

---

# *Per omnia litora*

Interazioni artistiche,  
politiche e commerciali  
lungo le rotte del  
Mediterraneo  
tra XIV e XV secolo



EDIZIONI  
DELLA  
NORMALE

**61**

---

SEMINARI  
E CONVEGNI

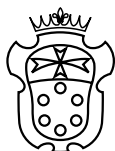
*Atti delle giornate di studio  
Pisa, Scuola Normale Superiore  
9-10 giugno 2017*

---

# *Per omnia litora*

Interazioni artistiche,  
politiche e commerciali  
lungo le rotte del  
Mediterraneo  
tra XIV e XV secolo

a cura di  
Alessandro Diana  
Caterina Fioravanti



EDIZIONI  
DELLA  
NORMALE

© 2023 Autrici/Autori (per i testi)

© 2023 Edizioni della Normale | Scuola Normale Superiore (per la presente edizione)

I contributi pubblicati in questo volume sono stati sottoposti a *double peer review*.



Opera distribuita con licenza Creative Commons Attribuzione – Non commerciale – Non opere derivate 4.0 Internazionale (CC BY-NC-ND 4.0).

Integralmente disponibile in formato pdf *open access*: <https://edizioni.sns.it/>

ISBN 978-88-7642-762-6 (online)

ISBN 978-88-7642-763-3 (print)

DOI <https://doi.org/10.2422/978-88-7642-762-6>

# Indice

---

Avvertenza ALESSANDRO DIANA, CATERINA FIORAVANTI	7
Programma	9
Le vie dell'ordinario. Genova, il Tirreno e il Mediterraneo nel XIV secolo. Casi artistici e questioni di metodo CLARIO DI FABIO	11
L'Adriatico e la «nuova talassologia» del Mediterraneo: scultura, arti plastiche e mobilità culturale nel Basso Medioevo LUCA PALOZZI	39
Una situazione di costa: esempi nella pittura della prima metà del Trecento a Pisa MASSIMO FERRETTI	97
Rotte, scali ed equipaggi genovesi tra Mediterraneo e Mar Nero (secoli XIV-XV) ANTONIO MUSARRA	157
Reti, miscugli e grovigli 'adriatici' nel secolo XIV MICHELE BACCI	189
Un'ombra della sua gloria. La percezione occidentale di Bisanzio nel XV secolo, tra impulso documentario e narrazione leggendaria CARLO BERARDI	227
La riscoperta di Tolomeo nel Quattrocento: fra umanisti, cartografi, pittori e navigatori SEBASTIANO GENTILE	263

Le vie dell'antiquaria nel Mediterraneo orientale: note sulla percezione e ricezione delle antichità greche tra XIV e XV secolo ALESSANDRO DIANA	289
Il Concilio di Firenze: concilio di Chiese, di popoli e di culture DAVIDE BALDI BELLINI	341
Indagini su un <i>artista viajero</i> nella prima metà del Quattrocento. Il caso di 'Giuliano Fiorentino' CATERINA FIORAVANTI	373
«A frontiere aperte»: Sicilia e Mezzogiorno aragonesi, coniuntura economica e struttura degli scambi mediterranei GIUSEPPE PETRALIA	433
Bibliografia a cura di Alessandro Diana e Caterina Fioravanti	447
Crediti fotografici	541

# Avvertenza

---

Le giornate di studio *Per omnia litora. Interazioni artistiche, politiche e commerciali lungo le rotte del Mediterraneo tra XIV e XV secolo* (9-10 giugno 2017) nascevano dalla volontà di impostare un'indagine culturale 'a frontiere aperte' che seguisse l'intreccio di rotte che collegava le coste euromediterranee, in un periodo indicativamente compreso tra due eventi epocali quali la fine della Peste Nera e lo schiudersi degli inediti scenari offerti dalla navigazione transoceanica. All'esigenza del superamento di un approccio storico scandito da censure *ad annum* si coniugava l'intento di porre in dialogo diversi ambiti disciplinari, al fine di rilevarne prospettive comuni e trarre profitto dalle singole specificità.

La mobilità delle relazioni mediterranee che dalla metà del Trecento a tutto il Quattrocento sperimentava l'estensione della longitudine dell'ecumene grazie all'impiego di portolani e planisferi sempre più aggiornati, dispiegava un pluralismo composito di maggiori e minori protagonisti in grado di mutare la gravitazione geografica intorno a centri e regioni rivelatisi tutt'altro che *borderline*, in quanto veri e propri nodi di congiuntura di una vasta rete terraquea.

In un quadro storico estremamente mobile e variegato è quantomai necessario affrancarsi da ogni etichetta municipale, per risarcire la prospettiva di una rinnovata ermeneutica del Mediterraneo svincolandola dall'ottica spesso restrittiva dei *case studies*.

Unitamente alla disponibilità degli autori che hanno preso parte al convegno e di coloro che poi hanno di fatto contribuito al volume, un particolare e sentito ringraziamento va a Massimo Ferretti che sin dall'inizio ha creduto in questo progetto sostenendolo in ogni sua fase, senza farci mai mancare il suo costante supporto.

ALESSANDRO DIANA  
CATERINA FIORAVANTI





# Programma

---

Per omnia litora. *Interazioni artistiche, politiche e commerciali lungo le rotte del Mediterraneo tra XIV e XV secolo*, 9-10 giugno 2017, Sala Azzurra, Palazzo della Carovana, Piazza dei Cavalieri 7, Pisa

## *Programma*

Venerdì 9 giugno

14.30: Claudio Ciociola (Scuola Normale Superiore), *Saluti*  
Alessandro Diana e Caterina Fioravanti (Scuola Normale Superiore), *Introduzione*

15:00 *Sessione I, Per omnia litora*

Presidenza: Massimo Ferretti (Scuola Normale Superiore)

Sebastiano Gentile (Università degli Studi di Cassino), *La riscoperta di Tolomeo nel Quattrocento: fra umanisti, cartografi, pittori e navigatori*

Clario Di Fabio (Università degli Studi di Genova), *Le vie dell'ordinario. Genova, il Tirreno e il Mediterraneo nel XIV secolo. Casi artistici e questioni di metodo*

## *Pausa*

Davide Baldi (Fundação Calouste Gulbenkian, Lisbona), *Il Concilio di Firenze: concilio di lingue e di popoli*

Marco Pellegrini (Università degli Studi di Bergamo), *Un'età di "crociate tardive". Oriente e Occidente tra XIV e XV secolo*

## *Discussione*

Sabato 10 Giugno

9:00 *Sessione II - Ab Occasu Solis*

Presidenza: Alessandro Diana (Scuola Normale Superiore)

Massimo Ferretti (Scuola Normale Superiore), *Qualche esempio di circolazione tirrenica nella pittura del Trecento a Pisa*

Caterina Fioravanti (Scuola Normale Superiore), *Giuliano Fiorentino. Un artista viagero tra Firenze e la Spagna nella prima metà del Quattrocento*

Giuseppe Petralia (Università di Pisa), *Sicilia e Mezzogiorno aragonesi: congiuntura economica e struttura degli scambi mediterranei*

*Pausa*

Luca Palozzi (University of Edinburgh), *Storia e geografia eccentriche della scultura italiana: l'Adriatico nel tardo Medioevo*

Marco Collareta (Università di Pisa), *L'oro della Serenissima. Uno sguardo verso est*

*Discussione*

14:30 *Sessione III - Ad Orientem*

Presidenza: Caterina Fioravanti (Scuola Normale Superiore)

Antonio Musarra (Harvard University Center for Italian Renaissance Studies, Villa I Tatti, Firenze), *Rotte, scali ed equipaggi nel Levante mediterraneo. Note dai registri di bordo genovesi (1350-1460 ca.)*

Alessandro Diana (Scuola Normale Superiore), *Le vie dell'antiquaria nel Mediterraneo orientale: percezione e recezione delle antichità greche fra XIV e XV secolo*

*Pausa*

Michele Bacci (Université de Fribourg), *Interazioni artistiche lungo le vie d'acqua del Levante mediterraneo*

Gerhard Wolf (Kunsthistorisches Institut in Florenz), *Litora et limina: il Mediterraneo e le storie dell'arte - veicoli, rotte, metodi*

*Discussione e conclusioni*

# Rotte, scali ed equipaggi genovesi tra Mediterraneo e Mar Nero (secoli XIV-XV)

---

Nel lungo secolo che separa l'avvento della peste nera dalla caduta di Costantinopoli, Genova conosce importanti mutamenti: sia dal punto di vista politico-istituzionale, sia da quello più marcatamente socio-economico e culturale. Il dogato, istituito nel 1339, conteso tra poche famiglie – i Guarco e i Montaldo, prima; gli Adorno e i Campofregoso, poi –, è sostituito, nel 1396, dalla prima dominazione francese, che si protrae sino al 1413; quindi, tra il 1421 e il 1435, da quella viscontea, prima di tornare in auge nel successivo ventennio per poi cedere il passo nuovamente ai francesi di Carlo VII e agli Sforza<sup>1</sup>. L'attività commerciale e finanziaria risente della crisi generalizzata che caratterizza tutto il secolo – dunque, della contrazione demografica e del calo della domanda –, conoscendo progressive ristrutturazioni<sup>2</sup>. I regimi che si succedono alla guida della città – a eccezione, forse, del

---

Ringrazio sentitamente Caterina Fioravanti e Alessandro Diana per l'invito al convegno *Per omnia litora. Interazioni artistiche, politiche e commerciali lungo le rotte del Mediterraneo fra XIV e XV secolo*, tenutosi a Pisa, presso la Scuola Normale Superiore, il 9 e il 10 giugno 2017. Sono grato, inoltre, a Enrico Basso, Pinuccia Simbula e Bruno Figliuolo per le osservazioni ricevute nel corso della stesura del testo.

<sup>1</sup> Per il Quattrocento genovese, il punto di partenza rimane J. HEERS, *Gênes au XVe siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961. Per un quadro di sintesi cfr. G. PETTI BALBI, *Tra dogato e principato: il Tre e il Quattrocento*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. Puncuh, Genova 2003, pp. 233-324, e C. SHAW, *Genoa*, in *The Italian Renaissance State*, ed. by A. Gamberini and I. Lazzarini, Cambridge 2012, pp. 220-36. Un recente approfondimento sulle dedizioni alla Francia si deve a F. LÉVY, *La monarchie et la commune. Les relations entre Gênes et la France, 1396-1512*, Rome 2014.

<sup>2</sup> Sui mutamenti strutturali della rete economico-commerciale genovese trecentesca si veda, da ultimo, E. BASSO, *Insedimenti e commercio nel Mediterraneo basomedievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, Torino 2008, pp. 23-68; ID., *Tra apogeo, crisi e trasformazioni: gli spazi economici di Genova nel Trecento fra Mediterraneo, Atlantico e Mar Nero*, in *Spazi economici e circuiti commerciali nel Me-*

governatorato visconteo – pongono in essere una politica che ha nel mantenimento delle rotte e degli scali verso Oriente uno dei propri capisaldi. La struttura del *network* commerciale genovese non subisce grosse variazioni: il processo d'integrazione delle rotte orientali con quelle occidentali è, ormai, un dato di fatto, allargandosi, a levante, al mercato pontico; a ponente, alle coste atlantiche (l'apertura del traffico regolare con le Fiandre risale al 1277-78; la presenza genovese a Caffa, invece, al 1275). Allo stesso modo, la tipologia merceologica non conosce grosse modifiche. Dalla prima metà del Trecento, il commercio genovese è andato specializzandosi nel traffico delle cosiddette merci 'pesanti': l'allume, trasportato letteralmente da un capo all'altro del Mediterraneo, attorno al quale si crea un vero e proprio monopolio; ma anche il sale, il grano o la lana grezza. Conseguentemente, la galea da mercato è sostituita progressivamente da *naves* sempre più imponenti, maggiormente adatte al trasporto di merci voluminose, che permettono di navigare 'in dirittura', sfruttando una forza lavoro numericamente inferiore<sup>3</sup>.

È, dunque, in un quadro di relazioni allargate e sostanzialmente stabili, nonostante i frequenti rivolgimenti interni, che va inquadrata la politica adottata dai Genovesi nell'Oriente mediterraneo. Se nella seconda metà del Trecento sono poste in essere azioni aggressive per assicurarsi il controllo degli scali e delle rotte di maggiore rilevanza per il proprio *network* di relazioni – mi riferisco alla conquista di Chio, nel 1346, e alla spedizione contro Cipro del 1373: tutte mete già

---

*diterraneo del Trecento*, Atti del convegno di studi, a cura di B. Figliuolo, G. Petralia e P. Simbula, Amalfi 2017, pp. 185-207.

<sup>3</sup> Sulla politica armatoriale genovese fra Tre e Quattrocento cfr. P. CAMPODONICO, *La Marineria Genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Milano 1989, pp. 47-123; ID., *Navi e marinai genovesi nell'età di Cristoforo Colombo*, Genova 1991; A. MUSARRA, *La marina da guerra genovese nel tardo medioevo. In cerca d'un modello*, «Revista Universitaria de Historia Militar», 6/11, 2017, pp. 79-108. Sugli equipaggi cfr., invece, S. ORIGONE, *Marinai disertori da galere genovesi (secolo XIV)*, in *Miscellanea di storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia*, Genova 1978, pp. 291-343; M. BALARD, *Les équipages des flottes génoises au XIV siècle*, in *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, 2 voll., Napoli 1981, I, pp. 516-34; A. MUSARRA, *Economic migrants or commuters? A Note on the Crews of Genoese Galleys in the Medieval Mediterranean, 14th-15th Centuries*, in *Multi-ethnic Cities in the Mediterranean World*, ed. by M. Folin, A. Musarra and H. Porfyriou, 2 voll., New York-London 2021, I, *Culture and Practices of Coexistence, 13th-17th Centuries*, ed. by M. Folin and A. Musarra, pp. 62-75.

frequentate nel XIII secolo –, nel secolo successivo, superata la fase boucicaultiana, sia l'apparato governativo, sia i privati tendono ad assumere una posizione 1) 'attendista' nei confronti dell'espansionismo ottomano, in fase di consolidamento dopo la parentesi timuride; 2) conciliante verso Bisanzio, cui si promettono costantemente aiuti (che giungeranno raramente) per contrastarne il depauperamento territoriale; 3) altalenante con l'Orda d'Oro, con cui si giunge a conflitto nonostante le paci stipulate tra le parti; 4) offensiva verso l'Egitto mamelucco, dove, peraltro, predomina Venezia. Il tutto, nel tentativo di conservare il più a lungo possibile le posizioni acquisite – in particolare, nel Mar Nero, pullulante d'insediamenti genovesi – e di seguire a mantenere un ruolo nell'area sud-orientale del Mediterraneo<sup>4</sup>. Siamo di fronte, dunque, a un vasto scenario, la cui conoscenza approfondita è, però, lungi da venire, vista la scarsità di ricerche, a fronte di quelle dedicate ai due secoli precedenti. E ciò, ritengo, a causa d'una reale sovrabbondanza di fonti – in particolare, notarili –, cui può ovviarsi sia ponendo al centro questioni circostanziate, sia privilegiando a lunghe (e, comunque, incomplete) serie statistiche, l'analisi di documenti particolarmente 'eloquenti'. È quanto ho tentato di fare in questo lavoro, ricostruendo il sistema di rotte e di scali sviluppato dai Genovesi nel Mediterraneo orientale a partire da una prospettiva diversa da quella usuale: marittima e navale; complementare più che alternativa a quella economico-commerciale, sinora maggioritaria. Su quali porti era basata la logistica della navigazione? In che misura, la presenza a bordo di forza-lavoro proveniente dagli stabilimenti orientali è legata a tale *network* di relazioni? Esiste un legame tra le rotte e le funzioni portuali di determinati scali e la provenienza geografica degli equipaggi?

### 1. *Le fonti*

Prima d'abbozzare una risposta a tali questioni è necessario gettare uno sguardo alle tipologie documentarie disponibili. Il primo riferimento è costituito dalla documentazione legislativa contenuta nel

---

<sup>4</sup> Sull'ampia diaspora genovese si veda l'edizione dotata di aggiornamento bibliografico a cura di Michel Balard di R.S. LOPEZ, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Genova 1996<sup>2</sup> e la messa a punto recente di E. BASSO, *Strutture insediative ed espansione commerciale. La rete portuale genovese nel bacino del Mediterraneo*, Cherasco 2011.

cosiddetto *Liber Gazarie*, redatto nella sua forma attuale tra il 1340 e il 1344, che raccoglie una serie di norme emanate a partire dal 1316 dall'ufficio degli *Octo Sapientes super factis navigandi et Maris Maioris* – diretta emanazione d'un più ampio Consiglio di ventiquattro *sapientes* nominati nel 1313 per occuparsi di tutte le cose che «pertinent ad bonum statum civitatis, riperie et districtus Ianue» –, la cui attività, volta inizialmente al controllo della navigazione nel Mar Nero, sembra sia andata allargandosi precocemente alla navigazione in genere, comprendendo quella atlantica verso i porti inglesi e fiamminghi<sup>5</sup>. Se l'attività di questo ufficio è sufficientemente nota, lo stesso non può dirsi per quella di altre magistrature che sappiamo da fonti indirette coinvolte, più o meno direttamente, nella navigazione col Levante mediterraneo; spesso, con compiti e obiettivi diversi da quelli meramente economico-commerciali. È il caso, ad esempio, del cosiddetto *Officium guerre*, dal carattere temporaneo – eretto, cioè, soltanto in caso di necessità –, operante, almeno dalla metà del Trecento, in occasione di conflitti quali quello con Venezia e la Corona catalano-aragonese o con l'Egitto mamelucco; oppure, dell'*Officium maris*, sorto verso la fine del secolo (probabilmente a partire da una sottrazione di competenze all'*Officium Gazarie*), le cui funzioni principali paiono essere quelle di controllare i ruoli degli equipaggi; o, ancora, dell'*Officium camere Orientis*, composto da quattro ufficiali, con mansioni essenzialmente finanziarie, di cui non è rimasta alcuna testimonianza documentaria se non qualche menzione sparsa a cavallo tra i due secoli; non diversamente, del resto, dall'*Officium Cipri et Alexandriae*, sorto

---

<sup>5</sup> G. FORCHERI, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il "Liber Gazarie"*, Genova 1974. Il *Liber* – l'unico esemplare del quale è conservato presso l'Archivio di Stato di Genova [d'ora in poi ASGe], *Manoscritti membranacei*, III) – conosce, oggi, una insoddisfacente situazione editoriale. Al pari dei successivi *Statuti di Gazaria*, emanati nel 1403, e delle posteriori *Regulae Officii Gazariae*, del 1441. Si veda, a questo proposito, L. SAULI, *Imposicio Officii Gazarie*, in *Historiae Patriae Monumenta*, 22 voll., Torino 1836-1955, II, *Leges municipales I*, 1838, coll. 299-430. Alcuni estratti si trovano in J.M. PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, 4 voll., Paris 1828-45, IV, 1837, pp. 439-57 (su tale edizione si veda J. PAVIOT, *Notes sur le manuscrit parisien de l'«Imposicio Officii Gazarie» et de l'«Officium Gazariae»*, in *Saggi e documenti VII. Tomo secondo*, Genova 1986, pp. 277-85). Un'edizione ulteriore – anch'essa parziale, riguardando unicamente le rubriche di carattere marittimistico – è presente in V. VITALE, *Le Fonti del Diritto Marittimo Ligure*, Genova 1951, pp. 61-170, e, per gli *Statuti di Gazaria* e le *Regule Officii Gazariae*, pp. 171-214.

al principio del Quattrocento, che possiamo supporre sovrintendesse alla navigazione di linea verso tali porti, effettuata da due o tre galee ogni anno per ragioni commerciali, diplomatiche e militari<sup>6</sup>.

La difficoltà di comprendere a fondo le caratteristiche e le competenze dei principali uffici cittadini preposti alla navigazione è, in parte, aggirabile grazie ai numerosi registri di bordo che talvolta ne citano la supervisione, consentendo di comprenderne, quantomeno, gli effetti operativi. Il riferimento è alla serie *Galearum marinariorum* del fondo *Antico Comune* dell'Archivio di Stato di Genova, da cui è possibile ricavare numerose informazioni sulla conduzione di galee private impegnate temporaneamente in operazioni di carattere bellico o diplomatico a servizio del comune. Il materiale è diviso in due parti: *Galearum marinariorum rationes* e *Galearum marinariorum introitus et exitus*. La prima è formata da una sessantina di matricole di uomini, generalmente suddivisi tra ufficiali, *socci* (solitamente balestrieri) e semplici marinai. La seconda è assai più varia. Si tratta, infatti, di circa sessanta libri mastri relativi all'esercizio finanziario d'una o più galee, anch'esse alle dipendenze del comune, contenenti informazioni sulla costruzione, l'allestimento o il raddobbo dell'unità navale, sull'acquisto di materiali e di elementi dell'allestimento consegnate ai patroni, agli scribi di bordo o agli artigiani in occasione del viaggio, sulla paga dei maestri artigiani e dei loro aiutanti, sul salario corrisposto all'equipaggio e sugli acquisti di cibo e bevanda, accompagnate da notazioni relative ai costi, ai tassi di cambio e ai sistemi metrici e ponderali in uso, e corredate da notizie sulla conformazione degli equipaggi (di nuovo: nomi, ruoli e provenienze), sulle rotte, sugli scali e perfino sui tempi di percorrenza<sup>7</sup>. I dati ricavabili da tale tipologia di fonte forniscono un quadro pressoché completo della prassi marittimista del

---

<sup>6</sup> Per un accenno a tali magistrature e alla (scarna) bibliografia relativa cfr. MUSARRA, *La marina da guerra genovese*, pp. 87-8.

<sup>7</sup> ASGe, *Antico Comune, Galearum marinariorum rationes*, nn. 628-688; ASGe, *Antico Comune, Galearum marinariorum introitus et exitus*, nn. 689-756. Il fondo è stato inventariato da Valeria Polonio, cfr. V. POLONIO, *L'amministrazione della res publica genovese tra Tre e Quattrocento. L'Archivio «Antico Comune», «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 17, 1977, pp. 272-309. Caratteri simili presenta, inoltre, ASGe, *Galearum S. Georgii*, n. 2122/c. Di qualche interesse è il recente rinvenimento della cosiddetta *Bonna Parolla*, recitata all'atto della partenza o in caso di pericolo, menzionata spesso all'interno dei registri, costituita da una serie di invocazioni alla corte celeste e ai santi dei principali santuari mediterranei, cfr. V. RUZZIN, *La Bonna**



tempo, limitato, però, alla sola navigazione pubblica. O, meglio, alla navigazione privata ‘a carattere pubblico’, giacché nell’arco di tutto il secolo – benché si diano tentativi di porre in essere una flotta di *galee communis* (che raramente andrà oltre la decina, e, soprattutto, oltre l’utilizzo in singole missioni)<sup>8</sup> –, la proprietà navale continua a essere appannaggio dei privati: nobili o popolari che siano. Il comune, dal canto suo, si limita a prendere a nolo qualche unità, a concordare coi privati l’importazione di derrate alimentari per l’annona oppure a pagare il prezzo del trasporto qualora debba inviare dei propri ambasciatori in missione diplomatica<sup>9</sup>.

Le informazioni fornite da questo materiale sono completate dalla documentazione notarile, recante atti di diversa natura riguardanti prevalentemente (ma affatto esclusivamente) la navigazione mercantile. Lo scavo in questo materiale è facilitato dalla pubblicazione, promossa nell’arco dell’ultimo cinquantennio, di buona parte degli atti di quei notai operanti direttamente nel Levante mediterraneo e nel Mar Nero, dai quali è possibile ricavare numerose notizie di viaggi com-

---

Parolla. *Il portolano sacro genovese*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 53/2, 2013, pp. 21-59.

<sup>8</sup> A questo proposito cfr. P. CAMPODONICO, *Les génois. Une flotte militaire privée*, in *La mer dans l’histoire*, 4 voll., éd. par C. Buchet, Woodbridge 2017, II, *The Sea in History: The Medieval World. Le Moyen Âge*, ed. by M. Balard, pp. 203-14; G. PETTI BALBI, *Flottes publiques et flottes privées à Gênes au XIVe siècle*, *ibid.*, pp. 215-24.

<sup>9</sup> Sfolgiando i cartolari notarili è possibile imbattersi, nell’ambito di contratti di nolo o di assicurazione, in situazioni in cui funzioni di pubblica utilità sono svolte da privati. Un esempio per tutti: nel 1386, un certo Luchino Berardi si obbliga col doge e con gli organi di governo per fare arrivare a Genova un carico di 800 mine di grano dalla Crimea servendosi della nave patronizzata da Giovanni da Calcinara. Legni privati, dunque, utilizzati – per citare Gian Giacomo Musso (da cui traggio l’esempio) – «per conto della pubblica autorità e, tuttavia, sempre legati, nel loro funzionamento, a ottemperare anche a quei compiti di transito e commercio che costituiscono la vera natura dell’armamento mercantile privato», cfr. G.G. MUSSO, *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell’Archivio di Stato di Genova (secc. XIV-XV)*, Roma 1975, p. 25. Tale caratteristica della navigazione genovese – ma non solo genovese – ha spinto Giovanna Petti Balbi a parlare di un ‘binomio indissolubile’ tra pubblico e privato, benché si possa obiettare circa la reale consistenza di tali concetti nel periodo considerato: cfr. G. PETTI BALBI, *Un binomio indisoluble: navegación comercial y armamento público en Génova en los siglos XIV-XV*, in *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, ed. R. González Arévalo, Granada 2016, pp. 41-76.

merciali<sup>10</sup>. Allo stesso modo, è possibile trarre numerose informazioni dall'escussione – condotta, sovente, con piglio erudito – di buona parte della documentazione superstite operata tra gli anni Sessanta e gli anni Settanta del secolo scorso da Gian Giacomo Musso<sup>11</sup>. L'episo-

---

<sup>10</sup> Cito, senza pretesa d'essere esaustivo, i riferimenti principali: P.P. ARGENTI, *The Occupation of Chios by the Genoese and their Administration of the Island, 1346-1566*, 3 voll., Cambridge 1958, III; D. GIOFFRÈ, *Atti rogati in Chio nella seconda metà del XIV secolo*, «Bulletin de l'Institut historique belge de Rome», 24, 1962, pp. 319-404; G. PISTARINO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzò (1360-61)*, Genova 1971; *Notai genovesi in Oltremare: atti rogati a Caffa e Licostomo (sec. XIV)*, a cura di G. Balbi e S. Raitieri, Genova 1973; M. BALARD, *Gênes et l'Outre-Mer*, II, *Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzò (1360)*, Paris 1980; A. ROCCATAGLIATA, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Pera e Mitilene*, 2 voll., Genova 1982, I, *Pera: 1408-1460* e II, *Mitilene: 1454-1460*; *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio (1453-1454, 1470-1471)*, a cura di A. Roccatagliata, Genova 1982; M. BALARD, *Péra au XIV<sup>e</sup> siècle. Documents notariés des Archives de Gênes*, in *Les Italiens à Byzance*, éd. par M. Balard, A.E. Laiou et C. Otten-Froux, Paris 1987, pp. 9-78; *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Donato di Chiavari (17 febbraio-12 novembre 1394)*, a cura di M. Balard, Genova 1988; E. BASSO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Giuliano de Canella (2 novembre 1380-31 marzo 1381)*, Atene 1993; P. PIANA TONIOLO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Gregorio Panissaro (1403-1405)*, Genova 1995; M. BALARD, L. BALLETO, C. SCHABEL, *Gênes et l'Outremer. Actes notariés de Famagouste et d'autres localités du Proche-Orient (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> s.)*, Nicosie 2013; L. BALLETO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio nel XIV secolo dal notaio Raffaele De Casanova*, Bordighera 2015; M. BALARD, L. BALLETO, C. OTTEN-FROUX, *Gênes et l'Outre-mer. Actes notariés rédigés à Chypre par le notaire Antonius Folieta (1445-1458)*, Nicosie 2016; *Notai genovesi in Oltremare. Atti redatti a Caffa ed in altre località del Mar Nero nei secoli XIV e XV*, sotto la direzione di S.P. Karpov, a cura di M.G. Alvaro et al., St. Petersburg 2018.

<sup>11</sup> Oltre a quanto segnalato alla nota precedente, si vedano i riferimenti contenuti in G.G. MUSSO, *Nuovi documenti dell'Archivio di Stato di Genova sui Genovesi e il Levante nel secondo Quattrocento*, «Rassegna degli Archivi di Stato», 27/2-3, 1967, pp. 443-96; ID., *Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e il Quattrocento (Appunti e documenti)*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova 1973, pp. 32-77; ID., *Le ultime speranze dei Genovesi per il Levante. Ricerche d'archivio*, in *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo ed Età Moderna. Studi e ricerche d'archivio*, a cura di R. Belvederi, 4 voll., Genova 1974-81, I, 1974, pp. 1-39; ID., *Navigazione e commercio*; ID., *I Genovesi e il Levante tra Medioevo ed Età moderna. Ricerche d'archivio. Con Appendice archivistico-documentaria a cura*

dicità e, in qualche caso, l'imprecisione delle segnalazioni rese in nota dallo studioso hanno costretto, sovente, a ripercorrerne il materiale, per la maggior parte inedito, in riferimento ai registri di quei notai di cui è nota – per così dire – l'attitudine marittimista; e, dunque, con particolare riguardo ai rogiti di Giuliano Canella, Tommaso Casanova, Andreolo Caito, Teramo Maggiolo, Giovanni Bozzolo, Oberto Grassi, Ilario De Benedetti, Bartolomeo Gatto e Giovanni Balbi, su cui ho compiuto una serie di verifiche, allargate a veri e propri sondaggi a seconda dei casi<sup>12</sup>. I dati raccolti sono stati inseriti in un apposito database. Quanto emerso non ha alcuna pretesa di definitività né di completezza; tanto più che la stessa situazione delle fonti – abbondanti sì, ma pervenute pur sempre in maniera alluvionale; senza contare le informazioni ulteriori reperibili nel carteggio della compagnia Datini di Genova, per la fine del Trecento<sup>13</sup>; o nei registri delle dogane<sup>14</sup> – non permette ragionevolmente affermazioni definitive. Le informazioni stesse sono parziali: talvolta, è indicata solamente la prima destinazione, trascurando le tappe intermedie; talaltra, la destinazione è generica: «ad partes Romanie», «ad partes ultramarinas», ecc. La documentazione presenta, comunque, una certa ripetitività, interpretabile con qualche cautela come prova dell'esistenza di rotte più battute di altre, che provvederò, ora, a illustrare.

## 2. *Le rotte e gli scali*

Molto è noto circa la crescita progressiva, fra XII e XV secolo, di quello che, a ragione, Geo Pistarino ha definito il «commonwealth genovese»<sup>15</sup>. Raramente, tuttavia, si è proceduto a inquadrare i nu-

---

di Maria S. Jacopino, in *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo ed Età moderna. Studi e ricerche d'archivio*, a cura di R. Belvederi, 4 voll., Genova 1974-81, II, 1976, pp. 65-183. Laddove l'indicazione archivistica risultava dubbia o incompleta – fatto assai frequente – ho provveduto al controllo diretto.

<sup>12</sup> ASGe, *Notai Antichi*, 175; 221-223/I, 224-240; 309/I-314; 319-324; 460-463; 473; 478-483; 485; 396-406; 603/I.

<sup>13</sup> Su cui si veda M. GIAGNACOVO, *Mercanti toscani a Genova. Traffici, merci e prezzi nel XIV secolo*, Napoli 2005.

<sup>14</sup> J. DAY, *Les douanes de Gênes 1376-1377*, Paris 1963.

<sup>15</sup> G. PISTARINO, *Comune, "Compagna" e Commonwealth nel medioevo genovese*, in *La storia dei Genovesi III*, Atti del convegno di studi, Genova 1983, pp. 9-28.

merosi insediamenti genovesi sparsi per il Mediterraneo nell'ambito d'un sistema di rotte di lunga, media o corta percorrenza a partire da una prospettiva marittimo-navale; tenendo conto, cioè, delle necessità della navigazione. Il problema – affrontato parzialmente da Gian Giacomo Musso, Michel Balard e John Dotson<sup>16</sup> – reca con sé diversi corollari, il principale dei quali consiste nel verificare l'esistenza o meno di particolari mutamenti strutturali o congiunturali nell'ambito delle rotte maggiormente frequentate correlabili a fattori diversi: dalla situazione geo-politica locale o regionale alla specializzazione nel commercio di beni particolari, alla predilezione per determinati tipi nautici. D'altra parte, se le mete finali del movimento sul mare, sia bellico, sia commerciale, sono piuttosto note, lo stesso non può dirsi per gli scali intermedi, solitamente taciuti dalla documentazione notarile; ricostruibili, dunque, solamente attraverso i giornali di viaggio riportati all'interno dei registri di bordo o seguendo il corso delle singole annotazioni degli scribi, solitamente redatte in porto. Un problema, questo, strettamente connesso con quello della legislazione statutaria, anch'essa esplicita nei confronti delle mete finali ma muta

---

<sup>16</sup> Il riferimento è a MUSSO, *Armamento e navigazione*, pp. 32-77; M. BALARD, *Escales génoises sur les routes de l'orient méditerranéen au XIV<sup>e</sup> siècle*, «Recueil de la Société Jean Bodin», 32, 1974, pp. 243-64; MUSSO, *Navigazione e commercio*; J.E. DOTSON, *The voyage of Simone Leccavello: a Genoese naval expedition of 1351*, in *Saggi e documenti VI*, Genova 1985, pp. 267-82. Più centrati su questioni militari, alimentari o salariali, ma contenenti dati utili per una geografia delle rotte: M. BALARD, *A propos de la bataille du Bosphore - L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352)*, «Travaux et Mémoires du Centre de Recherches d'Histoire et Civilisations byzantines», 4, 1970, pp. 431-69; ID., *Navigations génoises en Orient d'après les livres de bord du XIV<sup>e</sup> siècle*, «Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres», 4, 1988, pp. 781-93; una traduzione parziale si trova in ID., *Navigazione, arsenali e cibo dei marinai genovesi in Oriente nel Trecento*, in *La Storia dei genovesi*, Atti del convegno di studi, 10 voll., Genova 1981-90, IX, 1989, pp. 235-44; ID., *Biscotto, vino e... topi: dalla vita di bordo nel Mediterraneo medievale*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale. Da Ulisse a Cristoforo Colombo. Atti del convegno*, Genova, 1-4 giugno 1992, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 32/2, 1993, pp. 241-54; ID., *Prix et salaires du bâtiment à Gênes au XIV<sup>e</sup> siècle*, in *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età moderna. Studi in onore di Geo Pistarino*, 2 voll., a cura di L. Balletto, Genova 1997, I, p. 47-59; E. BASSO, *I consumi di bordo nei secoli XIV-XV. Note dai registri Galearum genovesi*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 53/1, 2013, pp. 37-60.

nei confronti delle tappe intermedie; e ciò, nonostante il principio utilizzato nel corso del Trecento per stabilire le dotazioni d'uomini, armi e armati di ciascun legno sia sostanzialmente geografico, legato, dunque, alla particolarità e alla pericolosità della singola rotta; principio, peraltro, abbandonato all'inizio del Quattrocento in favore d'un metro prettamente ponderale: conseguenza diretta della predilezione per la *navis* in luogo della galea da mercato e per l'adozione di tipologie nautiche sempre più imponenti<sup>17</sup>. Il primo problema d'affrontare, dunque, è quello di stabilire quali fossero le rotte più battute nel Mediterraneo orientale, «intelligantur loca orientalia quecumque loca que, eundo recta linea a Corvo [capo Corvo, in Lunigiana] versus meridiem, reperiantur situata a parte sinistra»<sup>18</sup>; al netto, naturalmente, del gran numero di atti in cui è semplicemente dichiarato che l'unità navale debba dirigersi «ad partes de quibus Deus disponet» o «quo Deus melius administraverit»<sup>19</sup>. Tenendo conto del complesso dei dati raccolti ma anche dell'estemporaneità delle situazioni si può ragionevolmente affermare che le principali direttrici levantine si riducano alle seguenti: una 'rotta degli stretti', diretta verso la *Romània* e il *Mare Maius*; una 'rotta delle isole', con terminale presso l'isola di Chio, ma strettamente connessa a tutto l'Arcipelago greco (e, principalmente, all'isola di Rodi); una rotta che 'sud-orientale', diretta a Cipro, ma anche in Siria e in Egitto. A ciò bisogna aggiungere, inoltre, gl'itinerari opposti, tesi – come si vedrà – a procedere 'in dirittura', così da economizzare i tempi.

### 2.1. La 'rotta degli stretti'

Una delle principali mete della navigazione genovese per tutto il Trecento e per buona parte del Quattrocento è, senza dubbio, la *Romània*, raggiunta attraverso la cosiddetta 'rotta degli stretti'. Com'è noto, gran parte del traffico ruota attorno a Pera: città forte e produttiva, secondo Ruy Gonzáles de Clavijo, che la visitò nel 1403<sup>20</sup>. Si può

<sup>17</sup> A questo proposito cfr. FORCHERI, *Navi e navigazione*, pp. 67-115; BALARD, *Les équipages*, p. 515; MUSARRA, *La marina da guerra*, pp. 98-101.

<sup>18</sup> ASGe, *Archivio segreto, Diversorum comunis Ianue*, 3021, c. 120r.

<sup>19</sup> Tali indicazioni iniziano a comparire con maggiore frequenza verso la fine del Duecento, cfr. A. MUSARRA, *Benedetto Zaccaria e la caduta di Tripoli (1289): la difesa d'Outremer tra ragioni ideali e opportunismo*, in *Gli Italiani e la Terrasanta*, Atti del seminario di studio, a cura di A. Musarra, Firenze 2014, pp. 219-37.

<sup>20</sup> R. GONZÁLES DE CLAVIJO, *Viaggio a Samarcanda, 1403-1406. Un ambasciatore*

dire, a ogni modo, che il Mar Nero pulluli d'insediamenti genovesi, strettamente connessi tra loro, capaci di garantire, oltre al traffico di lunga distanza, la circolazione di merci a livello regionale e il necessario sostegno logistico in termini di costruzione e riparazione navale non meno che di mano d'opera – non necessariamente a buon mercato – pronta a imbarcarsi certa, come si dirà, di fare ritorno a casa in tempi relativamente brevi<sup>21</sup>. Sia che il comune ne detenga il pieno possesso, sia che siano in mano a singole famiglie (è il caso di Matrega, all'imboccatura del Mar d'Azov, in cui si installano, a partire dal 1419, i Ghisolfi), sia che si registri solamente una generica presenza ligure, sta di fatto che la zona resterà per buona parte del Quattrocento uno snodo importante. Oltre a Caffa, crescono velocemente d'importanza Sudak (Soldaia), occupata nel 1365, e Cembalo (Balaklava), quest'ultima dai caratteri del porto militare. Ma è l'intero litorale compreso tra i due centri, chiamato spesso *Gozia*, il 'distretto dei quaranta villaggi fortificati', tra cui spiccano Pertinice e Yalta, a essere sotto controllo dei Genovesi; che, peraltro, si spingono a Levante sino a Tana, sul Mar d'Azov, dove entrano in conflitto con i Veneziani. Varie sono le merci esportate dalle sponde del Mar Nero: dagli insediamenti collocati presso le foci del Danubio si ricava grano, cuoio, lana, miele e cera; alcuni centri del Levante come Sebastopoli o Mapa (Anapa) forniscono cuoio, lana, zafferano, cera e schiavi; dalla costa meridionale, in particolare da Trebisonda, giunge la seta, anche se in quantità modeste, soprattutto a seguito della chiusura della rotta con la Cina con l'avvento della dinastia Ming. Caffa e Pera costituiscono i principali collettori di queste merci, parte delle quali sono convogliate verso il Mediterraneo giungendo solitamente a Genova<sup>22</sup>.

Gli atti notarili rogati a Genova indicano, sovente, tali scali mediante un'espressione generica: «ad partes Romanie». Le rotte seguite verso questa direttrice, a ogni modo, sono facilmente ricostruibili grazie ad

---

*spagnolo alla corte di Tamerlano*, ed. a cura di P. Boccardi Storoni, Roma 2010<sup>3</sup>, pp. 67-8.

<sup>21</sup> BASSO, *Strutture insediative*, pp. 122-38. Per l'avvio dei traffici verso questa direttrice, non anteriore agli anni Ottanta del Duecento, cfr., ora, A. MUSARRA, *L'alleanza difficile. Guerra, commercio e diplomazia tra Genova e Costantinopoli negli anni Sessanta del Duecento*, in *Il pallio di San Lorenzo*, a cura di M. Angar e A. Hoffmann, Florenz, Kunsthistorisches Institut (in corso di stampa).

<sup>22</sup> BASSO, *Strutture insediative*, pp. 134, 136-8; ID., *Tra apogeo, crisi e trasformazioni*, p. 160.

alcuni registri di bordo<sup>23</sup>. Prendo come esempio il viaggio della galea di Simone Lecavella, inviata nel Levante nel settembre del 1351 in appoggio alla flotta di Paganino Doria, impegnata contro la coalizione veneto-greco-catalana, la quale segue una rotta di cabotaggio toccando circa quaranta scali, tra cui Negroponte, Chio, Gallipoli ed Eraclea<sup>24</sup>. Benché si tratti d'una galea – dunque, d'un legno deputato alla guerra, alla difesa, alle comunicazioni veloci –, si può dire che i suoi spostamenti non siano poi così dissimili da quelli delle coeve galee da mercato («de Romània» o «de Syria», secondo la legislazione genovese), salvo per il numero di elevato di soste, spiegabile, più che con le pur presenti necessità d'approvvigionamento, col tentativo di reperire informazioni sul nemico ma anche di completare gli equipaggi. Del resto, il cabotaggio è qualcosa di ordinario per gli scafi sottili a causa della necessità di caricare in continuazione a bordo, dove lo spazio è limitato, acqua e viveri freschi. E ciò a differenza delle navi commerciali, capaci di accogliere a bordo un ingente numero di vettovaglie<sup>25</sup>. In entrambi i casi, a ogni modo, la navigazione avviene «per costeriam»: di costa in costa, di isola in isola, così da garantire approvvigionamenti

---

<sup>23</sup> Si veda, in particolare, ASGe, *Antico Comune, Galearum marinariorum rationes*, nn. 628-629; ASGe, *Antico Comune, Galearum marinariorum introitus et exitus*, nn. 691-692.

<sup>24</sup> Il legno tocca in successione Genova, Portovenere, Piombino, Porto Ercole (Grosseto), Monte Circeo (Latina), Gaeta, Capo della Minerva (tra Napoli e Salerno), Palinuro, San Lucido, Tropea, Messina, Crotone, Santa Maria di Leuca, nuovamente Crotone, Zante, Capo Sant'Angelo (Capo Malea), *Sculli* (Capo Skili), Capo Sunio, Karystos, Negroponte, Chio – nel frattempo sono passati trentacinque giorni dalla partenza –, Naxos, Siphnos (Cicliadi), Monemvasia, Cervi (Elaphonesos), *Cava de Figo* (non identificato), Caglia, Venetico (Theganousa) Cerigo (Citera), nuovamente *Sculli* (Capo Skili), Chio, Paralia Lankados (Chio), Capo Syrgion (Mitolene), Capo della Greca (Gallipoli), San Giorgio (Gallipoli), Eraclea, Santo Stefano (Costantinopoli), Pera, raggiunta dopo dieci settimane mezzo di navigazione, prima di fare ritorno in Occidente toccando grosso modo le medesime tappe, cfr. BALARD, *A propos de la bataille du Bosphore*; DOTSON, *The voyage of Simone Leccavello*.

<sup>25</sup> Per alcuni esempi di viaggi di cabotaggio tirrenico cfr. ASGe, *Antico Comune, Galearum marinariorum rationes*, n. 636 (12 gennaio-2 aprile 1357); 643 (13 febbraio-11 luglio 1367); 646 (1370); 558 (1395). Per una rivisitazione della differenza tra unità navali a scafo sottile e a scafo tondo, e per la bibliografia relativa, si veda ora A. MUSARRA, 1284. *La battaglia della Meloria*, Roma-Bari 2018, pp. 74-87.

continui e ricavare informazioni a terra<sup>26</sup>. La differenza nell'utilizzo dell'una o dell'altra tipologia nautica è da ricercare, probabilmente, nel numero di scali intermedi toccati di necessità. Per le «naves» mercantili, tali scali diminuiscono man mano che ci si inoltra nel XV secolo; e ciò, a causa dell'affinamento della strumentazione tecnica – e, dunque, dell'introduzione della bussola, della carta nautica, delle tavole di martellogio –, che consente una più sicura navigazione d'altura, e della costruzione di legni imponenti – la maggior parte dei quali, come ha mostrato Jacques Heers, appannaggio genovese –, capaci di caricare a bordo ingenti quantitativi di merci<sup>27</sup>.

Non siamo di fronte a bastimenti lenti. La lunghezza del viaggio dipende da numerosi fattori: dal vento, non sempre favorevole; dalla lunghezza delle soste stesse, dovuta ai fattori più disparati: dalla complessità delle operazioni di carico e scarico alla stipula di contratti, alla necessità di effettuare riparazioni sfruttando la manodopera locale, presente praticamente in ogni porto orientale, soprattutto laddove massiccia è la presenza genovese. È quanto accade, ad esempio, al legno di Bertono Iuro, in viaggio tra il 1368 e il 1369 tra Famagosta, Chio, Rodi, Pera e Napoli, il cui registro enumera le provenienze degli artigiani incontrati lungo il tragitto<sup>28</sup>. Va detto, a ogni modo, che la navigazione commerciale lungo la 'rotta degli stretti' risulta, talvolta, rallentata dall'alto numero di scali potenzialmente interessati da operazioni commerciali. Prendo come esempio il viaggio della *navis Santa Maria*, restituitoci da un atto notarile del notaio Andreolo Caito del 17 aprile 1393. Partito da Genova, il vascello si ferma un giorno intero a Porto Pisano, tre giorni a Gaeta e poi sei a Napoli; quindi, quattro giorni a Chio, per raggiungere Pera poco dopo e ripartire dopo tre giorni alla volta di Caffa. Qui, si carica a bordo del grano, trasportato nuovamente a Genova attraverso lo stesso itinerario, passando da Si-

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, pp. 88-93.

<sup>27</sup> J. HEERS, *Types de navires et spécialisations des trafics en Méditerranée à la fin du Moyen Age*, in *Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIII<sup>e</sup> siècle, principalement en Méditerranée*, Travaux du deuxième colloque international d'histoire maritime, éd. par M. Mollat, Paris 1958, pp. 107-18. Per la strumentazione citata cfr. ora A. MUSARRA, *Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale*, Bologna 2021, in part. pp. 151-74.

<sup>28</sup> ASGe, *Banco di San Giorgio, Galearum S. Georgii*, 2122/c., su cui si veda BALARD, *Navigations génoises en Orient*.



racusa<sup>29</sup>. Non sappiamo se la *Santa Maria* stesse svolgendo un compito di natura pubblica o privata. Senza dubbio, Caffa, la «*Ianuensis civitas in extremo Europae*», costituisce il principale punto di confluenza del grano e delle merci provenienti dalle steppe settentrionali; così importante da imporre all'amministrazione genovese locale l'armamento di galee *ad custodiam* per difenderne il tragitto verso Pera da pirati e corsari<sup>30</sup>. Da Caffa provengono, inoltre, la cera, il sapone e gli storioni, ma anche perle e perfino spade («*cultellas que more vellachorum appellatur corde*»: spade corte, daghe), in taluni casi trasportate a Cipro, in quello che per i Genovesi è e resterà uno scenario 'caldo' (soprattutto dopo la ribellione di Giano di Lusignano, nel 1402); e poi, in gran numero, gli schiavi, tradotti dalle steppe caucasiche sulle sponde del mar Nero, destinati prevalentemente all'Egitto mamelucco, secondo una pratica già ampiamente in voga alla fine del XIII secolo<sup>31</sup>. Secondo il mercante veneziano Emanuele Piloti, che visse a lungo al Cairo, attorno al 1420, Alessandria sarebbe stata raggiunta ogni anno da circa duemila schiavi, per la maggior parte acquistati a Caffa dagli agenti sultaniali<sup>32</sup>.

## 2.2. *La 'rotta delle isole'*

Una seconda direttrice è quella che conduce a Chio; in mano agli eredi di Benedetto Zaccaria, prima che, nel 1329, Andronico III Paleologo riuscisse a riconquistarla all'impero, si tratta del maggior possedimento genovese dell'Arcipelago; centro organizzato per l'esportazione del mastice e dell'allume proveniente dalle due Focee e dall'entroterra

<sup>29</sup> MUSSO, *Navigazione e commercio*, pp. 45-6.

<sup>30</sup> M. BALARD, *La Romanie génoise (XIIe-début du XVe siècle)*, 2 voll., Genova-Roma 1978, I, pp. 105-228; ID., *Caffa e il suo porto (secc. XIV-XV)*, in *Città di Mare del Mediterraneo medievale. Tipologie*, Atti del convegno di studi, a cura di A. Cerenza, Amalfi 2005, pp. 61-77; BASSO, *Strutture insediative*, pp. 129-38.

<sup>31</sup> Lungo sarebbe elencare le occorrenze, ma si veda, a titolo di esempio, ASGe, *Notai Antichi*, 396, atti di Bartolomeo Gatto, cc. 103v-104r; ASGe, *Notai Antichi*, 405/1, atti di Bartolomeo Gatto, cc. 23v-24r. In generale, MUSARRA, *Benedetto Zaccaria*, pp. 229-30. Per un esempio di itinerario verso Caffa si veda ASGe, *Antico Comune, Galearum marinariorum introitus et exitus*, n. 754.

<sup>32</sup> E. PILOTI, *L'Égypte au commencement du quinzième siècle d'après le traité d'Emanuel Piloti de Crète (Incipit 1420)*, éd par P.H. Dopp, Cairo 1950, pp. 15-6. Inoltre, per un profilo sintetico cfr. A. MUSARRA, s.v. *Piloti, Emanuele*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, LXXXIII, Roma 2015, pp. 678-9.

anatolico. La sua conquista è all'origine della cosiddetta terza guerra veneto-genovese, segno della sua importanza nell'ambito dei principali circuiti di trasporto. I fatti sono noti. Nel 1346, il doge, Giovanni da Murta, emana un bando per assoldare una flotta, composta da privati cittadini, da contrapporre ai guelfi fuorusciti. Rispondono all'appello ventinove patroni – tre nobili e ventisei popolari –, ch'eleggono come loro ammiraglio il popolare Simone Vignoso. La sola notizia della partenza della spedizione, il 3 di maggio, ha l'effetto di convincere i guelfi a battere in ritirata (molti di loro entreranno al servizio di Filippo di Francia, trovando la morte nella battaglia di Crécy). Ritrovatisi senza occupazione, i patroni accolgono la proposta del governo di recarsi a levante, a tutela degli interessi genovesi nell'area. L'8 giugno, la flotta guadagna Negroponte, trovandovi un gran numero di legni veneziani e rodiensi, reduci dalla crociata di Smirne, sostenuta da Venezia e capeggiata da Umberto II, delfino del Viennois. Questi propone ai Genovesi di apportare un attacco congiunto contro Chio e Focea, così da farne una base per le future operazioni. Il Vignoso oppone un rifiuto, informando la reggente bizantina, Anna di Savoia, delle finalità della spedizione. Tuttavia, vedendosi negata l'autorizzazione a porre Chio sotto la propria protezione, vi si volge contro, con l'intento d'impadronirsene prima dei veneziani. L'assedio, iniziato il 15 giugno del 1346, si risolve il 20 settembre successivo, nell'indifferenza di Costantinopoli, con la completa occupazione genovese. Focea Vecchia e Focea Nuova, sorta nei pressi della precedente, cadono poco dopo. L'ammiraglio avrebbe voluto dar seguito all'azione attaccando Lesbo e Tenedo; tuttavia, pare che gli equipaggi iniziassero a mostrare segni d'insofferenza, reclamando il soldo. Si decide, pertanto, di fare ritorno a Genova, così da richiedere il risarcimento per le spese sostenute. Per l'occasione, il 26 febbraio 1347, ci si riunisce in una *maona*, una vera e propria società per azioni, costituita dall'elenco degli armatori che avevano partecipato all'azione. Il comune s'accorda per una dilazione del pagamento in vent'anni, stabilendo che, in caso di insolvenza, la *maona* avrebbe potuto sfruttare a suo piacere le risorse isolate, tra cui principalmente il mastice, esportato in tutto il Mediterraneo<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Per questi fatti cfr. GEORGII ET IOHANNIS STELLAE, *Annales Genuenses*, a cura di G. Petti Balbi, Bologna 1975, pp. 145-7; *I Libri Iurium della Repubblica di Genova*, 2 voll. (I/1-8; II/2-3), a cura di D. Puncuh, et al., Roma-Genova, 1996-2011 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Fonti, XII, XIII, XXIII, XXVII, XXVIII, XXIX, XXXII, XXXV, XXXIX; Fonti per la storia della Liguria, I, II, IV, X, XI, XII, XIII, XV, XVII,

Da questo momento in poi, al pari di Bonifacio, Pera e Caffa, Chio inizia a figurare tra i capisaldi del dominio genovese d'oltremare – al pari di Modone, Creta e Negroponte per Venezia –, sì da orientare la costruzione dei percorsi, divenuti velocemente usuali. L'isola riveste una duplice funzione, fungendo sia da terminale delle merci provenienti da Occidente, dal Mar Nero o da Cipro sia da scalo intermedio ancorché nell'ambito dei medesimi itinerari. Si tratta, in effetti, d'un vero e proprio scalo strategico nell'ambito di percorsi di lunga percorrenza: vero nodo pulsante dell'intero sistema<sup>34</sup>. La documentazione permette di cogliere a pieno il suo carattere ambivalente: talvolta, l'isola risulta la destinazione finale del viaggio; talaltra, è lasciata libertà di fare scalo successivamente «in Alexandria vel in Peira» a seconda della convenienza<sup>35</sup>. Siamo di fronte, dunque – se mi è consentito –, a un'«isola-porto», in stretta connessione con l'itinerario proveniente da Genova ma altrettanto con le isole dell'Arcipelago e con le coste anatoliche. Funzione che è dato ritrovare, in parte, nella vicina isola di Rodi, sede d'un consolato genovese, benché i rapporti con gli Ospitalieri siano spesso turbati da reciproche azioni corsare e piratesche<sup>36</sup>.

---

XX, XXI, XXII), vol. II/3, a cura di F. Mambrini, Genova 2011 (doc. 314). L'ammontare delle spese fu calcolato in 250.000 lire genovesi; tuttavia, i crediti furono ripartiti per un massimo di 203.000 lire, ottenendo come corrispettivo della parte restante la possibilità di sfruttare i redditi provenienti dall'isola e dalle due Focee, cfr. GEORGII ET IOHANNIS STELLAE, *Annales*, pp. 145-7. Sulla conquista dell'isola – e sulle relative fonti – e la sua amministrazione cfr., in generale, ARGENTI, *The Occupation of Chios*; A. ROVERE, *Documenti della Maona di Chio (secc. XIV-XVI)*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 19/2, 1979; cfr., ora, A. MUSARRA, *Il Grifo e il Leone. Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo*, Roma-Bari 2020, pp. 225-6.

<sup>34</sup> MUSSO, *Navigazione e commercio*, pp. 63-70; BASSO, *Strutture insediative*, pp. 111-6.

<sup>35</sup> ASGe, *Notai antichi*, 314, atti di Andreolo Caito, c. 125r.

<sup>36</sup> MUSSO, *Navigazione e commercio*, pp. 123-4, e *passim*. Anche Rodi conosce una propria specializzazione: i Genovesi vi acquistano pepe, trasportato a Genova oppure nella Romania genovese; in compenso, da Licostomo, attraverso Pera, così come da Chio – che funge spesso da centro di smistamento –, giunge a Rodi il grano: il 15 aprile del 1394, ad esempio, Bernardo di Recco, abitante dell'isola, loca una cocca ad Antonio Giustiniani per navigare da Chio «ad insulam Mohisie vel Parii Arcipellagi, ad unum ex duobus locis dicte insule» trasportando grano e orzo. Dopodiché, il vascello sarà libero di navigare verso Rodi; quindi, alla volta di Tripoli di Siria, cfr. *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Donato di Chiavari*, a cura di M. Balard,

Il *network* chiota, a ogni modo, appare assai articolato, condividendo buona parte del tragitto con le altre rotte. Inizialmente, si costeggia la penisola: Talamone, Gaeta o Napoli, talvolta Castellammare e Salerno, Messina, Reggio; quindi, si passa alle isole greche: Corfù, Cefalonia, Zante sino a raggiungere la meta; e di qui procedere, magari, verso Costantinopoli<sup>37</sup>. Verso Chio, inoltre, si dirigono i Genovesi installati nell'Egeo: i Gattilusio, da Lesbo, Lembo, Taso, Samotraccia ed Enos<sup>38</sup>; i Centurione Zaccaria, dall'Acaia, come mostrano, oltre agli atti editi dei notai Donato di Chiavari e Giovanni Bardi, anche quelli inediti del notaio Giovanni Balbi, vissuto a Chio tra la fine del Trecento e l'inizio del secolo successivo<sup>39</sup>. Tale *network*, coinvolgente anche lo smercio di materiali di reimpiego e di opere d'arte (ne sono testimonianza i palazzi dei Gattilusio), si allarga, inoltre, a Salonicco, alle due Focee – come nel caso del viaggio compiuto nel 1408 da un certo Andreolo Giustiniani, forse il celebre umanista –, alla veneziana Candia e all'entroterra turco<sup>40</sup>.

### 2.3. *La 'rotta sud-orientale'*

Un terzo itinerario conduce da Genova verso il Mediterraneo sud-orientale, passando per Chio e Rodi oppure toccando una serie di scali veneziani quali Modone, Milo e Candia. La meta primaria è costituita dall'isola di Cipro<sup>41</sup>; in particolare dal porto di Famagosta, in mano genovese tra il 1373 e il 1464, senza tralasciare Paphos, Limassol e

---

doc. 26. Cfr., inoltre, ASGe, *Notai Antichi*, 313, atti di Andreolo Caito, c. 252r per un ulteriore viaggio lungo questa direttrice compiuto nel marzo del 1396.

<sup>37</sup> Per alcuni esempi si veda, in particolare, D. JACOBY, *Silk in Western Byzantium before the Fourth Crusade*, «Byzantinische Zeitschrift», 84-85, 1991-92, pp. 452-500, in part. 460-1.

<sup>38</sup> Per uno sguardo d'insieme, con particolare riguardo ai Gattilusio, cfr., ora, CH. WRIGHT, *The Gattilusio Lordships and the Aegean World, 1355-1462*, Leiden 2014.

<sup>39</sup> Per le edizioni citate cfr. *supra*, nota 11. Quanto a Giovanni Balbi si veda, invece, ASGe, *Notai Antichi*, atti di Giovanni Balbi, 603/I.

<sup>40</sup> ASGe, *Notai antichi*, 603/I, atti di Giovanni Balbi, doc. 429, su cui si veda MUSO, *Navigazione e commercio*, p. 120. Sul Giustiniani cfr. A. GIUSTINIANI, *Relazione dell'attacco e difesa di Scio nel 1431*, a cura di G. Porro Lambertenghi, «Miscellanea di storia italiana», 6, 1865, pp. 541-58.

<sup>41</sup> Si veda, ad esempio, ASGe, *Antico Comune, Galearum marinariorum introitus et exitus*, nn. 709-711.

Nicosia<sup>42</sup>. Anch'essa, tuttavia, al pari di Chio, funge sia da terminale, sia da porto di smistamento per le merci provenienti dall'Egitto – dunque, da Damietta, Rosetta e Alessandria (in quest'ultima è presente stabilmente un console genovese) – oppure dalla Siria; in particolare, da Beirut e da Tripoli, in stretto collegamento con Damasco (dove, nel 1407, si registra la presenza d'un consolato genovese)<sup>43</sup>. L'influenza genovese su Cipro è costantemente in crescita; e ciò, a causa della cronica situazione debitoria dei Lusignano, sempre in aumento per interessi, come mostrano le molte voci dedicate nei registri dell'*Officium Sancti Georgii introitus et exitus* e, a partire dal 1389, in quelli della *massaria* di Famagosta<sup>44</sup>. Tuttavia, proprio tale preponderanza, unita a una situazione politica instabile, avrà un ruolo nella progressiva (ma mai definitiva) perdita d'importanza dell'isola tra i principali investitori genovesi: nel corso della prima metà del Quattrocento, la folta colonia isolana risulta drenare risorse considerevoli, sia in termini di sostentamento – diversi sono i viaggi organizzati da Genova per recarvi grano e cereali –, sia in termini di difesa, per contrastare, da un lato, i tentativi dei Lusignano d'emanciparsi dalla presenza genovese, dall'altro, la lotta tra questi ultimi e l'Egitto mamelucco. Numerosi sono i viaggi compiuti verso Cipro per il trasporto di armi e munizioni.

---

<sup>42</sup> Su questa specifica rotta si veda, da ultimo, A. MUSARRA, *The Role of Famagusta in Genoese Maritime Routes between the Fourteenth and Fifteenth Centuries*, in *Famagusta Maritima: Mariners, Merchants, Pilgrims and Mercenaries*, ed. by M.J.K. Walsh, Leiden 2019 (Brill's Studies in Maritime History, 7), pp. 130-43.

<sup>43</sup> Sui rapporti tra Famagosta e i territori mamelucchi cfr. A. FUESS, *Rotting Ships and Razed Harbors: The Naval Policy of the Mamluks*, «Mamluk Studies Review», 5, 2001, pp. 45-71; N. COUREAS, *Commercial Relations Between Genoese Famagusta and the Mamluk Sultanate, 1374-1464*, in *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, and Mamluk Eras VII*, ed. by U. Vermeulen, K. D'Hulster and J. Van Steenberghe, Leuven-Paris-Walpole, MA 2013 (Orientalia Lovaniensia Analecta, 223), pp. 329-50.

<sup>44</sup> Per un quadro della situazione si veda, da ultimo, A. MUSARRA, *Nuove spigolature genovesi. Quattro documenti sul mancato ritorno a Cipro di Giacomo I di Lusignano (1383)*, in A. MUSARRA, *Nuove spigolature genovesi. Quattro documenti sul mancato ritorno a Cipro di Giacomo I di Lusignano (1383)*, «Επετηρίδα του Κέντρου Επιστημονικών Ερευνών» [Cyprus Research Centre Annual Review], 39, 2019, pp. 191-216. Sulla *massaria* cfr., oltre a MUSSO, *Armamento e navigazione a Genova*, p. 13 e nota 19, oltre a M. BALARD, *La Massaria Gènoise de Famagouste*, in *Diplomatics in the Eastern Mediterranean, 1000-1500: Aspects of Cross-Cultural Communication*, ed. by A.D. Beihammer, M.G. Parani and C.D. Schabel, Leiden-Boston 2008, pp. 235-50.

Un caso su tutti: nel novembre del 1394, il doge e il Consiglio degli Anziani si accordano con Niccolò Andrea Lomellini perché questi ponga la *navis* di cui è patrono, la *Santi Nicolò e Giacomo*, già allestita, alle dipendenze dell'Ufficio di Gazaria; il bastimento avrebbe dovuto avere a bordo, oltre all'equipaggio, ottanta uomini, comprendenti *officiales, stipendiarios, caporales* e trenta *socii seu balistrarii*: in sostanza, un piccolo esercito; avrebbe dovuto recarsi a Famagosta passando per Porto Pisano, Gaeta, lo stretto di Messina e Rodi. Ci troviamo, dunque, in una situazione di conflitto; ma ciò non significa che non si approfitti del viaggio per effettuare operazioni commerciali: per il viaggio di ritorno è contemplato, infatti, un carico di cotone, bombici, spezie e cammellotti proveniente dai porti siriani, anche se in misura limitata, giacché la nave avrebbe dovuto fare sosta in Sicilia per caricare grano per conto del comune<sup>45</sup>.

L'esempio è piuttosto paradigmatico: siamo di fronte a un viaggio organizzato dal comune, volto al trasporto di truppe, che, tuttavia, si configura, al contempo, come spedizione privata destinata al commercio e facente funzioni pubbliche in rapporto al rifornimento anonario. In effetti, questa è piuttosto la regola che l'eccezione. Le fonti disponibili mostrano come la navigazione genovese sia *multitasking*, capace, cioè, d'assolvere a più funzioni contemporaneamente. La medesima commistione tra pubblico e privato si ritrova, ad esempio, lungo la rotta che conduce ad Alessandria d'Egitto, con cui i Genovesi sono in guerra a partire dagli anni Ottanta del Trecento. L'Egitto, più della Siria-Palestina – che continua, però, a mantenere stretti rapporti con i porti ciprioti, come testimoniano i registri della *massaria* di Famagosta e le carte dell'Archivio Datini di Prato<sup>46</sup> –, è il vero catalizzatore del commercio internazionale<sup>47</sup>. Il conflitto, sorto per problemi

---

<sup>45</sup> ASGe, *Archivio segreto, Diversorum comunis Ianue*, 3021, c. 116r. Sulla difesa di Famagosta si veda, inoltre, M. BALARD, *The Mercenaries of Genoese Famagusta in the Fifteenth Century*, in *The Harbour of All This Sea and Realm: Crusader to Venetian Famagusta*, ed. by M.J.K. Walsh, T. Kiss and N. Coureas, Budapest 2014, pp. 77-90.

<sup>46</sup> F. MELIS, *Note sur le mouvement du port de Beyrouth d'après la documentation florentine aux environs de 1400*, in *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien*, Actes du huitième colloque international d'histoire maritime, éd. par M. Mollat, Paris 1970, p. 372.

<sup>47</sup> MUSSO, *Navigazione e commercio*, pp. 73-5 e *passim*; BASSO, *Strutture insediative*, pp. 82, 103, 110. Ad Alessandria giungono le spezie asiatiche, l'oro sudanese, il grano di Tunisi, il sale di Ibiza, l'olio di Gerba, perfino la lana inglese, e poi legname e metalli

legati alla pirateria musulmana, dà adito a numerose ambascerie, di cui è rimasta traccia nei registri di bordo, la cui analisi conferma il carattere ambivalente delle spedizioni genovesi verso quest'area<sup>48</sup>. Un tentativo di risolvere la questione ha luogo nel 1382, quando la galea *Sant'Antonio*, una galea grossa di proprietà di Silvestro de Marini, salpa alla volta di Alessandria con a bordo, oltre a un gruppo di mercanti, due legati, imbarcatisi pagando regolarmente il prezzo per il trasporto. L'esempio è piuttosto calzante per valutare la commistione tra pubblico e privato di cui s'è detto. La partenza avviene da Genova il 20 di marzo. Il viaggio dura circa otto mesi. La navigazione avviene inizialmente «per costeriam», fermandosi quasi ogni giorno. A fronte di 104 giorni di navigazione, l'imbarcazione è ferma ben 143 giorni. Il viaggio di andata dura 44 giorni; quello di ritorno 60. Tuttavia, i giorni effettivi di navigazione sono quasi identici: 40 all'andata e 42 al ritorno (è probabile, tuttavia, che non tutti i porti toccati dalla galea siano registrati dallo scriba, ma solamente quelli in cui sono effettuati degli acquisti). La *Sant'Antonio* percorre in tutto oltre 5.100 miglia marine (circa 9.400 km) in 123 giorni di viaggio a una velocità media di 41,5 miglia (76,9 km) al giorno. Tra Castelfranco (oggi Frangokastello) e Sfakia, a

---

dalle coste libanesi, trasportati dai mercanti occidentali nonostante i «deveta» papali, cui si fa fronte attraverso la richiesta di dispense «ad personam», in genere decennali, cfr. G.I. BRĂTIANU, *Autour du projet de croisade de Nicolas IV: la guerre ou le commerce avec l'Infidèle*, «Revue historique du Sud-Est européen», 22, 1945, pp. 250-5; G. PETTI BALBI, *Deroghe papali al «Devetum» sul commercio con l'Islam*, «Rassegna degli Archivi di Stato», 32, 1972, pp. 521-33; J. TRENCHS ODENA, «*De Alexandrinis*». *El comercio prohibido con los mussulmanos y el Papado de Aviniòn durante la primera mitad del siglo XIV*, «Anuario de estudios medievales», 10, 1980, pp. 237-320. Si è in attesa d'un ulteriore contributo al riguardo da parte di Michael Carr, che ringrazio per la segnalazione.

<sup>48</sup> Tra il 1369 e il 1370, ad esempio, la galea di Pellegrino Maraboto trasporta ad Alessandria due ambasciatori; il legno compie numerose tappe, facendo scalo a Portofino, Levanto, Portovenere, Lerici, Gorgona, Bastia, Santa Manza, Bonifacio, Porto Ercole, Civitavecchia, Gaeta, Napoli, Salerno, Capo Morice, Messina, Reggio, Capo Pellaro, Roccella, Crotone, Santa Maria di Leuca, Torre San Giovanni, Santa Maria di Leuca, Corfù, Syvota, Leucade, Cefalonia, Modone, Caglia, Cervi (Elaphonesos), Monvemvasia, Millo, Nio, Velopula, Gerakounia (Phalkonera), Naxos, Amorgos, Levita, Stanchio (Kos), Barbanicola, Simi, Rodi, Alessandria d'Egitto, Aboukir, Rosetta, nuovamente Alessandria, e poi indietro attraverso Rodi, Stampalia, Nio, Millo, Capo Malea, *Choa-re*, Motollo (Modone), Belvedere (Skaphidia), Porto Fiscardo, *Crippo*, Diapollon, Fano, Torre San Giovanni, Capo Colonna, Reggio, Messina, Monte Leone, Napoli sino a guadagnare Genova, cfr. BALARD, *Escales génoises*, doc. 2.

Candia, probabilmente perché spinta dai venti del Nord Ovest, compie eccezionalmente un giro di 85 miglia in un giorno; tra Gaeta e Genova copre, invece, una distanza di 300 miglia in quattro giorni<sup>49</sup>.

L'itinerario della Sant'Antonio può essere preso a modello della navigazione genovese lungo questa direttrice. La prima tappa è La Spezia, dove si compra del pane, dei pesci e due barili di vino. Un più ampio rifornimento di vino è compiuto a Lerici. Il 23 marzo, si giunge a Livorno; il 26, è a Civitavecchia dove è comprato dell'«erbaggio»: verdure fresche ed erbe aromatiche; il 28 guadagna Gaeta; il 30, Napoli, dove sosta sino al 2 aprile. Tre giorni dopo tocca San Lucido, sulla costa, quindi, in successione, Tropea, Messina, Reggio e nuovamente Messina. Dopodiché abbandona le coste italiane guadagnando Corfù il 14 aprile. Il 22 è a Modone. Poi si effettuano tre soste a Creta; in particolare, a Castelfranco, il 24 aprile, a Sfakia, il 25, a Samarias, il 26: località che si trovano in sequenza da Levante a Ponente e che lasciano ipotizzare che si cerchi essenzialmente acqua. Dopo Samarias, la galea intraprende, infatti, un viaggio della durata d'una settimana sino ad Alessandria, raggiunta il 3 di maggio. A questo punto ha inizio un lungo periodo di navigazione di cabotaggio della durata di quattro mesi e mezzo. L'itinerario compiuto dalla galea ha un ché di frenetico: ripartita l'8 maggio dal porto egiziano, la *Sant'Antonio* tocca in sequenza Beirut, il 14 maggio; Famagosta, il 20; ancora Beirut, il 22; Tripoli di Siria, tra il 23 e il 28; ancora Famagosta, tra l'1 e il 10 giugno; Alaya, sulla costa turca, il 14 di giugno; nuovamente Famagosta, tra il 20 giugno e il 3 luglio; e poi di nuovo Beirut, il 5 luglio; Famagosta, tra il 7 luglio e il 1 agosto; infine, Alessandria, il 10 agosto, dove si ferma sino al 22 settembre. Non sappiamo se questo continuo andirivieni dipenda dalla missione degli ambasciatori piuttosto che dalle necessità dei mercanti. Benjamin Kedar ed Eliyahu Ashtor hanno ipotizzato il tentativo da parte dei primi di concertare un'azione comune contro l'Egitto con il «capitaneus» di Famagosta e il governatore mamelucco della Siria centrale di stanza a Beirut<sup>50</sup>. In realtà, mi pare più probabile

---

<sup>49</sup> A. MUSARRA, *Il mastro a doppia registrazione di una galea genovese del Trecento: il registro della Sant'Antonio (1382)*, in *Tripulacions i vaixells a la Mediterrània medieval. Fonts i perspectives comparades des de la Corona d'Aragó*, Seminario internacional, coord. por R. Salicrú i Lluich, Barcelona 2019, pp. 159-76. Il registro è stato utilizzato da John Day per uno studio sui prezzi dei generi alimentari, cfr. J. DAY, *Prix agricoles en Méditerranée à la fin du XIVe siècle (1382)*, «Annales E.S.C.», 16/4, 1961, pp. 629-56.

<sup>50</sup> B.Z. KEDAR, E. ASHTOR, *Una guerra fra Genova e i Mamlucchi negli anni 1380*, «Archivio storico italiano», 133, 1975 [ma 1975 (1977)], pp. 3-44, in part. 3-16.



che tali soste avessero come fine principale quello del commercio, benché il registro non fornisca alcuna notizia sul tipo di merce presente a bordo<sup>51</sup>. La rotta seguita per il viaggio di ritorno è leggermente diversa da quella di andata. Si riparte il 22 settembre, passando sopra Creta, toccando Rodi, Zante, Corfù. Quindi, Otranto, il 29 ottobre. Dopodiché ci si dirige verso la Calabria, toccando Reggio e Messina; poi, Gaeta. Infine, si guadagna Genova il 21 novembre<sup>52</sup>.

#### 2.4. *Da Oriente a Occidente*

La *Sant'Antonio* segue quella che, nella seconda metà del Trecento, si configura, ormai, come una rotta tipica per i Genovesi diretti a levante, sia per ragioni commerciali, sia puramente belliche. A partire dai primi decenni del secolo successivo s'intensificano, a ogni modo, le notizie relative a navigazioni intraprese nella direzione opposta senza necessariamente configurarsi come viaggi di ritorno: da Alessandria o Pera, passando per Famagosta o Chio, verso gli scali iberici (Siviglia e Cadice, soprattutto), le Fiandre e l'Inghilterra; passando, magari, da Pantelleria, acquistata dai Genovesi verso la fine del Trecento dalla corona aragonese: punta avanzata verso Tunisi, ma anche scalo nella navigazione di lunga distanza (nel 1391 è instaurato nell'isola un capitanato e un governatorato, mantenuto da un certo Baldassarre Squarciafico, «civis Ianue»)<sup>53</sup>. Non si tratta, certo, d'un fatto nuovo:

---

<sup>51</sup> Le uniche notazioni circa tale attività riguardano lo scriba, che annota le proprie spese: lungo il viaggio egli commercia, infatti, grosse quantità di materie prime e prodotti manifatturieri inglesi, irlandesi e fiorentini (due balle di lana inglese; cinquanta-cinque pezzi di Sayes d'Irlanda; ottocentotrenta pelli di ermellino; due pezzi di stoffa in lana fiorentina; cinque fasci di filo di velata acquistato a Napoli) e acquista pesce e carne salata: il tutto per un valore complessivo di 980 fiorini. A Famagosta, Beirut e Alessandria compra, invece, ventotto pelli di cammello, 27 onces di perle di Damasco (circa 990 grammi), e poi gioielli e stoffe di vari colori. Stando così le cose, è probabile che i mercanti presenti a bordo facessero altrettanto; ed è forse questo il motivo per cui il vitto del viaggio di ritorno risulta più consistente e vario. Il 10 agosto si compra, infatti, una notevole quantità di cibo: quaranta quaglie, cavoli, carne, pesce, uva, olio, pollastri, limoni, ecc., cfr. MUSARRA, *Il mastro a doppia registrazione*, p. 171.

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 172.

<sup>53</sup> MUSSO, *Navigazione e commercio*, p. 101. Per esempi di viaggi lungo questa direttrice, con particolare riguardo a Chio, si veda, oltre a R. DOEHAERD, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont, d'après les archives notariales génoises aux XIIIe e XIVe siècles*, 3 voll., Bruxelles-Rome 1941, *passim*, e a ID., CH. KER-

tale rotta, conosciuta nell'antichità, era praticata quantomeno dalla fine del Duecento, anche se in maniera meno sistematica<sup>54</sup>. La novità – evidente dal punto di vista documentario solamente col volgere del secolo – consiste, semmai, nella tendenza a ridurre gli scali intermedi, saltando anche la sosta presso lo scalo genovese. Si tratta, certamente, d'un elemento importante, da associare al crescente gigantismo navale: elemento che differenzia Genova da città concorrenti quali Venezia e Firenze e, in misura minore, Barcellona, che seguitano a utilizzare galee grosse e galeazze specializzandosi nel trasporto delle cosiddette merci sottili. I Genovesi, al contrario, continuano a trafficare in merci pesanti, il cui trasporto necessita di bastimenti di grande capacità<sup>55</sup>. La 'rivoluzione nautica' genovese, verificatasi fra Tre e Quattrocento, consta, essenzialmente, nel puntare sui vantaggi derivanti dalla costruzione di *naves* sempre più imponenti<sup>56</sup>. In pieno Quattrocento, Genova possiede, senz'altro, i maggiori tonnellaggi: il fiorentino Benedetto Dei segnala nella sua *Cronaca*, per il 1424, l'esistenza di sessantatré grossi vascelli genovesi da più di 1.000 botti (pari circa a 10.000 cantari)<sup>57</sup>. Ed è probabile che i numeri siano grossomodo gli stessi per buona parte del periodo.

Ciò reca con sé diversi corollari: oltre a un maggiore frazionamento della proprietà navale e all'incentivarsi della pratica assicurativa – già in essere, peraltro, negli anni Quaranta del secolo precedente: la perdita d'uno solo di questi natanti significava un danno economico notevolissimo –, la ricerca è soprattutto quella di soluzioni per economizzare i tempi e aumentare il lucro. L'affinamento delle tecniche di navigazione permette, ormai, d'imbarcare un minore numero di

---

REMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises, 1400-1440*, Bruxelles-Rome 1952, *passim*, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Gregorio Panissaro (1403-1405)*, a cura di P. Piana Toniolo, Genova 1995, docc. 76-78, 133, 152-153, 156-157.

<sup>54</sup> Per un quadro di sintesi cfr. G. PETTI BALBI, *Mercanti e nationes nelle Fiandre: i genovesi in età bassomedievale*, Pisa 1996, pp. 23-5; E. BASSO, *I Genovesi in Inghilterra fra Tardo Medioevo e prima Età Moderna*, in *Genova: una 'porta' del Mediterraneo*, 2 voll., a cura di L. Gallinari, Cagliari-Genova-Torino 2005, I, pp. 523-74.

<sup>55</sup> Si veda, a titolo di esempio, il lungo elenco delle merci contenuto in ASGe, *Notai antichi*, 312, atti di Andreolo Caito, cc. 8r-9v.

<sup>56</sup> Su tali questioni si esprimeva, già, HEERS, *Gênes au XVe siècle*, in part. pp. 276-8.

<sup>57</sup> B. DEI, *La Cronica. Dall'anno 1400 all'anno 1500*, a cura di R. Barducci, Firenze 1985, p. 58.

uomini: non più di 100-130, certamente inferiore rispetto all'equipaggio delle galee grosse, che sfiora i 160-180<sup>58</sup>. Si tratta, senz'altro, d'un ingente risparmio, capace di fare fronte alla carenza generalizzata di manodopera posteriore alla peste. Soprattutto, si tenta di sfruttare a proprio vantaggio la capacità, tipica di questi grossi bastimenti, di rimanere in mare più a lungo, così da diminuire le soste, secondo un criterio prettamente capitalistico di massimo sfruttamento del singolo viaggio per mare. Gli esempi sono molti. Può accadere, ad esempio, d'imbattersi, nelle carte del notaio Oberto Grassi, nell'allestimento, effettuato nel 1398, d'una cocca per un viaggio compiuto tra Chio e le Fiandre (in particolare a Middelbourg) passando per Focea nuova «de Turquia», dove si caricano 3000 cantari di allume, e per Focea vecchia, dove se ne caricano altri 490: secondo l'atto, qualora l'inverno rigido impedisse di raggiungere velocemente la destinazione, sarebbe stato possibile svernare a Portofino; ma nulla di più<sup>59</sup>. Ma è possibile incontrare, anche – questa volta, tra le carte del notaio Andreolo Caito –, in un'assicurazione marittima stipulata a Metelino, nell'Arcipelago, il 9 giugno 1409, per un viaggio che terminerà a l'Écluse, il porto di Bruges, sulla riva sinistra della Schelda<sup>60</sup>. O, ancora, nelle carte del notaio Giovanni Balbi, in una nave a due coperte, la *Santa Maria*, di cui è patrono Anfreone Squarciafico, noleggiata, il 4 gennaio del 1409, a certi mercanti per un viaggio tra Rodi e le Fiandre<sup>61</sup>. Da questo punto di vista, una ricerca sistematica nel fondo notarile non è stata ancora effettuata; e ciò, a causa dell'ingente mole. Essa, tuttavia, è quanto mai auspicabile, a fronte della quantità d'informazioni ricavabili da tale materiale.

Naturalmente, era possibile anche combinare più d'un percorso. Il 29 novembre del 1399, la cocca *Santa Maria e San Raffaele* è noleggiata da Napoleone Lomellini ad alcuni mercanti che compiranno un

---

<sup>58</sup> FORCHERI, *Navi e navigazione*, pp. 67-115; BALARD, *Les équipages*, p. 515; MUSARRA, *La marina da guerra*, pp. 98-101.

<sup>59</sup> ASGe, *Notai Antichi*, 473, atti di Oberto Grassi, segnalato in MUSSO, *Navigazione e commercio*, p. 118 (non mi è stato possibile verificare la notazione di Gian Giacomo Musso a causa delle cattive condizioni di conservazione dell'unità archivistica, attualmente non consultabile). Il notaio roga alcuni atti a Licostomo, cfr. *Notai genovesi in Oltremare: atti rogati a Caffa e Licostomo (sec. XIV)*, a cura di G. Balbi e S. Raitieri, Genova 1973.

<sup>60</sup> ASGe, *Notai antichi*, 314, atti di Andreolo Caito, c. 173r.

<sup>61</sup> MUSSO, *Navigazione e commercio*, doc. 21.

viaggio da Occidente a Oriente, toccando numerosi scali per operazioni di carico e scarico: Genova, Valenza, Ibiza, Maiorca, Gaeta, Tropea, Chio, Pera. Il documento è piuttosto esplicito: la cocca deve caricare a Genova «vegetes de vino de Neapoli, plena quorumcumque volent dicti conductores» quindi, dovrà sbarcare la merce a Valenza e caricare altro vino da trasportare a Ibiza per essere sbarcato nuovamente. La stessa operazione dovrà essere compiuta tra Ibiza e Tropea; quindi, il vino calabro dovrà viaggiare verso Chio, dove lo si scaricherà per imbarcare merci ulteriori da trasportare a Pera<sup>62</sup>. Cito ancora il caso della *navis Santa Maria, Niccolò e Teramo* che, nell'autunno del 1408, Stefano Colombotto da Noli ha noleggiato a Dixerino Bustarino, che tocca e sintetizza tutti gli scali mercantili più importanti. Questa volta si parte da Savona, diretti ad Alessandria d'Egitto. Gli scali intermedi sono i soliti: si passa, dunque, per Gaeta, Napoli, Castellamare, Salerno e Rodi. Ad Alessandria ci si ferma venticinque giorni per scaricare e caricare merce. Quindi, si fa ritorno in Occidente attraverso Rodi, Chio, Focea nuova, Metelino, Modone, nuovamente Chio, ancora Modone, e poi dritti fino a Maiorca; quindi, Southampton e l'Écluse<sup>63</sup>. Probabilmente, dietro itinerari di questo genere v'è un gioco informativo relativo a qualità e prezzi di cui non è rimasta traccia, a eccezione dei pochi registri riguardanti i carichi presso il porto genovese della filiale della compagnia Datini di Prato<sup>64</sup>. Tuttavia, un dato emerge con chiarezza: la riduzione delle tappe intermedie in favore d'una crescente varietà delle destinazioni. L'allargamento dei circuiti commerciali genovesi alle mete occidentali non è, affatto, una caratteristica del periodo. Piuttosto, ciò che si verifica è una crescente interrelazione tra rotte praticate da tempo; e ciò, attraverso la pratica della navigazione in dirittura e il crescente gigantismo navale, che costringerà, peraltro, a un riammodernamento delle strutture portuali. Quello genovese è e rimane un trasporto di massa: lento ma diretto, teso progressivamente a saltare le tappe intermedie in modo da economizzare i tempi<sup>65</sup>. Piuttosto, è la navigazione non commerciale a procedere in maniera

---

<sup>62</sup> ASGe, *Notai Antichi*, 485, atti di Ilario de Benedetti, c. 13r.

<sup>63</sup> ASGe, *Notai Antichi*, 405/II, atti di Bartolomeo Gatto, cc. 170r-173r, su cui si veda Musso, *Navigazione e commercio*, p. 170 (lo studioso segue una diversa cartulazione).

<sup>64</sup> A questo proposito cfr. *supra*, nota 15.

<sup>65</sup> Non a caso, mentre a Genova i carichi si misurano in cantari (1 cantaro = 47,65 kg), secondo un'unità di peso, altrove si preferiscono le misure di capacità.

settoriale, principalmente per motivi bellici e diplomatici; nel tentativo di mantenere intatto il patrimonio insediativo egeo e pontico, minacciato dall'avanzata ottomana.

### 3. *Gli equipaggi*

Il quadro della navigazione genovese nel Mediterraneo orientale non può dirsi completo senza un accenno alla questione degli equipaggi. Quali i riflessi di tale complesso *network* di relazione sulla loro composizione? A questa domanda non è possibile rispondere in maniera puntuale; e ciò, per un fatto evidente: la maggior parte dei ruoli d'equipaggio pervenuti appartiene a galee private utilizzate contemporaneamente o esclusivamente per scopi pubblici; non già a *naves* commerciali. Nonostante ciò, la quantità d'informazione ricavabili dalla documentazione è meritevole di considerazione. Scorrendo le *monstre* disponibili, ciò che si nota è – come si è detto – la particolare 'multi-etnicità' del personale bordo. Purtroppo, non possediamo dati cospicui per il periodo precedente alla peste di metà Trecento, sì che non è possibile stabilire l'esistenza di mutamenti di sorta; senza dubbio, la situazione è differente da quella della seconda metà del secolo precedente, quando, in occasione dei conflitti con Pisa e Venezia, le galee genovesi sono ricolme di *cives* e di uomini delle riviere; tutt'al più di qualche montanaro o lombardo incapace di mettersi al remo<sup>66</sup>. Nel corso del Trecento si assiste, invece, a una crescente specializzazione: piloti e nocchieri esperti sono altamente ricercati; al contempo, però, si tenta di colmare i banchi di voga con personale raccogliiccio; e ciò, a causa della difficoltà di reperire manodopera. In questo, il caso genovese non è dissimile da quello di altre realtà. La 'multi-etnicità' è un fatto comune, ordinario; crescente dopo la grande peste di metà se-

---

<sup>66</sup> G. PISTARINO, *Gente del mare nel Commonwealth genovese*, in *Le genti del mare Mediterraneo*, 2 voll., a cura di R. Ragosta, Napoli 1981, I, pp. 215-6 e *passim*; MUSARRA, 1284. *La battaglia della Meloria*, pp. 93-8; ID., *Il Grifo e il Leone*, pp. 86-196. Si veda, ad esempio, il foglio paga della galea Vivalda, di proprietà di Benedetto e Manuele Zaccaria, in navigazione nel 1285: la maggioranza dell'equipaggio è ligure, cfr. R.S. LOPEZ, *Familiari, procuratori e dipendenti di Benedetto Zaccaria*, in *Miscellanea di storia ligure in onore di Giorgio Falco*, a cura di A. Sisto, Milano 1962, pp. 209-49, disponibile in ID., *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975 (Collana storica di fonti e studi, 20), pp. 368-70.

colo<sup>67</sup>. È possibile individuare, a ogni modo, una certa correlazione tra la presenza a bordo di numerosi levantini e la frequentazione delle rotte e dei scali individuati come i più frequentati. Prendo nuovamente come esempio il caso della *Sant'Antonio*. L'origine etnica degli uomini da remo è quanto mai varia: 38 si dichiarano genovesi, 36 provengono dalla riviera di Levante, 16 da quella di Ponente, 19 dall'Appennino ligure, 29 dal Mar Nero (in particolare da Caffa), 15 da Pera, 5 da Chio, 4 da Bonifacio, 2 da Cipro e altri 2 dalla Sicilia; sono presenti, inoltre, singoli marittimi originari di Asti, Cordova, Maiorca, Padova, Parma, Trapani, Trebisonda, Simisso, Zara<sup>68</sup>. Come si vede, ritornano prepotentemente le località toccate dalle galee e dalle *naves* genovesi nel corso dei loro itinerari verso Oriente.

È, questa, una situazione piuttosto generalizzata. Michel Balard ha compiuto un'analisi accurata di quindici registri di bordo redatti tra il 1351 e il 1404, individuando 7508 nomi di marittimi e 851 di balestrieri: nel complesso, uno scavo importante, nel novero del quale, tuttavia, sono compresi anche gli equipaggi impegnati nelle guerre condotte dai Genovesi contro Venezia e la Corona catalano-aragonese tra il 1350 e il 1380<sup>69</sup>. Benché lo studioso affianchi a tale massa di nomi i dati ricavati da alcuni registri impegnati in missioni diplomatiche o di semplice custodia, tale situazione non corrisponde alla pratica quotidiana. Piuttosto, all'eccezionalità della situazione di conflitto. Ho ritenuto utile compiere uno scavo ulteriore su altri sedici registri, redatti tra il 1354 e il 1416, individuando 2028 nomi di marittimi e 320 di balestrieri<sup>70</sup>. Nonostante le riserve iniziali, i risultati non si sono rivelati poi così diversi da quelli presentati dallo studioso. Il primo dato da considerare è che la provenienza è spesso taciuta, sì che i calcoli effettuati non possono che essere approssimativi. Non vi sono dubbi, a ogni modo, circa l'origine ligure della maggior parte degli effettivi: oltre a Genova, le località maggiormente citate sono Sestri Ponente, Voltri, Arenzano, Varazze, Celle, Savona, Noli, Finale, Andora, San-

---

<sup>67</sup> Per un confronto con la coeva situazione aragonese cfr. P.F. SIMBULA, *L'arruolamento degli equipaggi nei regni della Corona d'Aragona (secc. XIV-XV)*, in *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, Atti del convegno di studi, a cura di S. Cavaciocchi, Firenze 2005, pp. 1019-39.

<sup>68</sup> Una prima esposizione di questi dati trovasi in MUSARRA, *La marina da guerra*, pp. 102-3. Per un'analisi puntuale rimando a ID., *Economic migrants*, pp. 62-75.

<sup>69</sup> BALARD, *Les équipages*, pp. 519-34.

<sup>70</sup> MUSARRA, *Economic migrants*.

remo. A Levante, oltre a Nervi, non ci si spinge oltre Recco, Rapallo, Chiavari e Portovenere. Pochi, inoltre, sono coloro che provengono dall'Appennino ligure. Il Mediterraneo orientale è rappresentato, invece, da un quinto dei vogatori, per la maggior parte originari di quegli insediamenti in cui Genova aveva una propria influenza commerciale ed economica: Caffa, Pera e Chio forniscono da sole quasi un decimo degli equipaggi<sup>71</sup>. Ciò che importa, a ogni modo, è che, nei decenni a cavallo fra Tre e Quattrocento, il numero di vogatori d'origine levantina risulti costante. Prendo come esempio il registro d'una galea patronizzata da Pietro Doria, risalente al 1407, che riporta in totale 184 nomi: 30 marittimi – pari, dunque, a un sesto dell'equipaggio (16%) – sono, senza dubbio, di origine orientale<sup>72</sup>. Si trattava, dunque, di gente in movimento, sbarcata a Genova e pronta per reimbarcarsi e fare ritorno alle proprie case. Ma si dava anche il caso di galee o *naves* in partenza senza che fossero completati i ranghi; e ciò per carenza di personale a disposizione. Numerosi sono i casi in cui l'arruolamento è completato nel corso del viaggio; oppure, in cui si cerca di sostituire i vuoti lasciati dai morti o dai fuggitivi con marinai raccolti nei primi porti raggiunti. Tale situazione può spiegare, in parte, l'elevata presenza di 'orientali' a bordo delle imbarcazioni genovesi. Ciò che si nota, a ogni modo, è l'assegnazione, quasi esclusiva, a genovesi o a uomini delle riviere dei ruoli di comando e di quelli armati. La maggior parte dei *socci*, infatti, è di origine genovese, segno della volontà del comune di mantenere il controllo della forza e delle dotazioni belliche<sup>73</sup>.

Quale, dunque, la connessione tra le rotte e gli scali frequentati e la provenienza della forza-lavoro? Senza dubbio, alcune provenienze si spiegano soltanto postulando l'esistenza di strette relazioni con porti e scali di alta frequentazione (Chio, Pera e Caffa, innanzitutto). Tale collegamento, a ogni modo, risulta ulteriormente evidente se ci si spinge avanti con la cronologia. Purtroppo non mi è stato dato di trovare – quantomeno allo stato attuale della ricerca – ruoli d'equipaggio risalenti alla metà del Quattrocento (ma non dubito che ve ne siano). Tuttavia, una norma delle *Regulae Officii Gazariae*, risalenti al 1441, fa divieto ai patroni di sbarcare i marinai colpevoli di abusi o disordini lungo la rotta stabilita alla partenza a eccezione dei porti di Pisa, Na-

---

<sup>71</sup> *Ibid.*, pp. 65-6.

<sup>72</sup> ASGe, *Antico Comune, Galearum marinariorum rationes*, 665.

<sup>73</sup> Nuovamente, i dati collimano con quanto rilevato da BALARD, *Les équipages*, pp.

poli, Trapani, Messina, Palermo, Nizza, Marsiglia, Pera, Famagosta, Valenza, Cadice e l'Écluse, là dove sarebbe stato relativamente facile trovare un nuovo ingaggio su imbarcazioni genovesi<sup>74</sup>. Come si vede, soltanto Pera e Famagosta fanno parte del novero. La pratica della navigazione in dirittura, dunque, è ormai recepita dalla legislazione, che cita espressamente i porti maggiormente frequentati (tra cui spiccano soprattutto quelli della penisola). L'assenza di porti che, nel secolo precedente, fornivano forza-lavoro alla navigazione genovese (Chio, ad esempio; o Caffa) è difficilmente spiegabile; tuttavia, pare andare incontro alla tendenza a scegliere i marittimi tra persone legate maggiormente al territorio ligure o, in generale, al bacino occidentale del Mediterraneo. Tale situazione è riscontrabile, infatti, in alcuni i ruoli d'equipaggio risalenti agli anni 1472-76, da cui è stato possibile ricavare circa 1200 nomi: la percentuale di marinai provenienti dal Levante mediterraneo è trascurabile – ciò che, senza dubbio, è da connettere con la progressiva perdita delle colonie, consumatasi tra il 1453 e il 1475 –; la quasi totalità dei marittimi proviene da Genova, dalle riviere liguri, dalla Corsica e dai principali porti italiani<sup>75</sup>. La situazione, dunque, è ormai cambiata. L'elemento genovese risulta preponderante. Non a caso, è questa la situazione immortalata verso la metà del Quattrocento dal raguseo Benedetto Cotrugli, che, nel deprecare la 'multi-etnicità' degli equipaggi veneziani, loda, invece, la 'genovesità' di quelli liguri:

Laudo multo in questo la consuetudine de Genuesi che li padroni delle loro navi o sondo gintil hommini, o populani Gienuesi, et li marinari et o ciali Gienuesi da entro o de fora, in modo che lo patrone à grandissima cura de la nave et de la robba, et quando è ad uno bisogno, sondo tucti de uno animo et un sangue, et per consequens virilmente defende l'uno ad l'altro, et desserno oppressi o vincitori tucti quanti sondo in uno grado, che dove guardi de navi che ando varietà de passioni li hommini de quella<sup>76</sup>.

<sup>74</sup> VITALE, *Le Fonti del Diritto Marittimo*, pp. 222-30.

<sup>75</sup> ASGe, *Archivio Segreto, Maritimarum*, 1665. Su tali *monstre* si veda CAMPODONICO, *Navi e marinai*, pp. 81-9.

<sup>76</sup> *Il trattato De navigatione di Benedetto Cotrugli (1464-1465). Edizione commentata del ms. Schoenberg 473 con il testo del ms. 557 di Yale*, a cura di P. Falchetta, «Studi Veneziani», 57, 2009, pp. 16-334, in part. 123, 230.



#### 4. Conclusioni

Quanto tale situazione si mantenga nel corso dei decenni successivi è ancora da mettere in luce. Senz'altro, le presenze 'orientali' sono legate alla costruzione d'un sistema di rotte consolidato, che faceva perno su alcuni porti strategici. Come spiegare, tuttavia, le numerose diserzioni, generalmente segnalate nei registri di bordo con una piccola «f» («fugitivi») apposta a fianco dei singoli nomi? Al netto, naturalmente, di elementi poco raccomandabili, pescatori sorpresi su qualche spiaggia e costretti a riempire i ranghi, forzati o perdigiorno si può ipotizzare che buona parte di costoro approfittasse della fessità delle rotte semplicemente per fare ritorno a casa propria. I marittimi, insomma, erano disposti a spostarsi per trovare lavoro, avendo la sicurezza di poter tornare indietro. Forse, potendo contare sulla connivenza delle autorità preposte, vista la possibilità d'imbarcare qualcun altro al loro posto. Non ci troviamo di fronte a migranti economici, determinati a stabilirsi definitivamente in un luogo nuovo per motivi di sopravvivenza, bensì a veri e propri 'pendolari del mare', avvezzi a spostarsi in continuazione in ragione della contingenza<sup>77</sup>. Si tratta, naturalmente, d'un'ipotesi di lavoro, da sottoporre a verifica ulteriore. Ma, credo, d'un'ipotesi piuttosto convincente. Tale situazione, a ogni modo, sembra mutare nel corso del Quattrocento, a seguito della contrazione dei traffici orientali e della riconversione dei circuiti verso occidente, dovuta alla montante marea ottomana. La presenza di marittimi d'origine orientale pare essere legata alla fase di maggiore frequentazione di quei porti, corrispondente a una sorta di 'lungo Trecento', iniziato negli ultimi decenni del XIII secolo (in particolare, con l'apertura del Mar Nero ai traffici genovesi) e conclusosi nei decenni centrali della prima metà del Quattrocento, prima che le nuove *Regulae* del 1441 suggeriscano il mutamento in atto. Certo, i dati riportati derivano soltanto dai ruoli superstiti di quelle galee private prese a nolo dalla cosa pubblica, ma v'è da credere che anche le *naves*, necessitanti d'un minor numero di uomini, partecipassero della medesima situazione. La diminuzione del personale di bordo, l'aumento dei carichi e, dunque, del guadagno potenziale, la crescente situazione di difficoltà che si registra nel Levante, non meno che la scarsa attenzione dei governi – è il caso, ad esempio, di quello milanese – per le questioni marittime,

---

<sup>77</sup> MUSARRA, *Economic migrants*, p. 71.

costantemente demandate ai privati, spingono, probabilmente, verso l'utilizzo di manodopera locale.

Ciò non significa, a ogni modo, che il sistema di rotte costruito nel corso del XIV secolo vada in disuso. Ciò che si nota è, piuttosto, la sua lunga durata nel tempo. Date queste considerazioni, mi pare, dunque, che lo sviluppo della navigazione levantina genovese possa riassumersi nelle seguenti proposizioni problematiche, che offro alla comune discussione: il sistema delle rotte Genovesi del Mediterraneo orientale non muta col passaggio della peste di metà Trecento; è in fase di costruzione già alla fine Duecento e pienamente stabilito entro gli anni Quaranta del Trecento, quando è immortalato dal *Liber Gazarie*. Allo stesso modo, nel passaggio fra il Tre e il Quattrocento, nemmeno la tipologia merceologica muta sensibilmente: al netto delle specificità locali, si può dire che l'attitudine per il traffico di merci pesanti, già evidente nella prima metà del XIV secolo, si affermi progressivamente influenzando sull'abbandono della galea da mercato in favore di *naves* sempre più imponenti, manovrate da un numero inferiore di uomini (100-130 a fronte delle 180 ca. delle galee grosse), cui è dedicata una specifica legislazione. Oltre a ciò, non è dato trovare grossi mutamenti nella distensione dei traffici commerciali nel secolo compreso tra il 1350 e il 1450, se non a seguito della caduta degli insediamenti pontici, dopo questo termine. La rotta che congiunge Chio o Focea alla Fiandre, risalente alla fine del Duecento, è praticata per lo smercio di merci pesanti. Ciò che muta, piuttosto, è l'intensificarsi dei traffici lungo tale direttrice, benché la pratica di navigare in dirittura, saltando, talvolta, il consueto scalo genovese, si affermi soltanto con la fine del Trecento. La frequenza degli stabilimenti orientali ha importanti riflessi sulla composizione degli equipaggi: la crisi della manodopera successiva alla peste è risolta, quando possibile, attraverso l'assunzione di personale multietnico, e levantino in particolare. Sarà la progressiva perdita degli insediamenti pontici, oltre che il ripiegamento delle attività economiche genovesi verso Occidente a segnare un mutamento sensibile nella scelta dei marittimi, i quali, alla metà del Quattrocento, risultano per la maggior parte liguri. Il nuovo orizzonte collettivo è la penisola iberica, raggiunta da rotte, merci, uomini e capitali.

ANTONIO MUSARRA