


## EL PUERTO FRANCO DE GÉNOVA EN EL SIGLO XVIII: UN ESPACIO FÍSICO Y JURÍDICO DE CONFLICTO ENTRE LOS INTERESES DEL ESTADO Y LOS DE LOS COMERCIANTES

### *The Free Port of Genoa in the 18th Century: A Physical and Legal Space of Conflict Between State Interests and Those of Merchants*

Paolo CALCAGNO   
Università di Genova  
[paolo.calcagno@unige.it](mailto:paolo.calcagno@unige.it)

Recibido: 10-04-2025  
Aceptado: 14-05-2025

**RESUMEN:** En los espacios portuarios del Mediterráneo, la creación de puertos francos a partir de finales del siglo XVI generó automáticamente una tensión entre las instituciones y los mercaderes privados, centrada en la normativa relativa al uso de los espacios. Esta problemática —que adoptó diferentes formas según la ciudad— se entrelazó con las nuevas disposiciones sobre el comercio y la redistribución del tabaco, cuando se impusieron las privativas y se aplicaron severas restricciones a los mercaderes. Este artículo reconstruye la disputa que surgió en el puerto de Génova a comienzos de la década de 1760 a partir de estos factores. A través de una rica documentación —compuesta por informes, instancias y acuerdos— se analizan las posiciones adoptadas por las partes implicadas y se pone de relieve el papel central que desempeñaban los espacios físicos en el funcionamiento de los puertos francos, así como el grado de conflicto generado por su gestión y control.

*Palabras clave:* Génova; puerto franco; privativa del tabaco; Banco de San Jorge; Gobierno de la República.

**ABSTRACT:** In the port spaces of the Mediterranean, the creation of free ports from the late sixteenth century onwards automatically generated tension between institutions and private merchants, centred on regulations concerning the use of space. This issue — which manifested differently from city to city — intertwined with new provisions on the trade and redistribution of tobacco, once state monopolies were imposed and severe restrictions were placed on merchants. This article reconstructs the dispute that arose in the port of Genoa in the early 1760s as a result of these factors. Drawing on rich documentation — including reports, petitions, and agreements — it examines the positions taken by the parties involved and highlights the central role that physical space played in the functioning of free ports, as well as the level of conflict generated by their management and control.

*Keywords:* Genoa; free port; tobacco monopoly; Bank of Saint George; Government of the Republic.

## 1. EL LUGAR DE LA DISPUTA: EL PUERTO FRANCO

El puerto franco es una institución jurídica ideada en el espacio mediterráneo en el siglo XVI para hacer frente a ciertos procesos en curso dentro del más amplio marco europeo. Por un lado, el empeoramiento del clima y la consiguiente crisis cerealera (Ó Gráda, 2009; Alfani, 2011)<sup>1</sup>, por otro, el impulso de las economías del norte de Europa y de las flotas mercantes de las potencias atlánticas (Braudel, 1976, pp. 645-648, 653-692; Greene, 2022; Fusaro, 2021; Marzagalli, 2021) obligaron a las principales ciudades portuarias del Mediterráneo a elaborar políticas de exención aduanera (Iodice, 2016; Delogu, Stapelbroeck & Trampus, 2024). Génova fue la primera: para hacer frente a la escasez de alimentos y al aumento repentino del precio del trigo, en agosto de 1590 promulgó el decreto del *portus immunis*, que garantizaba ventajas fiscales y garantías jurídicas a quienes transportaran cargamentos de cereales a la ciudad (Costantini, 1966; Giacchero, 1972; Calcagno, 2024). La situación no se resolvió de inmediato, pero en los meses siguientes empezaron a llegar los primeros barcos atraídos por el régimen de puerto franco<sup>2</sup>, hasta que, en los primeros meses

1. Para el impacto en Génova, véase Gullino, 2018.

2. La normativa establecía, con precisión, una exención de los aranceles para quienes descargaran en la ciudad al menos dos tercios de la carga de cereales a bordo (además de un salvoconducto que garantizaba la inmunidad jurídica para toda la tripulación, independientemente de su nacionalidad y religión). A principios de 1591, el edicto de puerto franco se extendió también a los barcos que hubieran desembarcado en el resto del territorio liguor. Posteriormente,

de 1592, una riada de navíos nórdicos entró en el puerto de Génova, provocando incluso problemas de congestión (Grendi, 1987, p. 315)<sup>3</sup>.

En los años y décadas siguientes, otras ciudades portuarias siguieron el ejemplo de Génova, generando casi una carrera por el puerto franco, en busca de la mejor aplicación práctica de esta institución. Quienes lo lograron mejor fueron sin duda los grandes duques de Toscana, Francisco I y Fernando I, que transformaron el pequeño pueblo de Livorno en un verdadero centro urbano dotado de modernas infraestructuras portuarias, y allí iniciaron un comercio casi completamente libre desde el punto de vista fiscal (Tazzara, 2017)<sup>4</sup>. Sin embargo, hay un elemento que diferenciaba profundamente los diversos puertos francos establecidos en el Mediterráneo en la época moderna<sup>5</sup> y que permite encuadrar uno de los aspectos centrales del tema tratado en este artículo: el perímetro físico del puerto franco. Mientras que Livorno, al igual que Niza y Marsella<sup>6</sup>, preveían exenciones para las mercancías almacenadas en todo el espacio portuario y urbano, sino en todo el distrito, Génova optó por restringir el área de la franquicia. Los almacenes del puerto franco, ampliados a lo largo del tiempo por razones logísticas (Piccinno, 2000, pp. 215-227), eran los únicos destinados a recibir los cargamentos de mercancías sujetos al tratamiento aduanero privilegiado; por lo tanto, automáticamente, lo que podía o no podía ocurrir en este espacio, y lo que estaba prohibido fuera de él, se convirtió en motivo de disputa. El gobierno, y luego el Banco de San Jorge cuando se le encargó la administración del

---

hasta la caída de la República de Génova en 1797, las reglas del puerto franco fueron revisadas y modificadas en varias ocasiones, en particular a través de una continua redefinición de los «límites» geográficos que permitían a los barcos llegar y obtener la exención. Para obstaculizar los puertos comerciales cercanos, especialmente Livorno, se estableció desde 1609 que el puerto franco se concediera solo a quienes llegaran desde más allá del Tíber (límite que luego se trasladó a Civitavecchia).

3. Para gestionar la inusual afluencia de navíos, el gobierno genovés procedió a nombrar tres «diputados para los barcos de Poniente». La llegada del trigo nórdico fue facilitada por la colaboración de la comunidad flamenca en Génova y por los contactos que lo *ufficio dell'Abbondanza* de la República (responsable del abastecimiento cerealista urbano) supo activar con Amberes, Ámsterdam, Hamburgo y Gdansk. Véase Gullino, 2020.

4. Además, Livorno elaboró el programa más completo de apertura hacia los mercantes extranjeros y no católicos, convirtiéndose a todos los efectos en la «ciudad de las naciones» en el Mediterráneo del antiguo régimen (Addobbati y Aglietti, 2016). El texto normativo de referencia fue la llamada *Livormina*, promulgada en 1591 y perfeccionada en 1593: Frattarelli Fischer, 2016; Felici, 2024.

5. En realidad, desde el siglo XVII, también puertos situados fuera del Mediterráneo adoptaron políticas de franquicia inspiradas en Génova y Livorno, como Tánger (1662), Dunkirk (el mismo año), Bayona (1702), Marstrand (1775), los puertos rusos de Crimea (1786) y hasta algunos puertos franceses e ingleses en las Antillas a finales de siglo (Iodice, 2017, pp. 65-80).

6. Las franquicias de estos dos centros fueron promulgadas respectivamente en 1612 y 1669 (Lo Basso, 2024; Horn, 2011; Calafat, 2019, pp. 315-321).

puerto franco<sup>7</sup>, codificaron una comunicación política específica sobre el puerto franco y los márgenes de acción asociados a él. Esta fue reelaborada y, cuando fue necesario, corregida por los comerciantes, que consideraban ciertos artículos de la normativa como obstáculos para el libre comercio.

El conflicto en el centro de nuestro análisis no fue, por lo tanto, de tipo físico, no tuvo consecuencias violentas, sino que se jugó completamente en el terreno del derecho, en busca de ventajas que se pudieran obtener entre las rendijas de las normas<sup>8</sup>. Además, vio a los dos principales actores institucionales —es decir, la República y el Banco de San Jorge<sup>9</sup>— alineados en posiciones opuestas, cada uno decidido a imponer su propia visión sobre el uso del espacio físico del puerto franco (más rígida en un caso, más permisiva en el otro). Para entender la causa de esta disputa y los intereses de los sujetos involucrados, es necesario, sin embargo, hacer una segunda breve premisa sobre otro instituto jurídico que surgió en esta misma época: la privativa del tabaco.

## 2. LA CAUSA DE LA DISPUTA: LA PRIVATIVA DEL TABACO

En 1659, tras una terrible epidemia de peste que asoló la ciudad (Presotto, 1965; Rossi & Lagomarsino, 1976; Calcagno y Ferrando, 2019), la República de Génova creó la «impresa generale del tabacco», adjudicándole por diez años el privilegio de introducir, procesar y revender el tabaco dentro de los límites del Estado (incluida Córcega) (Calcagno, 2017a). Al igual que otros muchos estados, que ya habían intervenido en esta materia de impuestos sobre el tabaco, Génova también realizó la transición del impuesto sobre el consumo al verdadero monopolio, que aseguraba unos ingresos seguros y adelantados, y aliviaba el problema endémico del contrabando (Calcagno, 2017b; sobre el fenómeno en general: Calcagno, 2019). En el panorama italiano, el primer estado en adoptar esta solución fue el Estado de Milán, en 1640, quizás también impulsado por el gobierno de Madrid, que introdujo el

7. Este traspaso de poderes se produjo en 1609, coincidiendo con una importante reforma de la normativa de franquicia.

8. Sobre las prácticas marítimas que se llevaban a cabo «al margen de las instituciones» y, por lo tanto, de las normas, véase Salvemini, 2009.

9. Creada en 1407 durante la dominación francesa sobre la ciudad, la *Casa delle Compere di San Giorgio* (este es su nombre completo) reunió en un consorcio privado a los acreedores del Estado, titulares de participaciones de la deuda pública, denominadas en el argot técnico *luoghi*. Esta institución creció en importancia entre los siglos XV y XVI, cuando adquirió temporalmente el control administrativo de algunas partes del Dominio de *Terraferma* (o de islas y colonias genovesas en el Mediterráneo y el Mar Negro) y obtuvo el derecho de recaudar los principales impuestos comerciales y las tasas sobre las mercancías. Aquí se examina a San Jorge en su calidad de titular de la fiscalidad indirecta en Génova y en el territorio de la República. Sobre este importante centro de poder genovés, véase Felloni, 2006; Felloni, 2014; Taviani, 2022.

estanco del tabaco en 1636 (Rodríguez Gordillo, 2002). Posteriormente, casi todos los gobiernos de la península siguieron el ejemplo de los Habsburgo entre los años 40 y 50 (Levati, 2017, pp. 63-75)<sup>10</sup>.

Naturalmente, la irrupción del tabaco en el sistema de consumo mediterráneo a mediados del siglo XVII planteó un nuevo problema a los legisladores encargados de las revisiones periódicas de los edictos de puerto franco (el caso genovés es emblemático, con los continuos replanteamientos y ajustes en materia de franquicia) (Calcagno, 2024). En un primer momento, el monopolio no conciliaba bien con el liberalismo inherente al instituto de la franquicia (aunque en realidad las políticas de los estados en este ámbito obedecían a principios mercantilistas): el control sobre el comercio y la distribución del tabaco correspondía a los titulares de la privativa, y los márgenes de maniobra para los privados eran reducidos y bien delimitados. Los contratistas de la «impresa generale» estaban vinculados a la Cámara, es decir, al órgano que dentro del gobierno de la República gestionaba los asuntos financieros, y que tenía todo el interés en proteger la prerrogativa de los «impresari generali» de hacer llegar el tabaco al puerto, manufacturarlo y luego revenderlo en exclusiva dentro del Estado. Por otro lado, si la privativa hubiera sido obstaculizada o dañada, en su organización capilar y compleja, la República corría el riesgo de comprometer los ingresos futuros, ya que habría tenido dificultades para encontrar nuevos proponentes. De hecho, la única posibilidad que quedaba a los mercaderes era comprar cargamentos de tabaco a su llegada y reexportarlos fuera de los límites de la República (sobre las llegadas de tabaco a finales del siglo XVIII: Lo Basso, 2017). A este respecto, es relevante observar que el propio gobierno genovés, bien informado sobre los comercios de tabaco que se realizaban en el puerto fuera del control de la «impresa generale», dispuso que se pudiera guardar en los almacenes del puerto franco tabaco de contrabando con «la condizione però di prenderlo, caricarlo e trasportarlo per altri luoghi fuori di tutto lo Stato di Genova»<sup>11</sup>. En resumen, el contrabando era temido y combatido en la propia casa, pero no estigmatizado y, de hecho, facilitado cuando perjudicaba a otro.

Por otro lado, el Banco de San Jorge recaudaba una tarifa específica (*gabella*) sobre el tabaco, que no había desaparecido con la creación del monopolio en 1659<sup>12</sup>.

10. El Reino de Sicilia creó la privativa más tarde, en 1680: véase también Mantelli, 1995.

11. Archivio di Stato di Roma, Tribunale di Civitavecchia, b. 653. Así lo testimonió el patrón del barco ligure Filippo Moltedo, sorprendido en el puerto de Civitavecchia en el verano de 1754 con una gran carga de tabaco de contrabando (y por ello procesado a instancia de la privativa del Estado pontificio). Sobre la privativa romana, introducida por el papa Alejandro VII en 1655, véase Capalbo, 1999.

12. En realidad, San Jorge, titular del derecho fiscal, terminaba adjudicando su recaudación a los titulares de la «impresa generale»: este elemento también debe considerarse para comprender en detalle las complicadas relaciones que se crearon en torno al tema del monopolio.

Los pagos se realizaban en el momento de la importación y exportación, y se añadía un *diritto di ostellaggio* por la ocupación del espacio portuario por parte de los barcos utilizados para el transporte (sobre el sistema fiscal genovés en su conjunto: Felloni, 1998a y 1998b). Es evidente, por lo tanto, que el rico consorcio financiero genovés —el cual, recordemos, dependía de los ingresos fiscales para pagar los intereses de los títulos de deuda (*luoghi*)— seguía con interés y atención la circulación privada del tabaco, y no podía sino tomar partido por el libre comercio de este codiciado producto de origen americano<sup>13</sup>. Y, teóricamente, también la «impresa generale», en calidad de contratista del derecho fiscal, esperaba beneficiarse de la redistribución del tabaco (fuera del territorio ligur). Como veremos, el culmen del conflicto entre los intereses del monopolio, que contaba con el apoyo del Estado, y los intereses de los comerciantes, representados por el Banco de San Jorge, se manifestó a mediados del siglo XVIII, justamente coincidiendo con el masivo incremento del consumo de tabaco<sup>14</sup>.

### 3. EL ASUNTO DE LA DISPUTA: EL TABACO DE «RAPÉ»

Los contratistas de la «impresa generale», que formaban una verdadera sociedad comercial capaz de importar grandes cantidades de tabaco a la ciudad, estaban en contacto constante con la Cámara de Gobierno. En general, la relación se resolvía en una queja unidireccional de los primeros hacia la segunda, centrada en los problemas causados por el contrabando. Los titulares del monopolio disponían de una fuerza armada privada para prevenir y reprimir los fraudes<sup>15</sup> —que no siempre era respetada y que, de hecho, a menudo se veía obstaculizada por la policía bajo control estatal— y se dirigían al gobierno como su tutor. De hecho, dada la frecuencia de las solicitudes y la complejidad de los trámites a realizar, la Cámara nombró desde el principio una delegación de dos miembros «alle pratiche dell'impresa generale», cuyo archivo, en parte, se ha conservado y ha sido objeto de estudios recientes<sup>16</sup>.

13. Sobre la historia del tabaco, entre los numerosos títulos: Kiernan, 1993; Nourrisson, 1999.

14. El reflejo se tuvo en los ingresos de las privativas, que casi en todas partes aumentaron considerablemente a lo largo del siglo XVIII: véase también para el área italiana Levati, 2017, pp. 85-104. Para la progresión de los ingresos del estanco del tabaco español, asumidos directamente por la hacienda regia, véase González Enciso, 2007; y para otros datos relativos a Francia, Gran Bretaña, Portugal: Carmagnani, 2010, p. 141.

15. También estaba activa una organización análoga en otros estados: para el caso francés, véase Vigié y Vigié, 1989.

16. Me refiero a las unidades archivísticas 1303-1318 del fondo Camera di governo. Finanze, serie Gabella del tabacco, que cubren los años 1709-1805, y no las décadas de la segunda mitad del siglo anterior. Además de Calcagno, 2017a y 2017b, se ha centrado en esta documentación para otro estudio Virga, 2023.

A partir de las numerosas denuncias de los titulares del contrato, podemos conocer los cambios ocurridos en el consumo de tabaco, tanto a nivel social como en términos de tipología del producto. El 17 de junio de 1720 se observó que «in oggi s'è talmente avanzato l'uso del tabacco sottile che vedesi communemente praticato anco dalla più infima plebe»; además, se mencionó el problema que representaban los mercaderes privados: «nel porto franco se n'è introdotta da qualche tempo una quantità smisurata e in diversi magazeni s'addobba, si conca e si vende publicamente e con grandissima facilità»<sup>17</sup>. Los actos de subcontratación de los «impresari» de la privativa a los detallistas que revendían el tabaco al por menor, así como los registros aduaneros donde se registraban los cargamentos de tabaco entrantes nos muestran la extrema variedad de tipos de producto consumidos por la población de la época. En algunos casos, el tabaco se registraba según su procedencia: «tabacco del Brasile», «tabacco di Virginia», «tabacco delle Fiandre», «tabacco di Spagna» (o más precisamente «tabacco dell'Havana» o «tabacco di Siviglia») o «tabacco del Levante» (no todo el tabaco era «americano») <sup>18</sup>. Otras veces, sin embargo, las denominaciones indicaban los métodos de procesamiento o los aromas utilizados para satisfacer los gustos de los consumidores: «da fumare in foglia», «tabacchi schietti», «foglietta», «vellutati», «bergamotto», «muschio» o «piccolo odore». Estas últimas indicaciones, tan sofisticadas, al igual que la mención del tipo «mille colori», se referían al tabaco más de moda en el siglo XVIII, es decir, al tabaco de «rapé», realizado rallando las hojas secas y aromatizando el polvo obtenido; una operación que, además, influía en el color del polvo<sup>19</sup>.

Aunque también se vendía mucho tabaco para fumar o masticar<sup>20</sup>, fue sobre el tabaco de «rapé» (para inhalar) sobre el que se planteó la disputa entre los comerciantes (respaldados por San Jorge) y los contratistas de la privativa (apoyados por el gobierno del Estado). Se trata de un tabaco que tradicionalmente llegaba de los

17. Archivio di Stato di Genova (en adelante ASG), Camera di governo. Finanze, f. 1303. Otra relación del 23 de agosto de 1724 señalaba la existencia de «botteghe aperte anche in città, particolarmente ne case de nobili, avanzandosi li servitori sotto le livree de loro padroni a farne publico negozio».

18. Véase las recientes investigaciones de Cioni, 2024 sobre el tabaco griego y albanés, a partir de los casos de estudio de los puertos de Livorno y Venecia en el siglo XVIII.

19. Obviamente, el color también dependía del tipo de hoja de partida. Además, si en el siglo XVII el uso del tabaco para fumar impulsó la industria de las pipas (especialmente las de yeso, inglesas y holandesas), en el siglo siguiente el auge del tabaco de «rapé» favoreció la artesanía de los estuches para tabaco, algunos de los cuales eran de gran calidad y alto valor comercial (Schivelbusch 1999, pp. 121-156).

20. Por ejemplo, a principios de 1732, Cecilia, hija del difunto Tomaso Moreni y viuda del difunto Pietro Giacomo Bava, vendía en Pieve y Canepa (dos pequeños centros en el levante inmediato de Génova) «tabacco da prendere in naso e da masticare» (ASG, Camera di governo. Finanze, f. 1305).

Países Bajos<sup>21</sup>, y que a partir de 1760 —un año crucial desde nuestro punto de vista, como veremos— empezó a ser producido también en una fábrica especial abierta cerca de la ciudad, en Sestri Ponente. Desde hacía algún tiempo, los «deputati alle pratiche dell'impresa» habían señalado que este tipo de tabaco llegaba de contrabando desde Oneglia (enclave en la Riviera de Ponente bajo el control de los Saboya); y habían propuesto contratar «de bravi manifatturieri d'Olanda» para mejorar la producción local<sup>22</sup>. La persona contratada —por un período de diez años— fue Giovanni Giuseppe Lajolle, quien poco tiempo antes había prestado servicio precisamente a Carlo Emanuele III de Saboya, dirigiendo también una fábrica en la plaza rival de Niza<sup>23</sup>. Desde ese momento, en la ciudad, y probablemente en el resto del Dominio de *Terraferma*, la fábrica empezó a distribuir miles de paquetes de tabaco en polvo marcados con «boettes» (cintas), manuscritas o impresas, con las inscripciones «tabacco rapato piccoll'Olanda», «rappé d'Hollanda», «rapé my Hollande», «rapé Hollande fin», etc.<sup>24</sup>.

Consolidar una producción dirigida y de calidad era una estrategia para contrarrestar la masiva distribución del producto a través de la red ilegal de los mercaderes privados. De hecho, gestionar una privativa en un gran puerto como Génova no representaba una tarea sencilla. Además, la regulación del puerto franco, con las ventajas aduaneras para las importaciones y reexportaciones (también de tabaco), constituía una amenaza adicional, que se sumaba a la desfavorable situación logística de un gran puerto con una ciudad congestionada detrás. Quien conoce Génova y las numerosas aberturas o callejuelas que desde el puerto (hoy puerto

21. En 1760-61, el 96 % del tabaco «rapé» descargado en los muelles del puerto de Génova procedía de Ámsterdam (véase también Lo Basso, 2017, p. 158). En cambio, el tabaco en hoja (que generalmente se fumaba) provenía principalmente de España y Portugal. Según Carmagnani (2010, p. 149), el tabaco brasileño de hoja oscura era muy apreciado en el Mediterráneo.

22. Informe del 20 de mayo de 1749, en ASG, Camera di governo. Finanze, f. 1310. Las denuncias de barcos de Oneglia con bandera saboyana que anclaban en el puerto y se transformaban en bazares clandestinos abundan en la documentación de la Cámara de Gobierno.

23. Sobre Lajolle, consultar también Levati, 2017, pp. 129-130, 203. En el contexto de una disputa entre la República de Génova y los Saboya, cuyos territorios eran fronterizos y por lo tanto sujetos al contrabando, en 1765 la primera intentó absolver a Giovanni Giuseppe Lajolle, que había sido desterrado de los territorios sabaudos, afirmando que la fábrica de Sestri Ponente estaba dirigida por su hermano Giacomo Lajolle, y que Giovanni Giuseppe se había trasladado a Génova atraído por la nueva normativa del puerto franco.

24. Se pueden encontrar varios ejemplares en ASG, Camera di governo. Finanze, f. 1312. En realidad, la intención era también aumentar las exportaciones fuera del Estado, dando impulso a la privativa (a la cual, como se mencionó, San Jorge arrendaba la gabella del tabaco). Desde la primera vez que se habló del reclutamiento de personal cualificado para la preparación del «rapé» (1749), se observó la oportunidad que se generaba al producir «li tabacchi ad uso e gusto de' milanesi, de' parmeggiani, del Piemonte ed altri stati confinanti»; «con facilitare il prezzo vi sarebbe molto esito alli contrabbandieri che lo introdurrebbero in detti stati».

antiguo) permiten introducir mercancías en la ciudad, puede percatarse de la facilidad con la que actuaban los actores del fraude (como señala Calcagno, 2024, pp. 45-72). En una notificación hecha al gobierno el 17 de junio de 1720, los titulares de la «impresa generale» denunciaron la gran cantidad de «tabacco di Spagna» introducido en el puerto franco en tiempos recientes, así como la costumbre de «conciarlo» en almacenes privados y revenderlo en la ciudad a precios muy bajos, sin pagar el tributo debido a los concesionarios. Estas prácticas conllevaban un doble problema: de falta de ingresos fiscales y de competencia en la distribución al por menor, con el riesgo de que el tabaco de la privativa quedara sin vender<sup>25</sup>. Poco o nada cambió, ya que un «avviso di relatore» (delator anónimo), leído por la Cámara de Gobierno el 3 de noviembre de 1722, indicó que en el puerto franco seguía sin interrupción «l'acconciamento de tabacchi spagnoli col zenzaro salvatico, zafranone, sieno [senna], mirra, acquavita, oglio commune, amandole senza scorza»<sup>26</sup>. Como ya había sucedido en el pasado<sup>27</sup>, el 23 de agosto de 1724 los concesionarios de la privativa comunicaron que no podían «sostenere e diffendere il gius privativo di vender tabacchi a tenore del contratto stabilito co' la Eccellentissima Camera», habiendo tenido que «soffrire danni sì notabili che si trovano ridotti ad un totale sterminio»<sup>28</sup>.

Impulsado por la crítica situación en la que se encontraba la privativa, el gobierno recurrió a una rápida negociación con el Banco de San Jorge, convenciéndolo de aceptar la solicitud de limitar el espacio de almacenamiento de los finos tabacos de España en un almacén específico, obviamente bajo el control del personal indicado por los contratistas. Sin embargo, las protestas de los mercaderes obligaron a las instituciones genovesas a retirar la medida tomada en defensa de la «impresa». Como leemos en un informe de la diputación interna de la Cámara de 17 de octubre de 1738, «le frodi che si commettono in genere de' tabacchi col mezzo de' magazzini [privati] di porto franco, particolarmente di quelli di Spagna», volvieron a estar

25. ASG, Camera di governo. Finanze, f. 1303. Los «impresari» señalaron que el comercio de este tipo de tabaco de España (de hecho, un tabaco en polvo) había sido prohibido también en Livorno por Cosimo III de Medici y, por eso, se había desbordado mucho en Génova. Para solucionar el problema, en esta «rappresentazione ai Serenissimi Collegi» (es decir, a los colegios de gobierno de la República, Cámara y Senado, que tenían en su cabeza al *doge*), los titulares de la privativa propusieron una solución análoga a la que generaría la disputa objeto de este trabajo: «far restringere in un sol magazzino tutti quanti i tabacchi sotili introdotti e da introdursi nel porto franco», confiándoles las llaves y por lo tanto el control del movimiento del producto conservado en dicho almacén.

26. *Ibid.*

27. De hecho, en 1716 ocurrió que los «impresari» tuvieron que rescindir su contrato de concesión con la Cámara de Gobierno, iniciado el 1 de febrero de 1710, porque la privativa se había «andata sempre più deteriorando».

28. ASG, Camera di governo. Finanze, f. 1303.

a la orden del día; desde que se suspendió el «utilissimo ordine di restringerli in magazzino a parte, se ne faceva senza alcun freno da chiunque un pubblico venale mercimonio»<sup>29</sup>.

#### 4. LA DISPUTA TIENE NOMBRE: «LA RESTRITTIVA DE' TABACCHI»

Nacido con la finalidad de fomentar el comercio y la economía, el puerto franco generaba contrabando en todas partes (Fazio, 2021, p. 97). En general, todas las mercancías almacenadas en depósitos privados tras ser desembarcadas penetraban en el perímetro urbano de manera fraudulenta en una proporción nada despreciable, a través de una filtración facilitada por distintos actores más o menos habituales<sup>30</sup>. Entre estas mercancías, especialmente en el siglo XVIII, destacaba el tabaco, uno de los productos que era más objeto de contrabando en toda Europa<sup>31</sup>. En cuanto a los actores implicados, se ha señalado con razón que se distinguían aquellos que, por su posición privilegiada o por las protecciones que disfrutaban en virtud de su función, podían realizar con mayor facilidad estas actividades ilícitas (Levati, 2017, p. 109). Los religiosos, gracias a su estatus social, realizaban un constante ir y venir entre el puerto franco y la ciudad para transportar tabaco a las iglesias y conventos<sup>32</sup>: allí, en ocasiones, se procedía a una transformación y el tabaco se introducía luego en el mercado. Además, se sabía que las sacristías de algunas parroquias actuaban como lugares de receptación, donde los contrabandistas depositaban su mercancía, confiando en la protección que los lugares sagrados recibían del arzobispo<sup>33</sup>. Otros sujetos sospechosos eran los soldados de los cuerpos de guardia quienes, no pocas veces, con la complicidad de sus oficiales, compraban tabaco para revenderlo

29. ASG, *Camera di governo. Finanze*, f. 1310; véase también Levati, 2019, pp. 201-202.

30. Sin duda, la dimensión del comercio ilegal era mayor de lo que dejan entrever las fuentes conservadas, pero sigue siendo evidente que trazar un perfil cuantitativo del fraude es obviamente imposible (Morineau, 1990; Preto, 2002, p. 167). Sobre la *filtración* como modalidad típica del fraude, especialmente en los grandes puertos véase Marzagalli, 1999, pp. 195-203.

31. Esta consideración también se aplica al contexto terrestre y no solo al marítimo; además, se recuerdan figuras de grandes contrabandistas, famosos por sus gestas (a menudo marcadas por la violencia), que destacan en el contrabando de tabaco. Para el ejemplo de Louis Mandrin, véase Kwass, 2014.

32. Una carta anónima leída por la Cámara de gobierno el 19 de agosto de 1716 señalaba que «li capuccini [suelen] a far cerchia da mercanti [en el puerto franco de Génova] et in questa forma portano dentro della città tabacco et altre robbe a loro amici senza farli pagare la gabella». ASG, *Camera di governo. Finanze*, f. 1303.

33. En 1712 el gobierno entregó a los *Inquisitori di Stato* —de hecho, los servicios secretos de la República— una «nota de frati e de conventi ove si praticano dette vendite di tabacchi perché ne prenda informazione»: *ibid.* Sobre los *Inquisitori di Stato*: Pizzorno, 2016.

de contrabando a un precio inferior al de la privativa<sup>34</sup>. Los «impresari generali» presentaron varias peticiones a la Cámara para que cesaran estos episodios, y se buscó la colaboración del *Magistrato di guerra* para que amenazara con suspender el sueldo a los soldados<sup>35</sup>. Entre los habituales del fraude, en un puerto no podían faltar los galeotes, en particular los esclavos musulmanes, que comerciaban tabaco constantemente en la dársena y por la ciudad<sup>36</sup>. Precisamente a comienzos del siglo XVIII, las construcciones precarias hechas con tablones y lonas enceradas, en las que los esclavos vendían, además de tabaco, vino, aguardiente y otros productos, fueron reemplazadas por auténticas tiendas de mampostería, de modo que la dársena de las galeras se transformó en un espacio de contrabando a plena luz del día (Virga, 2023, pp. 49-56). Detrás de esta actividad había muchos intereses, incluidos los del propio *Magistrato delle galee*, convencido de que «non convenisse togliere alle chiurme questo proveccio», dada la contribución crucial que ofrecían al funcionamiento de la flota pública<sup>37</sup>.

Por encima de estas figuras, protagonistas del contrabando, la dirección de estos comercios ilegales estaba a cargo de los grandes mercaderes que poseían almacenes en el área del puerto franco<sup>38</sup>. Además, la reforma implementada en 1751, que anulaba de hecho todas las restricciones presentes en los edictos de las décadas y siglos anteriores, les brindó la oportunidad de obtener aún mayores ganancias (legales e ilegales) con el tabaco. De hecho, la nueva normativa —que, en términos generales, preveía la franquicia para todos los barcos que llegaran de fuera

34. El 12 de marzo de 1731, un soldado corso llamado Ruggero Campoloro fue detenido por un *famiglio* (agente judicial) de la Casa de San Jorge cerca de la puerta de San Tommaso con «un involto di tabacco nelle stacche della marsina, [...] tutto tabacco del Brasile in corda». Durante el interrogatorio, el soldado confesó que solía comprarlo en la zona del puerto franco para complementar sus ingresos. ASG, Camera di governo. Finanze, f. 1305.

35. Véase, por ejemplo, la relación de los «deputati alle pratiche dell'impresa del tabacco» del 29 de abril de 1711: en este documento, se acusaba de contrabando a los soldados del «posto della Lanterna», que, desafiando abiertamente a la autoridad, llegaron incluso a amenazar a los propios subarrendatarios de la privativa que intentaban impedir las ventas clandestinas. ASG, Camera di governo. Finanze, f. 1303.

36. Un documento del 12 de enero de 1730 nos informa que «sotto il palazzo del Magnifico Ambrosio Negrone da S. Lorenzo [la calle que sube desde el puerto hacia la Catedral y el Palacio Ducal] alcuni schiavi di galea tengono esposto tabacco in corda»: ASG, Camera di governo. Finanze, f. 1305.

37. A decir verdad, el *Magistrato delle galee* percibía un canon de las tiendas alquiladas a los esclavos.

38. Sin querer acusarlos automáticamente de fraude —al no haber encontrado aún documentación procesal que los involucre— los principales destinatarios del tabaco que entró en el puerto durante el bienio 1760-61, es decir, el periodo de la disputa, fueron Gio. Batta De Corsi, Carlo Moro, Giuseppe Cervetto, Gian Antonio Cartassi, Giuseppe Prasca, Agostino y Gaetano Varese (Lo Basso, 2017, pp. 157-160).

del Estado<sup>39</sup>— extendió el beneficio del puerto franco a todos los tipos de tabaco, mientras que anteriormente se excluían solo los tabacos procesados, en particular el muy apreciado «rapé». De esta forma, durante una década, las reglas favorecieron a los mercaderes privados en lugar de a los arrendatarios de la «impresa generale», quienes se quejaron en varias ocasiones de que las libertades introducidas en el comercio del tabaco habían perjudicado la privativa, sin que se obtuviera ninguna ventaja en términos fiscales. La paradoja es que la decisión de ampliar el puerto franco a todos los tipos de tabaco surgió de la voluntad unánime de la Cámara y San Jorge de recuperar la «impresa», que recaudaba (bajo contrato) el impuesto. Sin embargo, en la práctica, el tabaco de «rapé» importado por los privados, que era del mismo tipo que el vendido por los «impresari» pero más económico, se introducía en gran parte en los almacenes privados de manera ilegal (sin pagar el impuesto); y cuando se denunciaba su reexportación fuera de los límites de la República, en realidad se organizaban para hacerlo entrar a escondidas dentro de los muros urbanos (también en detrimento de la privativa).

Por esta razón, en 1760 los nuevos firmantes del contrato de la privativa Nicolò Doria, Nicolò Maria Cavagnano y Pasquale Rossi<sup>40</sup> propusieron la creación de un espacio específico para almacenar todos los tabacos «rapé» y los «in polvere d'inferiore qualità manifatturati», tanto los de su propiedad como los de los mercaderes. En los documentos, la disputa en torno a este tipo de «magazzino comune» se denomina «restrittiva de' tabacchi»<sup>41</sup>. Se trataba de una solución que los «impresari generali» consideraban necesaria para evitar pérdidas significativas y para fomentar la venta del tabaco de «rapé» de la nueva fábrica de Sestri Ponente; por el contrario, para los mercaderes constituía una medida jurídicamente ilegítima, ya que habría otorgado «a detti Magnifici Direttori dell'Impresa del tabacco un gius privativo di questo commercio». Lo cierto es que para superar la crisis irreversible de la privativa era necesario actuar: de las 150 000 libras pagadas a la Cámara en 1710, se había pasado a la mitad del siglo a 80 000 libras, «colla difficoltà maggiore eziandio di conseguirne il pagamento non intiero». Además, la decisión de no prever ninguna

---

39. Los límites fueron llevados a Mónaco (oeste) y a Cabo Corvo (este): una evidente demostración de querer colaborar con los puertos cercanos de Marsella, Niza y Livorno en la gestión del comercio de los productos coloniales americanos (azúcar, tabaco, cacao, café, etc.), el verdadero negocio del siglo XVIII (véase Calcagno, 2024, también para los datos relacionados con el aumento de los ingresos aduaneros; para este último aspecto, ver también Bulferetti y Costantini, 1966, pp. 159-163).

40. El contrato, firmado el 28 de febrero de 1760, se puede encontrar en ASG, Manoscritti, r. 3.

41. Salvo indicación contraria, los documentos citados de aquí en adelante se pueden encontrar en ASG, Antica finanza, f. 1222.

discriminación en la concesión del puerto franco para los tabacos, independientemente de su tipo, había empeorado aún más la situación de la privativa.

Está claro que cada grupo cuidaba de sus propios intereses y no se podía confiar. Los nuevos contratistas sabían que los titulares de los almacenes en el puerto franco no habían respetado el «convegno» (acuerdo) hecho con sus predecesores a principios de 1752, que prevenía denunciar los tabacos comprados, almacenarlos en los espacios privados con un billete o testimonio firmado por el «pesatore» de la «impresa», y comunicar las eventuales extracciones por motivos comerciales. «Non ostante la vigilanza de' commessi dell'impresa, li più solenni giuramenti presi da negozianti, sono tuttavolta stati continuamente introdotti li tabacchi d'Oneglia, Finale<sup>42</sup> e simili nel porto franco e da questo entro città in frode». En resumen, frente a los «esperimentati disordini», y «sull'esempio degl'altri principi», el único camino a seguir era el de la «restrittiva»<sup>43</sup>.

El ajuste introducido por los «impresari» Doria, Cavagnaro y Rossi pronto desató las protestas de los comerciantes privados. A instancias de estos últimos, el 9 de mayo de 1760 San Jorge presentó un informe detallado al gobierno de la República, solicitando la suspensión inmediata de la «restrittiva», ya que consideraban que lesionaba «quell'unico più florido commercio [che] sussiste ancora in questa piazza». Cándidamente, se confesaba que los tabacos de «rapé» eran enviados «in massima parte per contrabando ne' Regni di Napoli e Sicilia, Sardegna et altri luoghi»; y que, por este motivo, los envíos siempre se realizaban «sotto mentite coperte di altri generi», falsificando la documentación de embarque. Según los comerciantes, realizar estas operaciones abiertamente, tomando de un almacén destinado exclusivamente a este tipo de tabaco, habría hecho imposible «un tal esito». Además, en el informe de San Jorge se enumeraban una serie de consideraciones que parecían, al menos en parte, meros pretextos: el espacio de la «restrittiva» identificado por los titulares de la privativa sería pequeño y estaba expuesto al sol; en el momento de decidir el envío de una partida de tabaco, dado que había una gran cantidad (pero ¿no era pequeño el espacio?), para los porteadores sería más difícil «distinguere i colli dell'uno da quelli dell'altro negoziante»; los comerciantes deberían duplicar el número de asistentes para proteger su mercancía, «e ne propri magazini per gli altri generi di merci ed in quello di pubblica restrizione per li loro tabacchi». El

42. El desarrollo de la producción de Finale, en el Poniente ligure, comenzó aproximadamente a mediados del siglo XVII: una relación de la Casa de San Jorge del 27 de octubre de 1664 señalaba «quattordeci case che non fanno altro negozio che acconciar e macinar tabacco»: ASG, Banco di San Giorgio, Gabelle, sala 38, f. 2919.

43. También en Livorno —«ove è la vera idea del più libero portofranco d'Europa»— se había decretado una alta tributación sobre los tabacos de «rapé» y los «sottili di Spagna ed Olanda» para proteger la privativa. En cambio, los demás estados italianos habían prohibido totalmente la introducción de tabaco en polvo para proteger las producciones internas.

documento también subrayaba el temor a posibles robos o confusiones entre las partidas de mercancías de los distintos comerciantes.

A breve distancia de tiempo, el 22 de mayo de 1760, llegó la respuesta de la Cámara de Gobierno. Si la preocupación principal era la imposibilidad de continuar con el contrabando de tabaco en los estados extranjeros, no había problema: los contratistas de la «impresa» ofrecerían toda la asistencia necesaria y, bajo su supervisión, se podría extraer el tabaco del área de la «restrittiva» para llevarlo a los almacenes de los mercaderes —«o ovunque meglio loro piaccia»— y posteriormente entregarlo «a contrabbandieri sotto qualsiasi mentite spoglie di lor gradimento». La única condición era que todos los procedimientos se llevaran a cabo frente a un diputado de la privativa, con el fin de verificar «la sicurezza del trasporto a bordo de bastimenti», y para que no se pudiera «dubitare che essi [i tabacchi] riman[essero] ne' privati magazzini per traviare dall'indicato destino». Además, la Cámara aseguraba que los mercaderes podrían transportar los tabacos «patiti o riscaldati» a sus almacenes (era otra solicitud expresa), siempre que, una vez completada la sanificación, se devolvieran «nella stessa quantità e peso» al área de la «restrittiva». Y en cuanto al aumento de los costos de vigilancia, se expresaba cierta duda, dado que «la contraria esperienza» demuestra que los mercaderes no mantenían sus mercancías «tutte in un sol sito».

El conflicto se intensificó en junio. Primero atacaron a los mercaderes, aconsejando a la «impresa» que no desperdiciara dinero alquilando espacios comunes para almacenar los tabacos en polvo, sino que, en todo caso, destinara recursos al pago de personal encargado del control de la mercancía que ingresaba en los almacenes privados (una operación mucho más compleja e inútil si no se vigilaba también lo que salía). Los «impresari», de manera muy directa, acusaron a los mercaderes de no posicionarse «contro la restrittiva perché sia di sua natura capace di far restringere e difficoltare il da essi tanto magnifico commercio», sino por el hecho de no querer obstáculos al introducir los tabacos da fiuto en sus almacenes, colocarles «il nome e gl'impronti» de los tabacos producidos en la nueva fábrica de Sestri Ponente, y venderlos ilegalmente en la ciudad. Llegaban aún más lejos en el argumento: si los particulares se quejaban de que la «restrittiva» limitaba su comercio de tabaco de «rapé», ¿por qué no compraban el que ahora producía el nuevo y competente empresario holandés traído expresamente desde Ámsterdam?

Poco después, se llegó a la publicación de una «grida» (ordenanza) específica por parte de la Casa di San Jorge, el 25 de junio de 1760, que parecía marcar una victoria para la privativa. En el plazo de quince días, todos los mercaderes que poseyeran tabacos de «rapé» o «manifatturati» según las técnicas empleadas en la

nueva fábrica debían transportarlos al *rastello della seta*<sup>44</sup>. Este era el espacio de la «restrittiva» identificado de común acuerdo: su gestión fue confiada a un encargado específico nombrado por los arrendatarios de la «impresa generale», quien debía garantizar su presencia y asistencia durante todo el horario de apertura de la aduana; además, todos los gastos de mantenimiento del lugar quedaban a cargo de la propia privativa. De nada sirvieron las apelaciones de los mercaderes, quienes señalaban cómo «l’universale discapito di questa piazza» (es decir, la caída del comercio tras la publicación de dicha ordenanza) no iba «disgionto da quello della Casa Illustrissima [di San Jorge]»; e identificaban en la «idea di una maggior pensione all’Eccellentissima Camera» (el canon anual percibido por los arrendatarios) el único verdadero motor de todo el asunto. Una de estas peticiones, acompañada de los nombres de todos los firmantes, contaba con 66 firmas entre compañías y mercaderes individuales.

En los meses siguientes, el conflicto se atenuó —al menos según lo que se desprende de la documentación— y el 5 de septiembre de 1760 San Jorge emitió una nueva disposición mediante la cual ponía a disposición para los tabacos de la «restrittiva» también un arco del arsenal, además del *rastello della seta*<sup>45</sup>. Para contraatacar, los mercaderes esperaron a la primavera de 1761: en una breve instancia dirigida a San Jorge, a comienzos de mayo señalaron que, por falta de espacio, algunos comerciantes se habían visto obligados a almacenar tabacos en polvo en sus propios almacenes, y que el personal de la «impresa generale» estaba impidiendo su expedición. Los *Protettori* de San Jorge —el máximo órgano político dentro de la Casa— leyeron el documento el 4 de mayo, solicitaron el desbloqueo de las exportaciones fuera del Dominio para los mercaderes interesados y manifestaron a la Cámara de Gobierno la voluntad de «tenere un nuovo congresso» sobre la delicada cuestión de la «restrittiva».

El problema era conciliar «la libertà che al commercio è stata accordata dalla legge» (en referencia a la normativa de puerto franco) con las necesidades de las «pubbliche finanze»; pero claramente en la discusión las dos instituciones se centraban en los beneficios de cada una de las partes. Para San Jorge, que redactó un nuevo documento el 29 de mayo de 1761, los mercaderes estaban sufriendo «un aggravio troppo sensibile», también de tipo logístico, ya que el área del arsenal estaba muy distante del puerto franco. Además —añadían los *Protettori*— exportar los tabacos de contrabando a otros estados requería discreción: los capitanes de los

44. «Cioè in quella parte di esso rastello rinserrata con tavole». Se trataba de un depósito aduanero reservado para la custodia de sedas crudas o trabajadas. Sobre el sector sedero en Génova, central durante mucho tiempo para la vida de la ciudad, véase Massa, 2021, pp. 277-445.

45. Era el arco denominado de *San Francesco*, utilizado hasta ese momento como depósito por lo *ufficio del sale*. Obviamente, se precisaba que el alquiler de este espacio sería pagado por la «impresa generale»; y a cargo de la privativa quedaría siempre el transporte del tabaco desde el *rastello della seta* hasta el arsenal.

barcos no querían colaborar en las cargas «in un sito ove altro non c'è che tabacco e ove possono essere veduti da più persone», con el peligro de ser descubiertos por algún «esploratore» (espía). Con una reflexión aguda y sutil, los gobernantes de la Casa di San Jorge observaban que se podían hacer las leyes contra el fraude, pero no contra el comercio.

La réplica de la diputación del gobierno «alle pratiche dell'impresa del tabacco», de mediados de junio, no estuvo exenta de polémica. «Sembra assai strano che nelle illuminate menti degl'Illustrissimi Protettori possano i negozianti di bel nuovo risvegliare il timore per la restrittiva», después de que se ordenara «dagli antipassati Illustrissimi Protettori con pubbliche gride la più esatta esecuzione». Con los datos en mano, las peticiones de los mercaderes privados se contradecían: en la última década habían sido «i tabacchi in foglia e Brasile, i tabacchi di Spagna et Avanne siviagliate» los que aseguraron un mayor ingreso fiscal (16 000 liras de media al año), mientras que los tabacos sujetos a la «restrittiva» — es decir, los «rapé» y aquellos «in polvere d'inferiore qualità manifaturati» — habían generado alrededor de 600 liras de tasa. De una de dos: o estos últimos eran objeto de un comercio secundario o — como sospechaban tanto los miembros del gobierno como los «impresari generali» — entraban en la ciudad y en el resto del Dominio en gran parte como comercio de contrabando. Entonces, si las cosas estaban realmente en estos términos, eliminar la «restrittiva» solo habría facilitado las fraudes; mucho más considerando que no era «da negozianti altrove trasportabile questo articolo [il tabacco da fiuto], perché assolutamente proibito da principi, et unicamente ammesso in Livorno mediante la restrittiva assai più rigorosa e dispendiosa della presente»<sup>46</sup>.

En este esquema de preguntas y respuestas, típico de tantas disputas jurídicas del antiguo régimen, los *Protettori* de San Jorge volvieron a defender sus razones (o mejor dicho, las razones de los mercaderes), llegando a explicar la verdadera motivación que les impulsaba a adoptar esta postura. No se trataba solo del tabaco, sino de todo lo que en Génova entraba a cambio de él. La venta del producto, práctica sin duda importante, pero de exclusivo interés de la privativa, estaba haciendo perder de vista uno de los pilares sobre los que se sostenía todo el comercio del puerto. Bien pensado, «le permute e contrattazioni che di essi [tabacchi] si fanno con altri generi, i quali o sono manifaturati in questa città e Dominio come li veluti et altri panni di seta e si spediscono per fuori<sup>47</sup>, oppure vengono qui trasportati da paesi esteri in contraccambio de' stessi tabacchi», contribuían significativamente a hacer

46. En esta exposición de los diputados «alle pratiche dell'impresa generale» del 17 de junio de 1761 se recordaba las alícuotas de los impuestos aplicados a los tabacos en el puerto de Livorno: 7:10 al *cantaro* sobre los tabacos de «rapé»; 12:10 al *cantaro* sobre los tabacos finos de Holanda y España. El *cantaro*, unidad de peso, equivalía a aproximadamente 47 kg.

47. Aquí nuevamente se confirma la intacta vitalidad del sector sedero, aún en pleno siglo XVIII.

circular la economía. Además, aunque no se decía abiertamente, tales compraventas aportaban dinero a las arcas del Banco di San Jorge. Sin duda, los *Protettori* eran perfectos conocedores del enorme contrabando practicado por los mercaderes, pero por otro lado existía el riesgo concreto de que al mantener la «*restrittiva*» se contrajeran las compras de tabaco en el puerto franco, con las temidas repercusiones fiscales que se insinuaban implícitamente<sup>48</sup>.

Dicho esto, que los mercaderes, «non sapendo sinora quale debba essere il destino de tabacchi [...] che o per conto proprio o de' loro corrispondenti venivano trasmessi a questo porto franco», estuvieran en un estado de inercia, «indecisi nelle loro commissioni», era poco creíble. De la misma forma, era sin duda inverosímil la posibilidad de «perdere del tutto simile commercio, ove più longamente si tenga in sospeso». No obstante, la argumentación de San Jorge acertó, y las continuas ofertas de la «*impresa generale*» de poner a disposición de los comerciantes privados nuevos espacios en el caso de que los concedidos hasta ese momento no fueran suficientes cayeron en saco roto. A los mercaderes privados les urgía que la «*restrittiva*» fuera definitivamente abolida, y su fuerza de presión prevaleció. El 16 de diciembre de 1761, uno de los miembros del gobierno, Ambrogio Doria, presentó a San Jorge un documento titulado «metodo e regolamento da osservarsi per il porto franco di tabacchi d'ogni sorte», con el objetivo de «unire alle pubbliche convenienze et interesse, la libertà richiesta da negozianti nell'introdurre, custodire e commerciare i tabacchi senz'obbligo della *restrittiva*». La propuesta, sometida a los mercaderes —que ya se acreditaban como participantes a todos los efectos de los procesos decisionales de las instituciones públicas— fue aceptada en su totalidad, salvo algunas solicitudes de corrección realmente mínimas<sup>49</sup>. En esencia, se confirmaba la concesión del puerto franco «a tutti i tabacchi rapé d'ogni sorte, tabacchi polvere d'Olanda ed ogn'altra sorte di tabacchi macinati e manifatturati», que podían ser trasvasados a otros barcos y transportados «fuori dal distretto». Sin embargo, si se deseaba almacenar el tabaco dentro del área portuaria, además del almacén de la «*impresa generale*» —siempre a disposición— se podrían utilizar los almacenes de los mercaderes, previa notificación al personal de la privativa. Se preveía la redacción y actualización continua de un registro especial con la indicación de «venuta, mese,

48. A decir verdad, en la «*esposizione*» del 3 de agosto no se pasaba por alto del todo las apenas 600 liras anuales de ingresos de la tasa sobre el tabaco de olfato: la explicación proporcionada por San Jorge era que la exportación de dichos tabacos por vía marítima (hacia estados extranjeros en los que entraban clandestinamente) implicaba solo una modesta tasa de *ostellaggio* para los barcos en los que eran cargados.

49. El 23 de diciembre de 1761, los *Protettori* de San Jorge informaron que habían consultado a dos «*negozianti de' tabacchi*» elegidos para representar a todo el cuerpo mercantil y que de ellos habían recibido «l'assenso circa il detto regolamento».

giorno, qualità e peso, nome, numero del magazzino» para cada lote de tabaco de propiedad privada<sup>50</sup>.

Los «impresarios» se encargaban de una costosa labor de vigilancia en el puerto, en la ciudad y a lo largo de las costas. Si los mercaderes decidían enviar fuera del Dominio los tabacos depositados en sus almacenes, debían acudir a los hombres al servicio de la privativa. Los productos que se enviaran por tierra más allá de los Apeninos serían transportados a San Lázaro —almacén específico del puerto franco para las mercancías dirigidas a Lombardía— y allí recibirían un «regolare spaccio» para ser entregado a un diputado de la «impresa» en determinados puestos aduaneros acordados tras la ciudad. Un procedimiento similar debía seguirse también para los tabacos destinados a Piamonte vía Savona o, de nuevo, a Lombardía vía Sestri Levante y Voltri: en estos puertos periféricos la mercancía recibiría un «spaccio» para ser entregado a los hombres de la privativa, respectivamente en Cadibona, Varese Ligure y Rossiglione. En el puerto, las cargas destinadas a navegar por el mar Tirreno debían embarcarse, igualmente, bajo la supervisión de personas encargadas por los contratistas de la «impresa generale». La agotadora disputa de 1760-61, que había girado en torno a los espacios físicos del puerto franco, concluía con algunas garantías para los titulares de la privativa, pero en definitiva resultaba en una victoria sustancial para los mercaderes<sup>51</sup>.

## 5. CONCLUSIONES

En su obra *Della pubblica felicità*, publicada apenas un par de años antes de la reforma del puerto franco genovés (1749), Ludovico Antonio Muratori definía «il gius privativo del tabacco [una] gran rendita oggidi di qualsivoglia sovrano» (Mantelli, 1995, p. 545). En España, el economista Jerónimo de Uztáriz había observado a comienzos del siglo que «la renta del tabaco es la más útil y segura que tiene su Majestad» (González Enciso, 2007, p. 44). Génova no constituía una excepción —no se entendería de otro modo el compromiso de la Cámara de gobierno en apoyar a los «impresari generali»— pero aquí, a diferencia de lo que ocurría en otros lugares, la privativa «scapitava» continuamente sus ingresos en lugar de aumentarlos. Fue por este motivo por el que un asunto en apariencia menor, como la utilización de

50. En los almacenes privados se prohibía «servirsi d'alcun strumento atto alla manifattura, o manipolazione de tabacchi medesimi». Además, se estableció en el momento de la firma del acuerdo de fin de diciembre que en el libro se anotaran también los tabacos de la mano de los mercaderes.

51. A los «impresari generali», en compensación «della restrittiva che dovrà restare suppressa», se les permitió aplicar una tasa más alta a los tabacos depositados en el puerto y reexportados fuera de los confines del Estado. Los «rapé», no por casualidad, eran los que exigían un pago más elevado para los envíos tanto por mar como por tierra.

un espacio incluso bastante reducido dentro del puerto franco, generó un conflicto institucional que se prolongó durante casi dos años.

Haciendo balance, la disputa por el almacenamiento de los tabacos sujetos a «restrittiva», entre 1760 y 1761, se conecta con al menos tres planos distintos. El primero es el ligado a la ciudad más directamente y a su particular clase dirigente: en el gobierno de la República y entre los dirigentes de la Casa di San Jorge se sentaban las mismas familias (aunque, obviamente, ciertos mecanismos expresamente establecidos prohibían la acumulación de cargos o la presencia simultánea de personas con vínculos estrechos de parentesco). A menudo, en el *cursus honorum* de un futuro *doge* figuraba el ejercicio del cargo de *Protettore* di San Jorge: de ello derivaba una identidad política entre las dos instituciones principales que, sin embargo, no impedía la adopción de posturas distintas, cuando era necesario, en beneficio del interés común del Estado y de la sociedad urbana (que, recordémoslo, invertía de diversas maneras en la deuda pública). Este elemento, tan claramente visible en el episodio descrito en este trabajo, demuestra una madurez política del patriciado genovés, situado en los niveles más altos de una organización política quizá incapaz de reformarse en el panorama general del siglo XVIII reformador (Venturi 1969-1990), pero no por ello mal preparado para afrontar y resolver problemas concretos.

El segundo plano es el de la relación entre las privativas y el consumo de tabaco. Recientemente, se ha reflexionado sobre el hecho de que la gestión monopolística de la distribución de tabaco, surgida en todas partes de un acuerdo entre las instituciones estatales (fiscales) y los cuerpos mercantiles, representó una forma fructífera e inteligente de coparticipación en el poderoso crecimiento de la economía-mundo (Cioni, 2024). En la práctica, el sistema de arrendamiento de tabaco habría marcado y hecho posible el gran auge del consumo de este producto en las sociedades europeas de los siglos XVII y XVIII. Por otro lado, la lección del caso genovés —y probablemente investigaciones específicas en otros grandes puertos confirmarían esta tendencia<sup>52</sup>— nos lleva a poner en la debida perspectiva el papel del contrabando para satisfacer la creciente demanda de la población y a dinamizar el mercado (Marzagalli, 2012). Es una enésima demostración de la compenetración existente entre economía legal e ilegal.

Finalmente, es evidente que los argumentos utilizados por San Jorge en el tira y afloja con la Cámara de Gobierno genovesa evocaban algunos de los puntos principales del debate económico sobre la relación entre intervención estatal y libertad comercial. Pensadores europeos de la talla de Josiah Tucker, David Hume y Vincent de Gournay, en los años de la disputa genovesa, expresaron posiciones muy claras a

52. Récuérdesse que también en Marsella la privativa experimentó una disminución de los ingresos entre la segunda mitad del siglo XVII y el comienzo del siglo XVIII (Vigié y Vigié, 1989, p. 322).

favor del libre comercio y en contra de los monopolios (Kaplan, 1987; Hont, 2005; Thomas, 2013). En resumen, las discusiones que se tuvieron en Génova sobre la «restrittiva del tabacco» estaban en línea con las que animaban a las élites políticas y económicas contemporáneas.

Sin recurrir a las sofisticadas elaboraciones teóricas sobre el «interesse crescente per lo spazio quale discorso storiografico» (Torre, 2011, p. 43), que se encuentran fuera del enfoque más pragmático de este trabajo, no se puede dejar de reconocer las aperturas historiográficas que permiten abordar los eventos relativos a un solo almacén del puerto de Génova. Y para centrarnos en el tema desde el que partimos, es decir, el puerto franco, el estudio de esta disputa permite comprender hasta qué punto las decisiones de los diversos gobiernos sobre el perímetro de la franquicia eran determinantes en las relaciones entre los estados, la hacienda y los mercaderes.

### **Contribución de las autorías**

Paolo Calcagno ha sido el único autor de este trabajo, habiendo llevado a cabo todas las fases de este: concepción, investigación, redacción, revisión crítica y aprobación final del manuscrito.

### **Política de financiación y agradecimientos**

La investigación ha sido realizada en el marco del proyecto PID2021-124823NB-C22 financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033 y FEDER-Una manera de hacer Europa.

### **Declaración sobre el uso de inteligencia artificial**

No se ha utilizado Inteligencia Artificial en la elaboración de este trabajo.

## **6. BIBLIOGRAFÍA**

- Addobbati, A., & Aglietti, M. (Eds.) (2016). *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*. Pisa: Pisa University Press.
- Alfani, G. (2011). The Famine of the 1590s in Northern Italy. An Analysis of the Greatest 'System Shock' of Sixteenth Century. *Histoire et Mesure*, XXVI/1, pp. 17-50.
- Braudel, F. (1976). *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*. Torino: Einaudi, vol. 1.
- Bulferetti, L., & Costantini, C. (1966). *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*. Milano: Banca commerciale italiana.
- Calafat, G. (2019). *Une mer jalousee. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVIIe siècle)*. Paris: Seuil.
- Calcagno, P. (2017a). 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. *Nuova rivista storica*, CI/II, pp. 457-487.

- Calcagno, P. (2017b). La «révolution du tabac» à Gênes au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Contrôle fiscal et contrebande à travers la documentation de l'«Impresa generale». En M. Figeac & C. Bouneau (Eds.), *Circulation, métissage et culture matérielle (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)* (pp. 161-175). Paris: Garnier.
- Calcagno, P. (2019). *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*. Roma: Carocci.
- Calcagno, P. (2024). Territorial control, economic provision, and republican order: the free port of Genoa from the sixteenth to the eighteenth century. En G. Delogu, K. Stapelbroek & A. Trampus (Eds.), *Free Trade and Free Ports in the Mediterranean* (pp. 74-91). New York-London: Routledge.
- Calcagno, P. & Ferrando, F. (2019). Tra tutela dell'ordine pubblico e salvaguardia delle manifatture. La peste di Genova del 1656-1657. En P. Fontana & L. Nuovo (Eds.), *Il Cardinale Stefano Durazzo. Esperienza diplomatica e servizio pastorale* (pp. 117-147). Roma: Edizioni Liturgiche.
- Capalbo, C. (1999). *L'economia del vizio. Il tabacco nello Stato pontificio in età moderna fra produzione e consumo*. Napoli: Edizioni scientifiche italiane.
- Carmagnani, M. (2010). *Le isole del lusso. Prodotti esotici, nuovi consumi e cultura economica europea, 1650-1800*. Torino: Utet.
- Cioni, G. (2024). *Global commodities, Monopolies and Negotiation. Tobacco trade and taxation in the Grand Duchy of Tuscany and the Venetian Empire (17<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries)*. [Tesis doctoral, Scuola Normale Superiore – Università di Napoli «Federico II»].
- Costantini, C. (1966). L'istituzione del porto franco genovese delle merci. *Miscellanea di storia ligure*, 4, pp. 97-107.
- Delogu, G., Stapelbroek, K. & Trampus, A. (Eds.) (2024). *Free Trade and Free Ports in the Mediterranean*. New York-London: Routledge.
- Fazio, I. (2021). *Il porto franco di Messina nel lungo XVIII secolo. Commercio, fiscalità e contrabbandi*. Roma: Viella.
- Felici, L. (Ed.) (2024). *La Livornina. Alle origini di Livorno, città cosmopolita in età moderna*. Roma: Viella.
- Felloni, G. (1998a). La fiscalità nel Dominio Genovese tra Quattro e Cinquecento. *Atti della Società ligure di storia patria*, XXXVIII/1, pp. 235-252.
- Felloni, G. (1998b). Distribuzione territoriale della ricchezza e dei carichi fiscali nella Repubblica di Genova. *Atti della Società ligure di storia patria*, XXXVIII/1, pp. 199-234.
- Felloni, G. (2006). *La Casa di San Giorgio: il potere del credito*. Genova: Società ligure di storia patria.
- Felloni, G. (2014). *Amministrazione ed etica nella Casa di San Giorgio (1407-1805)*. Firenze: Leo S. Olschki editore.
- Frattarelli Fischer, L. (2016). *Le Livornine. 1591-1593*. Livorno: Debatte.
- Fusaro, M. (2021). Après Braudel: réévaluation de l'histoire de la Méditerranée entre l'invasion nordique et la caravane maritime. En M. Fusaro, C. Heywood, & M.-S. Omri (Eds.), *Échanges culturels et commerciaux dans la Méditerranée moderne. L'héritage*

- maritime de Fernand Braudel* (pp. 15-39). Villeneuve-d'Ascq: Presses Universitaire du Septentrion.
- Giacchero, G. (1972). *Origini e sviluppo del porto franco genovese. 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*. Genova: Sagep.
- González Enciso, A. (2007). Tabaco y Hacienda, 1680-1820. En L. Alonso Álvarez, L. Gálvez Muñoz & S. De Luxan (Eds.), *Tabaco e historia económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos XVII-XX)* (pp. 43-69). Madrid: Fundación Altadis.
- Greene, M. (2002). Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century. *Past & Present. A Journal of Historical Studies*, 174, pp. 42-71.
- Grendi, E. (1987). Traffico e navi nel porto di Genova fra 1500 e 1700. En E. Grendi, *La repubblica aristocratica dei genovesi* (pp. 309-355). Bologna: il Mulino.
- Gullino, S. (2018). «Il bisogno della Repubblica è grande». *La grande carestia (1590-91) a Genova e nel Dominio* [Tesi di laurea magistrale, Università di Genova].
- Gullino, S. (2020). Il network commerciale del Magistrato dell'Abbondanza genovese durante la crisi del 1590-1591. *Mediterranea. Ricerche storiche*, 50, pp. 577-598.
- Hont, I. (2005). *Jealousy of Trade. International Competition and the Nation-State in Historical Perspective*. Cambridge (MA): Harvard University Press.
- Horn J. (2011). Marseille et la question du mercantilisme: privilège, liberté et économie politique en France, 1650.1750. *Histoire, économie & société*, 2, pp. 95-111.
- Iodice, A. (2016). L'istituzione del porto franco in un Mediterraneo senza frontiere. *Politics. Rivista di Studi Politici*, 1, pp. 19-33.
- Iodice, A. (2017). *Il porto franco, diffusione di un modello economico: politiche, attori, ideologie, mito. Due realtà a confronto: Genova e Marsiglia (1590-1817)*. [Tesi di dottorato, Università Federico II di Napoli – Aix-Marseille Université].
- Kaplan, S. L. (1988). Vincent de Gournay and the French Liberal Tradition. En K.M. Baker (Ed.), *The French Revolution and the Creation of Modern Political Culture, I. The Political Culture of the Old Regime* (pp. 265-287). Oxford: Pergamon Press.
- Kiernan, V. (1993). *Storia del tabacco. L'uso, il gusto, il consumo nell'Europa moderna*. Venezia: Marsilio.
- Kwass, M. (2014). *Contraband. Louis Mandrin and the Making of a Global Underground*. Cambridge (MA): Harvard University Press.
- Levati, S. (2017). *Storia del tabacco nell'Italia moderna. Secoli XVII-XIX*. Roma: Viella.
- Lo Basso, L. (2017). La porte d'Italie. Marchandises coloniales et transculturation dans le port de Gênes au XVIIIe siècle. En M. Figeac y C. Bouneau (Eds.), *Circulation, métissage et culture matérielle (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)* (pp. 145-160). Paris: Garnier.
- Lo Basso, L. (2024). The free port of Nice-Villafranca and Savoy maritime politics in the seventeenth and eighteenth centuries. En G. Delogu, K. Stapelbroek & A. Trampus (Eds.), *Free trade and free ports in the Mediterranean* (pp. 107-123). New York-London: Routledge.
- Mantelli, R. (1995). Il consumo e la tassazione del tabacco nell'Italia dei secoli XVI-XVIII. En I. Zilli (Ed.), *Fra spazio e tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa. Dal Medioevo al Seicento* (pp. 545-567). Napoli: Edizioni scientifiche italiane.

- Marzagalli, S. (1999). *Les boulevards de la fraude. Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le blocus continental, 1806-1813: Bordeaux, Hambourg, Livourne*. Ville-neuve d'Ascq: Presses Universitaires du Septentrion.
- Marzagalli, S. (2012). Formes et enjeux de la contrebande et de la fraude à l'époque napoléonienne. En M. Figeac-Monthus & C. Lastécouères (Eds.), *Territoires de l'illicite: ports et îles. De la fraude au contrôle (XVIe-XXe siècles)* (pp. 191-203). Paris: Armand Colin.
- Marzagalli, S. (2021). La Méditerranée moderne, entre héritage braudélien et questionnements nouveaux à l'heure des histoires globale et connectée. *Cahiers de la Méditerranée*, 103, pp. 37-53.
- Massa, P. (2021). *Fattori identificanti dell'economia ligure e della società genovese (secoli XV-XIX)*, vol. 1. Genova: Società ligure di storia patria.
- Morineau, M. (1990). Le contrebande, la fraude et l'élaboration des statistiques. En G. López Nadal (Ed.), *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)* (pp. 13-26). Palma de Mallorca: Institut d'Estudis Balearics.
- Nourrisson, D. (1999). *Histoire sociale du tabac*. Paris: Éditions Christian.
- Ó Gráda, C. (2009). *Famine. A Short History*. Princeton: Princeton University.
- Piccinno, L. (2000). *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*. Genova: Società ligure di storia patria.
- Pizzorno, D. (2016). La cura del «servizio pubblico». Gli Inquisitori di Stato di Genova: il percorso ordinario di una magistratura ordinaria. En E. Pelleriti (Ed.), *Per una ricognizione degli «stati d'eccezione». Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)* (pp. 177-188). Soveria Mannelli: Rubbettino.
- Presotto, D. (1965). Genova, 1656-1657. Cronache di una pestilenza. *Atti della Società ligure di storia patria*, V/2, pp. 315-435.
- Preto, P. (2002). Il Mediterraneo irregolare: pirati, corsari, razzie, schiavi, rinnegati e contrabbando. En G. Galasso, A. Musi (a cura di) *Carlo V, Napoli e il Mediterraneo* (pp. 157-169). Napoli, Società napoletana di storia patria.
- Rodríguez Gordillo, J. M. (2002). *La creación del estanco del tabaco en España*. Madrid: Fundación Altadis.
- Rossi, W, & Lagomarsino, M. (1976). Nuove ricerche sulla grande peste del 1656-1657 a Genova. En *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra medioevo et età moderna, Studi e ricerche d'archivio* (pp. 391-429). Genova: Bozzi.
- Salvemini, B. (2009). Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel Tirreno del secondo Settecento. En B. Salvemini, *Lo spazio tirrenico nella 'grande trasformazione'. Merci, uomini, istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento* (pp. V-XXX). Bari: Edipuglia.
- Schivelbush, W. (1999). *Storia dei generi voluttuari. Spezie, caffè, cioccolato, tabacco, alcol e altre droghe*. Milano: Bruno Mondadori.
- Taviani, C. (2022). *The Making of the Modern Corporation. The Casa di San Giorgio and its Legacy (1446-1720)*. New York-London: Routledge.

- Tazzara, C. (2017). *The Free Port of Livorno and the Transformation of the Mediterranean World*. Oxford: Oxford University Press.
- Thomas, P. D. G. (Ed.). (2013). *Josiah Tucker: A Selection from His Economic and Political Writings*. New York-London: Routledge. <https://doi.org/10.2307/1947131>
- Torre, A. (2011). Comunità e località. En P. Lanaro (Ed.). *Microstoria. A venticinque anni da L'eredità immateriale* (pp. 25-59). Milano: Franco Angeli.
- Venturi, F. (1969-1990). *Settecento riformatore* (5 voll.). Torino: Einaudi.
- Vigié, M, & Vigié, M. (1989). *L'herbe à Nicot. Amateurs de tabac, fermiers généraux et contrebandiers sous l'Ancien Régime*. Paris: Fayard.
- Virga, S. (2023). *Vita e lavoro degli schiavi musulmani a Genova tra Sei e Settecento*. Palermo: New Digital Frontiers.