cabotaggio, costeggiando cioè il litorale ligure verso Marsiglia, via Genova, con il suo carico che varia dalle semplici quadrette per pavimentazioni ai tavolini da arredamento fino alle statue destinate a chiese o

⁵⁶ Genova, Archivio di Stato, *Notai antichi*, 10537 bis, David Luigi Spadino, 25 novembre 1722, doc. 281.

⁵⁷ «Contratto per cui s'impresta da taluno (detto cambista) una certa somma di danaro a suo rischio, e di prende da un altro (detto cambiario) per velersene in traffichi marittimi, a condizione, che in caso di perdita accaduta per qualche fortuna di mare, o accidente di forza maggiore, degli effetti, per i quali essa somma è stata imprestata, non potrà il datore ripetere la medesima, se non se fino alla concorrente di ciò, che sarà sopravanzato: e che in caso di felice ritorno, o che gli effetti fossero periti per intrinseco loro vizio, o per mancamento del capitano, e marinaj, sarà il cambiario tenuto di restituire al cambista la somma istessa, con un certo profitto convenuto per il prezzo, ossia compenso del rischi di detti effetti, assuntosi dal cambista in disarcio de cambiario». Azuni 1822, p. 232.

⁵⁸ «Molte l'opere furono che oltremonti mandò e la più parte furo per le Spagne locate». Ratti 1997, pp. 180-181. In tale sede, lo storiografo aggiunge che Bernardo «Andò pure colà in tal tempo, ma non saprei precisamente ove», frase che potrebbe essere messa in relazione con i due cambi marittimi citati.

⁵⁹ Lo Basso 2011, p. 25.

⁶⁰ Genova, Archivio di Stato, *Notai di Chiavari*, 8268, Giovanni Battista Gritta, 12 agosto 1768, *Testimoniale*.

palazzi, in questo caso francesi. Sfortunatamente la barca va a fondo con tutto il suo carico. Tuttavia, a fronte di questo disgraziato viaggio, ce ne furono altri e innumerevoli andati e buon fine e che, grazie alla documentazione prodotta in tali transazioni, ci permettono oggi di considerare il trasporto del marmo in Età moderna sotto una luce nuova e più chiara.

Riferimenti bibliografici / References

- Azuni D.A. (1822), *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile del sig. senatore Dn. D. A. Azuni*, I, Livorno: Masi Glauco.
- Bardeschi Ciulich L., Barocchi P., a cura di (1970), *I ricordi di Michelangelo*, Firenze: Sansoni.
- Bardeschi Ciulich L. (1993), *Michelangelo e il Banco Salviati di Pisa*, «Annali della Scuola Normale Superiore di Pisa. Classe di Lettere e Filosofia», 3, 23/3-4, pp. 1041-1128.
- Barocchi P, Ristori R., a cura di (1965-1983), *Il carteggio di Michelangelo*, edizione postuma di G. Poggi, 9 voll., Firenze: Sansoni.
- Barocchi P., Loach K., Ristori R., a cura di (1988-1995), *Il carteggio indiretto di Michelangelo*, II, Firenze: S.P.E.S.
- Bavastro R. (2003), *Le vele del marmo. Marina di Carrara da piccolo borgo a capitale della marineria*, Pontedera: Bandecchi & Vivaldi.
- Bellabarba S., Guerrieri E. (2011), *Vele italiane della costa occidentale dal Medioevo al Novecento*, Milano: Hoepli.
- Belloni V. (1988), *La grande scultura in marmo a Genova (secoli XVII-XVII)*, Genova: ERGA.
- Bo E. (2001), *Il leudo rivano*, Genova: Arti Grafiche Lux.
- Boato A. (2013), *Dalle cave ai cantieri: il mercato dei materiali lapidei a Genova in età medievale e moderna alla luce delle fonti d'archivio*, atti del convegno *Montagne incise. Pietre incise. Archeologia delle risorse nella montagna mediterranea* (Borzonasca, 20-22 ottobre 2011), «Archeologia Postmedievale», 17, pp. 21-32.
- Campodonico P. (1991), *La Marineria Genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Milano: Fabbri Editore.
- Della Pina M. (1996), *La famiglia Del Medico: cavatori e mercanti a Carrara nell'età moderna*, Carrara: Aldus.
- De Negri C. (1970), *Il leudo dei Liguri*, «Quaderni della Associazione Ligure di Archeologia e Storia Navale», 30.
- di Castro A (1994), *Rivestimenti e tarsie marmoree a Roma tra il Cinquecento e il Seicento*, in A. di Castro, P. Peccolo, V. Gazzaniga, *Marmorari e argentieri a Roma e nel Lazio tra Cinquecento e Seicento. I committenti, i documenti, le opere*, Roma: Quasar, pp. 9-151.

- Di Furia U. (2007-2008), *Mario Gioffredo e la sua squadra nella costruzione del Palazzo dell'Ecc.mo Sig. Baldassarre Coscia Duca di Paduli e del di lui fratello il Rev.mo Cardinal Nicolò, sito fuori la Porta di Chiaja*, «Quaderni dell'Archivio Storico, Istituto Banco di Napoli-Fondazione», Napoli, pp. 91-260.
- Di Tucci R. (1930), *Le imposte sul commercio genovese durante la gestione del Banco di San Giorgio*, «Giornale Storico e Letterario della Liguria», 6, pp. 243-262.
- Federici F. (2014), *Marmi da scolpire e marmi lavorati tra Roma e le Apuane nella seconda metà del Seicento*, in *Tre cardinali e un monumento. Viaggio nella Roma del Seicento tra devozione e arte*, a cura di M.G. Barberini, C. Giometti, Roma: Campisano Editore, pp. 85-102.
- Felici A. (2015), *Michelangelo a San Lorenzo (1515-1534). Il linguaggio architettonico del Cinquecento fiorentino*, Firenze: Casa Editrice Leo S. Olschki.
- Ferretto A. (1904), *Annali storici di Sestri Ponente e delle sue famiglie (dal secolo VII al secolo XV)*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», 34.
- Frediani C. (1837), *Ragionamento storico su le diverse gite fatte a Carrara da Michelangiolo Buonarroto*, Massa: Fratello Frediani.
- Gatti L. (1999), *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova: Brigati.
- Giaccherio G. (1973), *Economia e società del Settecento genovese*, Genova: Sagep.
- Herding K. (2023), *Pierre Puget (1620-1694), catalogue raisonné. L'artiste et son oeuvre*, a cura di G. Bresc-Bautier, Dijon: Faton.
- Hirst M. (1985), *Michelangelo, Carrara, and the Marble for the Cardinal's Pietà*, «The Burlington Magazine», 127, 984, pp. 152-159.
- Klapisch-Zuber C. (1973), *Carrara e i maestri del marmo (1300-1600)*, Massa: Deputazione di storia patria per le antiche provincie modenesi.
- Lazzoni E. (1875), *Michelangelo Buonarroto. Sue relazioni colla città di Carrara*, Carrara: Tipografia Martini e Martinelli.
- Lo Basso L. (2011), *Capitani, corsari e armatori: i mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Novi Ligure: Città del silenzio.
- Lo Basso L. (2016), *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma: Carocci editore.
- Bellabarba S., Guerrieri E. (2011), *Vele italiane della costa occidentale dal Medioevo al Novecento*, Milano: Hoepli.
- Mannoni L., Mannoni T., *Il marmo, materia e cultura*, Genova: Sagep.
- Marconi N. (2000), *La cultura materiale del cantiere barocco romano e il ruolo delle maestranze lombarde: metodi, tecniche e apparati*, «Arte Lombarda», n.s 130/3, pp. 103-126.
- Milanesi G., a cura di (1875), *Le lettere di Michelangelo Buonarroto*, Firenze: Le Monnier.
- Musetti R. (2007), *I mercanti di marmo del Settecento*, Bologna: il Mulino.

- Panella G. (2002), *Leudi di Liguria*, Genova: Tormena editore.
- Panella G. (2008), *Il pinco, veliero dei genovesi*, Genova: GMT.
- Panella G. (2015), *La vela latina*, Milano: Hoepli.
- Piccinno L. (2020), *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XL/1.
- Piccioli C. (1991), *La riforma statutaria: Carrara 1574 – Massa 1592*, in *Il tempo di Alberico 1553-1623*, a cura di C. Giumelli, O. Raffo Maggini, Pisa: Pacini, pp. 29-34.
- Poleggi E. (1976), *Iconografia di Genova e delle Riviere*, Genova: Sagep.
- Raffo G. (1996), *I Gesuiti a Genova nei secoli XVII e XVIII. Storia della Casa Professa di Genova della Compagnia di Gesù dall'anno 1603 al 1773*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVI/1, pp. 151-403.
- Rapetti C. (2001), *Michelangelo, Carrara e i maestri di cavar marmi*, Firenze: All'Insegna del Giglio.
- Ratti C.G. (1997), *Storia dei pittori, scultori e architetti liguri e dei forestieri che in Genova operarono secondo il manoscritto del 1762*, a cura di M. Migliorini, Genova: Istituto di storia dell'arte dell'Università di Genova.
- Repetti E. (1833-1846), *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, 6 voll., Firenze: A. Tofani.
- Rizzo V. (2005-2006), *Documenti inediti circa alcune fabbriche (ed opere d'arte) religiose e civili sul percorso di via Toledo*, «Quaderni dell'Archivio Storico», pp. 335-351.
- Santamaria R. (2013), *Appendice documentaria*, in F. Franchini Guelfi, *Les marbriers génois entrepreneurs et marchands: les routes du marbre, de l'Italie aux demeures d'Europe*, in *Marbres de Rois. XVII et XVIII siècles*, a cura di P. Julien, Aix en Provence: Presses Universitaires de Provence, pp. 177-182.
- Santamaria R. (2019), *Pietre di “diversi collori come l'arco celeste”: Genova e la diffusione dei marmi policromi tra XVI e XVIII secolo*, in *I Colori del Marmo* a cura di C. Giometti, C.M. Sicca, Pisa: Pisa University Press, pp. 147-161.
- Santamaria R. (2025), *Marmor nostrum in Mare Nostrum. Genova e l'affermazione di una Repubblica del marmo nell'Età moderna*, Genova: Sagep.
- Santamaria R. (in corso di stampa), *Towards Albion: Notes for a Better Understanding of the International Marble Market Between Carrara, Genoa, and Great Britain in the 18th Century*, in *The Stone Industry in Britain and Ireland, 1700–1800* (Trinity College Dublin, June 23, 2025).
- Tarpani L., Spina S. (2001), *Il leudo: barca da lavoro del Tirreno*, Trento: Gruppo Modellistico Trentino.
- Taviani C. (2022), *The Making of the Modern Corporation. The Casa di San Giorgio and Its Legacy (1446–1720)*, London: Routledge.

Appendice

Fig. 1. Cristoforo Grassi, *Veduta del porto di Genova nel 1481, 1597*, tempera su tela, cm 222 x 408, Genova, Galata Museo del Mare (inv. 3486)

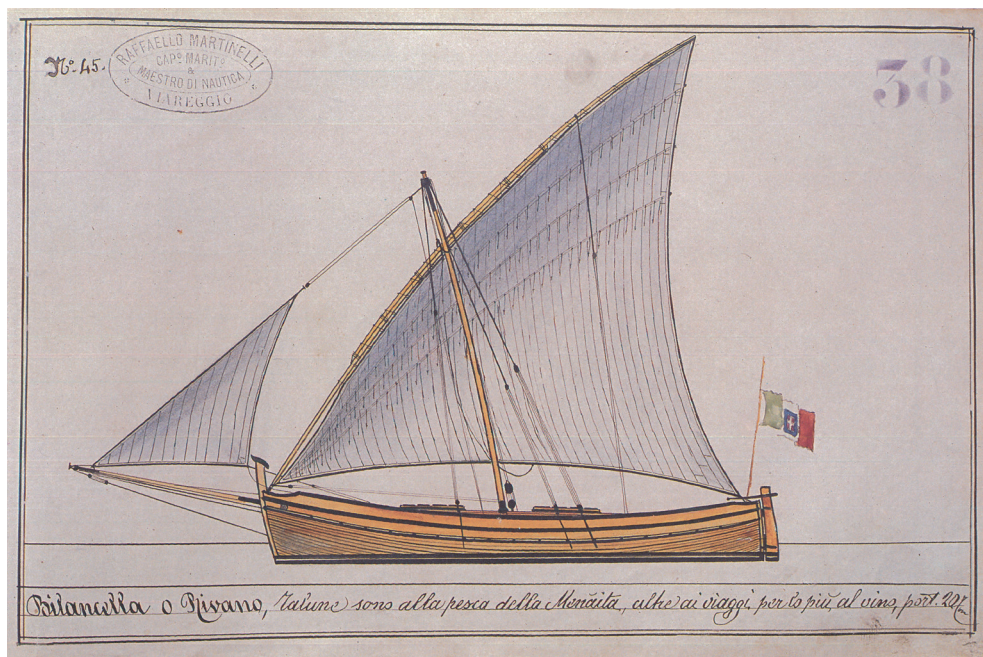


Fig. 2. *Leudo ligure*, da R. Martinelli, *Tipi di barche piroscafi battelli 1892-1928*, Viareggio 1996



Fig. 3. Donne che caricano lastre di ardesia su un leudo a Lavagna, inizi sec. XX, fotografia, Collezione Borasino



Fig. 4. Manovre di alaggio di un leudo sulla spiaggia di Sestri Levante, 1904, fotografia, collezione Caviglia

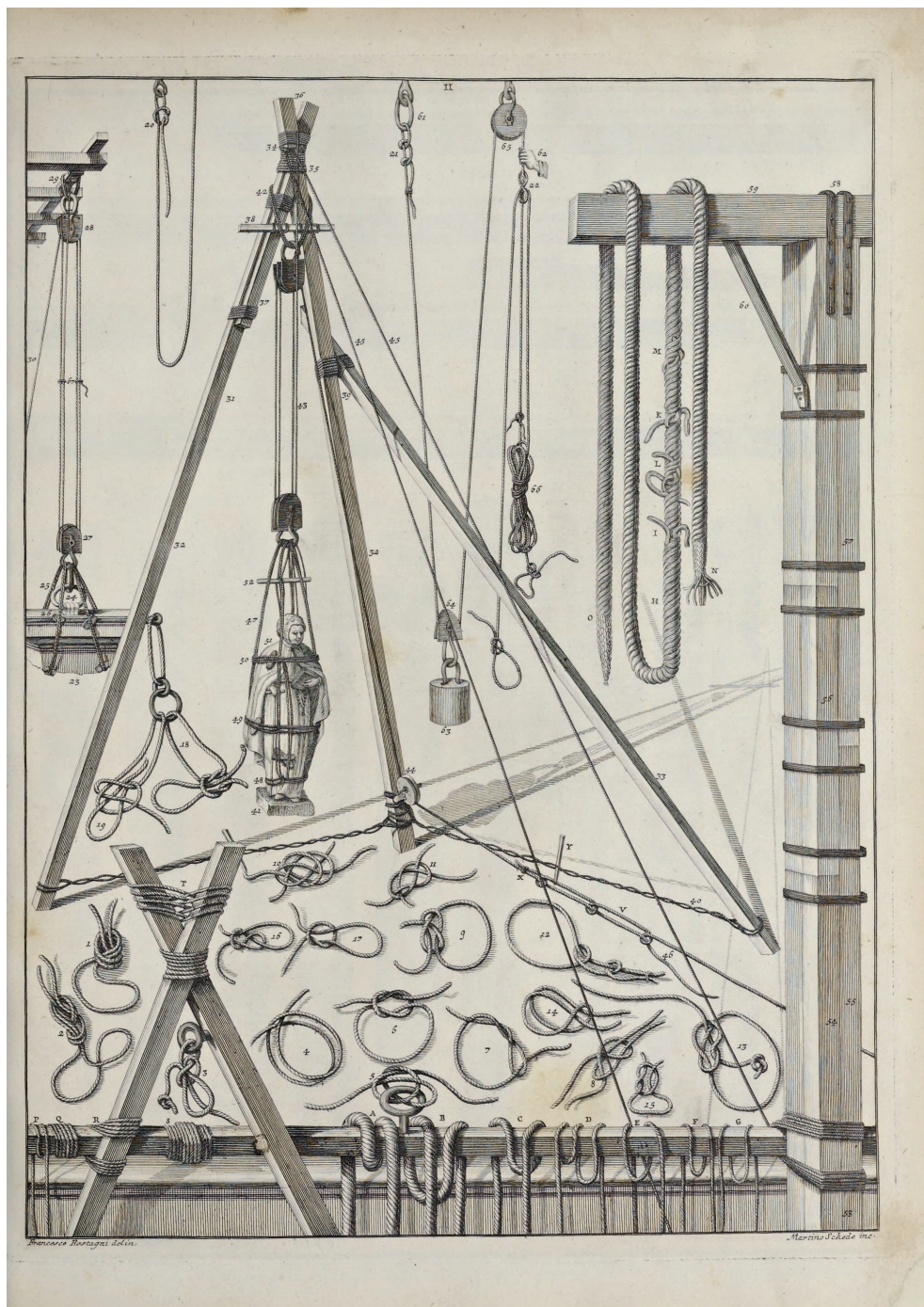


Fig. 5. Capra per sollevamento di marmi, da *Castelli e ponti di maestro Niccola Zabaglia*, Roma 1743



Fig. 6. Nicolò Armanino, *Varazze*, I metà sec. XIX, litografia, collezione Aldo e Vittorio Laura, Genova



Fig. 7. Carlo Valenti, *La spiaggia di Avenza*, fine sec. XIX, fotografia, Archivio Adriana Bessi, Carrara



Fig. 8. Modellino artigianale di leudo ligure, metà sec. XX, collezione dell'autore

JOURNAL OF THE DIVISION OF CULTURAL HERITAGE
Department of Education, Cultural Heritage and Tourism
University of Macerata

Direttori / Editors in chief

Patrizia Dragoni, Pietro Petrarola

Co-direttori / Co-editors

Nadia Barrella, Fulvio Cervini, Alexander Debono, Stefano Della Torre, Giovan Battista Fidanza, Pierpaolo Forte, Borja Franco Llois, Angelo Miglietta, Christian Ost, Tonino Pencarelli, Giuliano Volpe

Texts by

Angela Besana, Fabio Betti, Simone Betti, Carola Boehm, Diego Borghi, Elena Borin, Klara Čapalija, Ivana Čapeta Rakić, Matteo Capurro, Eleonora Carloni, Rachel Carson, Maria Ida Catalano, Sofia Ceccarelli, Angela Cerasuolo, Mara Cerquetti, Anna Chiara Cimoli, Francesca Coltrinari, Valeria Corazza, Alina Jasmine Cordova Garzon, Małgorzata Ćwikła, Claudia D'Alberto, Paola Dubini, Annamaria Esposito, Chiara Fisichella, Alice Fontana, Barbara Francioni, Carlo Fusari, Leticia Labaronne, Laura Leopardi, Saverio Giulio Malatesta, Roberta Manzollino, Silvio Mara, Alessandra Marasco, Diana Martello, Andrea Masala, Željka Miklošević, Fabrizio Montanari, Alberto Monti, Giovanni Pacini, Alfonsina Pagano, Augusto Palombini, Pio Francesco Pistilli, Ahmad Ginanjar Purnawibawa, Elisabetta Rattalino, Stefano Rodighiero, Roberto Santamaria, Davide Sordi, Isabella Toffoletti, Luca Torelli, Sara Ubaldi, Nicola Urbino, Lorenzo Virgini

<http://riviste.unimc.it/index.php/cap-cult/index>

