

L'INTERSCAMBIO FRA LA COSTA E L'ENTROTERRA

**Dinamiche economiche,
strutture sociali e insediative
(Secoli XIV-XVI)**



SOCIETÀ, CULTURE, ECONOMIA

Collana diretta da

Enrico Basso, Marco Novarino e Francesco Panero

10

COMITATO SCIENTIFICO

Michel Balard (Université Paris 1 – Sorbonne)
Enrico Basso (Università di Torino)
Philippe Bernardi (Université Paris 1 – Sorbonne)
Laura Bonato (Università di Torino)
Didier Boisseuil (Université de Tours)
Damiano Cortese (Università di Torino)
Marco Cuzzi (Università Statale di Milano)
Miriam Davide (Università di Trieste)
Adela Fabregas García (Universidad de Granada)
Bruno Figliuolo (Università di Udine)
David Igual Luis (Universidad de Castilla – La Mancha, Albacete)
Sergej P. Karpov (Università Statale “Lomonosov”, Mosca)
Enrico Lusso (Università di Torino)
Pierpaolo Merlin (Università di Torino)
Annamari Nieddu (Università di Sassari)
Marco Novarino (Università di Torino)
Angela Orlandi (Università di Firenze)
Francesco Panero (Università di Torino)
Eleni Sakellariou (University of Crete, Heraklion)
Roser Salicrú i Lluch (CSIC – IMF, Barcellona)
Pinuccia F. Simbula (Università di Sassari)
Alessandro Soddu (Università di Sassari)
Pier Giorgio Spanu (Università di Sassari)

I volumi della collana sono sottoposti alla valutazione preventiva di referees anonimi

**L'INTERSCAMBIO
FRA LA COSTA
E L'ENTROTERRA**
DINAMICHE ECONOMICHE,
STRUTTURE SOCIALI E INSEDIATIVE
(SECOLI XIV-XVI)

A CURA DI
ENRICO BASSO



Volume pubblicato con il contributo
del Dipartimento di Lingue e Letterature Straniere e Culture Moderne
dell'Università degli Studi di Torino.

In questo volume si presentano gli esiti delle relazioni tenute dai
partecipanti al convegno *L'interscambio fra la costa e l'entroterra.
Dinamiche economiche, strutture sociali e insediative (secoli XIV-XVI)*,
organizzato nell'ambito del progetto PRIN 2017 LOC-GLOB. *The local
connectivity in an age of global intensification: infrastructural networks,
production and trading areas in late-medieval Italy (1280-1500)*, promosso
dalle Università di Bergamo, Sassari, Torino e Udine.

ISBN 978-88-6318-336-8

Proprietà artistiche e letterarie riservate
Copyright © Edizioni Bonanno Srls 2024

edizionibonanno@gmail.com

INDICE

TRA COSTA LIGURE E AREE SUBALPINE: MERCÌ, GREGGI, BOSCHI IN UN'INTEGRAZIONE ATTRAVERSO LE MONTAGNE (<i>Enrico Basso</i>)	PAG. 7
VIAGGI PER MERCÌ E COMMERCÌ FRA PIEMONTE E LIGURIA IN ETÀ MEDIEVALE (<i>Luca Finco</i>)	43
ANATOMIA DI UN TERRITORIO: IL VERCELLESE ATTRAVERSO IL SISTEMA DEI MERCATI E DEI DAZI (<i>Flavia Negro</i>)	67
«PER RECTAM ET SOLITAM VIAM NULLUM VECTIGAL SOLVANT»: ITINERARI MERCANTILI E INTERVENTI DI POLITICA DAZIARIA E COMMERCIALE NELLE FONTI ARCHIVISTICHE VERCELLESI (1447-1487) (<i>Matteo Moro</i>)	131
GLI SPAZI COMMERCIALI NEGLI INSEDIAMENTI DEL DELFINATO BASSOMEDIEVALE (<i>Enrico Lusso</i>)	189
ARCHITETTURE RELIGIOSE, IMPRESE CIVILI E IMPEGNO SOCIALE: I LASCITI TESTAMENTARI DI GIACOMO SOLARO PER LA CELEBRAZIONE DELLA MEMORIA DI UN MERCANTE ASTIGIANO AD AVIGNONE NELL'AUTUNNO DEL MEDIOEVO (<i>Viviana Moretti</i>)	219
SULLA PRODUZIONE LANIERA A VENEZIA SULLO SCORCIO DEL XIV SECOLO (<i>Bruno Figliuolo</i>)	249

TRA COSTA LIGURE E AREE SUBALPINE:
MERCİ, GREGGI, BOSCHI
IN UN'INTEGRAZIONE ATTRAVERSO LE MONTAGNE
Enrico Basso

UNA LINEA DI TRAFFICO INTENSAMENTE PERCORSA

Come sosteneva con la consueta acutezza Federigo Melis in apertura di quella che sarebbe stata purtroppo una delle sue ultime pubblicazioni: “Il servizio di trasporto per essere valutato appieno deve essere considerato in tutta la sua estensione, cioè non limitato al tratto marittimo, ma anche alla sua prosecuzione terrestre. Ci si deve, in sostanza, porre la domanda: fino a quando è possibile – possibile, in senso economico – far proseguire il viaggio ai beni dopo un tratto marittimo, ossia, quali sono le possibilità della loro penetrazione terrestre?”¹.

Tale affermazione risulta ancor più pregnante se applicata al caso ligure, nel quale i collegamenti fra la costa e l'entroterra attraverso le aspre strade dell'Appennino rivestivano (e ancora rivestono) nonostante la loro difficoltà e i conseguenti costi un'importanza determinante e non a caso erano stati fra i primi obiettivi dell'espansione genovese nel corso del secolo XII, con le ripetute spedizioni militari organizzate dal giovane comune per strappare alle stirpi marchionali il controllo di località strategiche come Gavi e Voltaggio – non a caso luoghi di esazione di importanti diritti di pedaggio detenuti dai signori locali – e per difendere l'area di influenza così acquisita tanto dalle interferenze del potere imperiale, quanto da quelle di comuni rivali come Tortona e Alessandria².

In questo senso, si può pienamente condividere l'affermazione di Fernand Braudel, secondo il quale “Genova è figlia, altrettanto che delle sue navi, dei convogli di muli”³, vista l'evidente

¹ MELIS, 1985, p. 163.

² DESIMONI, 1895-1896, pp. 47-58; PAVONI, 1984; PAVONI, 2000a.

³ BRAUDEL, 1976, I, p. 334.

necessità per lo sviluppo economico della città ligure di mantenere attive importanti correnti di scambio per via terrestre con la Pianura padana⁴.

In effetti, anche se Jacques Heers rimarca come non siano presenti documenti decisivi che confermino il diretto coinvolgimento degli esponenti dell'oligarchia mercantile genovese nello specifico settore del trasporto terrestre delle merci⁵, la presenza di interventi mirati promossi dal governo – che di quel gruppo sociale era diretta espressione – per contrastare il fenomeno delle truffe operate dai mulattieri, tra i quali il divieto esplicito di disporre lungo il percorso delle merci loro affidate⁶, rimarca non solo la diffusione di tale tipo di illeciti, ma anche l'evidente interesse dei membri del ceto dirigente cittadino in questo contesto economico⁷. Indizio non trascurabile appare poi essere il fatto che la prima menzione del console di un'organizzazione di mestiere in ambito genovese, nel 1212, si riferisca proprio ai mulattieri⁸.

Si trattava in effetti di un sistema di trasporto assai complesso, non solo in conseguenza delle asperità del terreno, e che implicava la necessità di importanti investimenti, anche perché, sempre secondo la ricostruzione dello Heers⁹, i carichi provenienti da Genova, una volta giunti ai luoghi di tappa e di pedaggio posti allo sbocco delle valli Orba e Scrivia verso la Valle del Po (Ovada, Novi, Gavi, Voltaggio, Castelnuovo e Serravalle), venivano trasferiti su carri per proseguire il viaggio verso Milano, implicando pertanto la presenza di luoghi di immagazzinamento provvisorio e di personale addetto al trasferimento delle merci da un vettore a un altro.

Su questa tratta di collegamento fra Genova e la Lombardia è stato quindi possibile arrivare a ipotizzare, sulla base dei documenti disponibili, un movimento medio di 60/70.000 muli ogni anno, di cui 46.000 solo per il sale¹⁰. Un volume che trova conferma indiretta ad esempio nell'evoluzione documentata dalle indagini archeologiche condotte in uno dei luoghi di sosta, la

⁴ CAGNANA - MANNONI, 1998; MANNONI, 2003.

⁵ HEERS, 1982, pp. 85-86.

⁶ ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (ASGE), *Archivio Segreto (AS)*, 508, cc. 138r./v.

⁷ Sulla rilevanza economica della penetrazione delle merci nell'entroterra, cfr. MELIS, 1985, in particolare p. 169.

⁸ Polonio, 2003, p. 194.

⁹ HEERS, 1982, p. 89.

¹⁰ HEERS, 1961, p. 449.

Ca' de Rossi – situata a San Martino di Paravanico, a monte di Pontedecimo, lungo l'itinerario che risaliva dalla valle del Polcevera verso un valico di collegamento con la valle dell'Orba –, trasformatasi tra Tardo Medioevo e prima Età moderna da semplice locanda con magazzini e stalle a una ben più complessa struttura a corte interna porticata, attrezzata con alloggi per i mulattieri, stalle per il ricovero contemporaneo di un notevole numero di animali e ampi magazzini per le merci¹¹.

Ai volumi ricostruibili per Genova devono poi essere aggiunti quelli riferiti al secondo porto della Liguria, Savona, luogo fondamentale per l'approvvigionamento di un'ampia parte della Pianura padana occidentale e dell'area subalpina, per la quale Angelo Nicolini ha documentato un movimento annuo di circa 20/25.000 muli lungo l'itinerario di andata e ritorno che si attestava soprattutto a Carmagnola e Savigliano, percorribile in circa una settimana¹².

Nel XV secolo, il traffico del sale tra costa ed entroterra fu in molti casi all'origine di attività e fortune familiari, come nel caso dei *de Opicio*, originari di Vigone, ma insediati anche a Cuneo e Carmagnola, che erano presenti sia a Savona che a Genova. In particolare, Gaspare – che nel 1410 aveva compiuto un viaggio commerciale in Fiandra, toccando anche la Sicilia, ricevendo in accomandita merci (spezierie, acciaio, panni e stoffe) da suoi parenti – nel 1414 risulta addirittura essere un membro dell'*Officium Salis* di Genova, implicato in un complesso scambio con l'area piemontese: in quell'anno, infatti, Giorgio *de Opicio, habitator Saone*, venne incaricato di recuperare a Cherasco un carico di sale di proprietà di un savonese, Angelo Paternostro, e di condurlo a Pancalieri e Vigone, dove lo avrebbe dovuto consegnare proprio a Gaspare¹³.

Nello stesso periodo, nel 1415, l'intensità degli scambi è confermata dalla notizia della presenza a Savigliano di importatori forestieri che vendevano il sale non alla misura di Savigliano, ma utilizzando la mina di Genova. Una delibera del Consiglio locale impose del resto nel 1485 l'uso dei muli giunti carichi di sale, anziché dei carri, per il trasporto della canapa verso la costa, otti-

¹¹ CAGNANA - FALSINI, 1996; MANNONI, 2002, pp. 50-53.

¹² NICOLINI, 2018, II, pp. 837-838.

¹³ Ivi, pp. 773-774.

mizzando così l'impiego delle risorse ed evidenziando al contempo la frequenza delle carovane¹⁴.

Del resto, gli scambi tra sale (o pesci salati) e canapa, sia in fasci che sotto forma di tessuti, sono da tempo stati identificati come uno dei modelli ricorrenti nel commercio dell'area¹⁵, anche se nella documentazione sono stati individuati anche scambi con acciaio (quello fine veniva valutato 30 lire e 2 soldi di Genova per *cargia*, quello *cuniascus* 25 lire e 16 soldi), chiodi, stoppa e carta¹⁶, nel quadro di un'incrociarsi di flussi commerciali che vedeva la presenza di un'attiva esportazione di grano, acciaio e carta (soprattutto dall'area cuneese) in direzione della costa¹⁷.

Tenuto conto di questi dati, è quindi possibile avere un'idea delle quantità di merce avviate lungo questi itinerari considerando i pesi che potevano essere trasportati dai singoli muli. La soma di un mulo può infatti essere considerata equivalente a 3 cantari genovesi e quindi a 142,8 kg (1 cantare equivale a 47,6 kg)¹⁸; tuttavia, per alcuni tipi di merci tale corrispondenza può variare sensibilmente, in quanto 2 mine di grano equivalgono a 166 kg e 2 mine di sale addirittura a 250 kg¹⁹ e quindi, poiché proprio il sale e in misura minore il grano²⁰ costituivano l'oggetto di gran parte dei trasporti a dorso di mulo dalla costa verso l'entroterra, il volume dei carichi avviati in questa direzione doveva probabilmente essere superiore a quello diretto invece dall'interno verso i porti, costituito prevalentemente, nel caso della Lombardia, dal guado destinato alla riesportazione via mare verso l'Europa atlantica²¹.

¹⁴ Ivi, p. 753.

¹⁵ COMBA, 1981, p. 228; COMBA, 1984, pp. 107-110; COMBA, 1998, pp. 204-206, 208.

¹⁶ NICOLINI, 2018, II, pp. 775-776.

¹⁷ COMBA, 2002; COMINO, 2002; NICOLINI, 2008; NICOLINI, 2018, II, pp. 777-786.

¹⁸ HEERS, 1982, p. 85.

¹⁹ NICOLINI, 2018, II, p. 693.

²⁰ Per la specifica situazione savonese, ivi, pp. 776-777.

²¹ CHIAPPA MAURI, 1973; MAINONI, 1982.

OVADA E IL SUO TERRITORIO:

UNO SNODO FONDAMENTALE SULLA STRADA PER LA LOMBARDIA

Nel quadro degli scambi sopra descritti, l'Ovadese giocava un ruolo fondamentale nella relazione fra la parte centrale della costa ligure e l'entroterra lombardo, costituendo nei fatti una sorta di "passaggio obbligato" per quei flussi commerciali che si dirigevano dal porto di Genova tanto in direzione di Milano e dei suoi mercati, quanto verso i passi alpini. Per tale motivo, e per la sua stessa natura di "cuneo" amministrativo genovese inserito fra i possedimenti milanesi e monferrini, questo territorio ebbe nei secoli del tardo Medioevo tutte le caratteristiche di uno scenario ideale per il dispiegarsi dell'attività di numerosi "irregolari" – esuli politici, contrabbandieri e anche semplici banditi da strada – che traevano vantaggio sia dalla notevole permeabilità dei mal definiti e mal presidiati confini che attraversavano l'area, sia dalla presenza di numerose rocche e ripari fortificati controllati dai signori locali, che in caso di necessità potevano divenire tanto sicuri rifugi dove trovare scampo da avversari in quel momento prevalenti, o anche semplicemente da agenti della giustizia, quanto luoghi di organizzazione di disegni politici di più ampio respiro e di future rivincite di fazioni estromesse dal potere.

È infatti evidente, a questo proposito, come la necessità di assicurarsi solide basi nell'entroterra appenninico dalle quali operare per affermare il proprio potere in Genova, o per contrastare poteri ostili insediatisi nella città, sia divenuta una costante dell'azione delle fazioni nobiliari genovesi nei decenni centrali del XIV secolo, nel corso dei quali, come è stato rilevato da Giovanna Petti Balbi, l'affermazione ed il consolidamento del regime del dogato popolare in Genova favorì, di riflesso, un processo assai accelerato di "rifeudalizzazione" di ampie parti del *Dominium* genovese²², tra le quali l'Oltregiogo fu sicuramente una di quelle dove tale processo si sviluppò con maggiore intensità e profondità.

Come si è detto, attraverso i passi appenninici e le terre dell'Oltregiogo passavano non solo le principali vie commerciali terrestri che raccordavano la costa ligure al retroterra padano e, al di là di questo, ai passi alpini che conducevano verso il cuo-

²² PETTI BALBI, 1995, pp. 156, 295-298.

re commerciale dell'Europa Occidentale, ma anche gli itinerari lungo i quali si svolgevano, in senso opposto l'uno all'altro, i commerci del guado e del sale.

Dopo il tramonto dell'epoca delle fiere della Champagne quale luogo di grande interscambio commerciale²³, quando le merci pregiate ebbero trovato altri itinerari per raggiungere le loro destinazioni, fu proprio lungo queste strade che continuò infatti a muoversi il traffico del grano e del sale, quest'ultimo in particolare di vitale importanza tanto per Genova quanto per Milano e il resto dell'area padana occidentale²⁴.

Anche i dati che possono essere desunti dagli Statuti di una località di particolare rilievo in questo genere di scambi come Ovada, approvati nel 1327 e rimasti sostanzialmente in vigore, salvo alcuni aggiornamenti, fino alla fine della dominazione genovese, confermano questo quadro, dedicando numerosi e dettagliati capitoli alla pesatura ed alla compravendita del grano e delle farine²⁵, mentre sull'importanza del commercio del sale per la via che dal mare si spingeva verso la Lombardia passando per Ovada altre fonti ci offrono la loro testimonianza, ad esempio in occasione della ribellione nobiliare sollevata in Oltregiogo nel 1380 da Luca Doria, signore di Lerma, e Luchesio Spinola²⁶. Intorno a questo commercio ruotavano infatti gli interessi e le fortune di molti dei personaggi che ebbero un ruolo determinante nelle vicende ovadesi dell'epoca, ed in generale della comunità ovadese.

L'importanza del commercio del sale per i singoli e per la comunità può essere dimostrata da due casi concreti: innanzitutto, il conferimento della signoria su Ovada a Caccianemico Spinola da parte di Filippo Maria Visconti, avvenuto nel 1432 a titolo di compensazione per i danni subiti dal commercio di sale da lui gestito durante la guerra con il Monferrato dell'anno precedente, danni ai quali non era stato probabilmente estraneo l'intervento

²³ BARELLI, 1906, pp. 114-117; PISTARINO, 1970, p. 8; SERGI, 1981; PODESTÀ, 1989, pp. 259-260.

²⁴ Sull'importanza del traffico del sale, cfr. HOCQUET, 1990.

²⁵ In particolare, i capitoli 61, 62, 63 e 66; FIRPO, 1989, pp. 51-54.

²⁶ In questa occasione, il podestà Nicolò Dentuto autorizzò la Comunità di Ovada ad acquistare cento mine di sale, destinate in Lombardia, ma rimaste depositate in Ovada a causa delle ostilità; PODESTÀ, 1989, p. 296, nota 21. Gli atti dei processi contro Luca Doria e Luchesio Spinola, rei di connivenza con i Visconti, sono editi in CASATI, 1866, pp. 367-387

delle truppe di Nicolò Piccinino, inviate a ripristinare l'ordine nella zona e distintesi per la loro spietata durezza²⁷. In conseguenza di ciò, il duca acconsentì a consegnare la terra ed il castello di Ovada allo Spinola a saldo del debito, la cui entità, dimostrata dalla stessa rilevanza del risarcimento (a titolo di paragone, si può ricordare come Isnardo Guarco, pochi anni prima, avesse versato 4.500 lire nelle casse ducali per ottenere la concessione dello stesso territorio), ci dà un'idea del volume di affari che il commercio del sale poteva comportare²⁸.

Questa importanza viene del resto ulteriormente riconfermata dal secondo caso che è possibile considerare: quando, circa un ventennio più tardi, gli abitanti di Gavi, come si è detto sede almeno dal XII secolo di un altro dei più importanti luoghi di esazione dei dazi posti lungo gli itinerari fra la costa ligure e la Pianura padana occidentale, cercarono di assicurarsi il controllo di almeno un terzo del traffico complessivo del sale verso la Lombardia per mezzo di accordi con Genova (favoriti dal fatto che la località era da tempo soggetta al potere della famiglia Campofregoso, in quel momento al potere in città), il tentativo di deviare il percorso tradizionale della strada del sale venne bloccato dal risoluto intervento del nuovo duca di Milano, Francesco Sforza, il quale impose tassativamente che tutto il sale diretto nelle sue terre dovesse transitare per Ovada, dove dovevano essere ubicati anche i depositi del prodotto²⁹.

Alla metà del XV secolo, quindi, Ovada si era definitivamente affermata come il principale punto di passaggio del commercio del sale tra la costa ligure e Milano, a scapito di altri centri come Gavi e Serravalle, con indubbi vantaggi economici che si riflettevano anche su tutto il suo circondario. Se però il commercio del sale, in genere proveniente dalla Provenza (Hyères)³⁰ o dalle Baleari (Ibiza), verso l'entroterra rappresentava una voce assai importante nel bilancio delle relazioni commerciali fra la costa ligure e l'entroterra padano, il traffico del grano in direzione opposta costituiva una fonte alternativa di approvvigionamento fonda-

²⁷ Sulla campagna del Piccinino contro i ribelli, PETTI BALBI, 1975, pp. 372-373; BASSO, 2007b.

²⁸ PODESTÀ, 1989, pp. 276-279.

²⁹ Ivi, p. 284.

³⁰ GIOFFRÈ, 1958; MALARTIC, 1966; MALARTIC, 1968; VENTURINI, 1984.

mentale per una città come Genova, tradizionalmente costretta a provvedere al proprio fabbisogno alimentare ricorrendo alle produzioni delle aree cerealicole del Mediterraneo occidentale, come la Sicilia e la Sardegna, e in generale per tutto il territorio ligure, che non poteva certo sostentarsi unicamente sulla base delle produzioni locali³¹.

Questo aspetto assunse una particolare rilevanza, intrecciandosi strettamente con manifestazioni di ostilità politica, nei periodi in cui lo scontro in atto con la Corona d'Aragona rese di fatto inaccessibili le tradizionali aree di approvvigionamento sopra ricordate. Ne abbiamo testimonianza diretta da alcuni documenti risalenti al 1426, un momento di particolare difficoltà per il governo milanese installatosi a Genova a partire dal 1421³².

Nel biennio precedente, infatti, i fuoriusciti genovesi delle varie fazioni, riunitisi sotto le bandiere del deposto doge Tommaso Campofregoso, avevano portato, grazie all'attivo sostegno fornito loro da Alfonso d'Aragona, una serie di violenti attacchi contro la città e le località delle Riviere, mettendo in serio pericolo la stabilità del controllo visconteo sulla Liguria³³. La tregua stipulata, a carissimo prezzo, con il sovrano aragonese³⁴ aveva risolto solo in parte il problema, in quanto i ribelli, che potevano comunque far conto sul sostegno offerto loro da Venezia e da Firenze, avevano continuato a tenere in scacco le forze viscontee in molte parti del territorio ligure e, in particolare, a muoversi con grande facilità e libertà in tutta l'area dell'Oltregiogo, traendone buona parte dei loro rifornimenti alimentari.

Tale situazione viene appunto rilevata nella corrispondenza intercorsa fra la primavera e l'autunno del 1426 tra il commissa-

³¹ Sul grave problema dell'approvvigionamento di grano della piazza genovese, si veda ad esempio quanto detto da GIOFFRÈ, 1982, pp. XXXIII-XLII.

³² Sulla situazione genovese del momento, PETTI BALBI, 1975, pp. 360-365; BASSO, 1988.

³³ BASSO, 1994, pp. 246-248.

³⁴ Il trattato stipulato con Alfonso d'Aragona il 29 marzo 1426 prevedeva infatti la cessione al sovrano catalano-aragonese delle piazzeforti còrse di Calvi e Bonifacio, che gli erano state promesse dal duca di Milano già nel 1421 in cambio dell'assistenza della flotta catalana nell'assedio di Genova, e venne accettato *oborto collo* dai Genovesi, i quali preferirono cedere, almeno momentaneamente, il controllo di Lerici e Portovenere, piuttosto che consentire alla Corona d'Aragona di impadronirsi delle fondamentali basi in Corsica; FUMI, 1915, n. 22; BASSO, 1994, pp. 248-249. Sulla questione dell'importanza della Corsica in particolare, cfr. BASSO, 2005a, pp. 19-20.

rio ducale in Genova, Opizzino d'Alzate, e i capitani responsabili dei distretti di Novi e di Alessandria e Tortona³⁵. I due ufficiali venivano aspramente ripresi dall'uomo di fiducia di Filippo Maria Visconti a Genova per la facilità con la quale i ribelli al potere del duca di Milano non solo potevano muoversi nelle zone affidate al loro controllo, ma anche approvvigionarvisi abbondantemente di grano, a dispetto dei regolamenti restrittivi sulla concessione e la validità delle licenze di trasporto ed esportazione dei grani emanati dal governatore ducale di Genova, il cardinale Jacopo Isolani³⁶, al punto che, come rileva in tono assai duro il temibile commissario³⁷ “[...] *rebelles illustrissimi domini nostri non aliis frumentis vixerunt ac vivunt que iis qui ex terris dicti illustrissimi domini nostri ad eos perferuntur. Itaque, recte dici potest quod officiales eius enutriunt ac fovent rebelles suos* [...]”³⁸.

L'episodio consente tra l'altro di rilevare ancora una volta con grande chiarezza come il contrabbando, e il problema della sua repressione, potessero avere valenze politiche assai più ampie di quelle direttamente connesse al semplice danno economico che l'erario della Dominante riceveva dalla diffusione di tali pratiche.

I BANDITI DELLE MONTAGNE

I problemi connessi al passaggio di itinerari commerciali di primaria importanza attraverso le turbolente aree di confine fra Dominio genovese, Marchesato di Monferrato e Ducato di Milano non erano tuttavia legati unicamente alla particolare situazione del delicato equilibrio politico e diplomatico dello specifico mo-

³⁵ ASGE, AS, 1778, cc. 14v.-15r. (23 maggio), 17v.-18r. (29 maggio), 19r. (14 giugno), 69r. (5 ottobre); BASSO, 1989.

³⁶ BASSO, 1989, pp. 3-4. Sulla figura del cardinale-governatore, cfr. TAMBA, 2004.

³⁷ Opizzino godeva di fama di uomo spietato, anche per un'epoca feroce come il primo Quattrocento, al punto che, pochi mesi dopo i fatti qui narrati, il cardinale Isolani fu costretto a presentare una relazione al Pontefice e al Sacro Collegio per smentire le accuse di uso sistematico della tortura contro gli avversari del governo ducale mosse dall'arcivescovo Pileo de Marini; ASGE, AS, 1779, cc. 63r.-64v.; PUNCUH, 1971, nn. 137-138, 145. Sulla figura del ferreo commissario ducale, “[...] *homo qui a se humanitatem abdicavit* [...]” secondo la celebre definizione dello Stella, si veda, oltre al racconto in PETTI BALBI, 1975, pp. 359 e sgg., quanto detto in GIUSTINIANI, 1854, II, p. 306.

³⁸ ASGE, AS, 1778, c. 14v.

mento storico sino a qui considerato, poiché la documentazione ci offre esempi significativi di problemi altrettanto gravi, da un punto di vista diplomatico oltre che economico, verificatisi in momenti di assai minore tensione politica “internazionale”, che evidenziano da un lato la scarsa capacità di controllo su questi territori da parte dei poteri politici che ne detenevano, almeno formalmente, la signoria, e dall’altro la propensione dei poteri locali, anche quelli investiti di una qualche forma di autorità “legale”, a scivolare in comportamenti ai margini della legalità, che spesso travalicavano nel puro e semplice banditismo.

Un valido esempio di questo stato di cose ci è offerto da un documento, purtroppo pervenutoci solo parzialmente integro, conservato in uno dei registri del fondo notarile dell’Archivio di Stato di Genova³⁹. Si tratta della registrazione, effettuata il 21 marzo del 1393 dal notaio Antonio Breccanecca, delle testimonianze rese di fronte al vicario del podestà di Genova, il giurista Francesco Vivoli da Urbino⁴⁰, relativamente ai danni subiti da Ansaldo Pellegrino e dai suoi soci ad opera di sudditi del marchese di Monferrato.

Il Pellegrino e i suoi associati avevano affidato l’incarico di condurre una carovana di muli fino a Parigi, per trasportare un prezioso carico di spezie, al mulattiere Cristoforo da Siena. Secondo la testimonianza resa da quest’ultimo, egli aveva lasciato Genova nel dicembre 1392 insieme ad almeno altri sette conduttori, uscendo dalla città attraverso la porta di San Tommaso, a ovest, e si era messo in viaggio verso la capitale francese con una carovana di ventidue muli, ciascuno dei quali trasportava due balle e alcuni fagotti pieni di spezie, tranne uno sul quale erano caricati due barili di zenzero verde; una volta giunte a destinazione, queste merci avrebbero dovuto essere consegnate a Niccolò Lomellino e ad altri mercanti genovesi, i cui nomi non vengono specificati.

Tuttavia, mercoledì 18 dicembre, all’ora nona, giunti nella località di Gabiano, i carovanieri erano stati fermati da uomini del marchese di Monferrato per espresso ordine di Bonifacio di

³⁹ ASGE, *Notai Antichi*, 478, cc. 96r.-98v.

⁴⁰ Il podestà Francesco Vivoli, che esercitava anche la carica di vicario ducale, viene ricordato dalla fonte coeva per la sua inflessibile severità, che lo portò nella primavera del 1394 ad autosospendersi dalle sue funzioni per tre giorni per protestare contro l’annullamento da parte del doge Antonio Montaldo della sentenza di morte da lui emessa contro Battista Boccanegra, figlio dell’ex-doge Simone, reo di ribellione; PETTI BALBI, 1975, pp. 208-209.

Miroglio. Senza che venissero loro offerte spiegazioni del gesto, i carovanieri erano stati trattati in modo alquanto rude e le merci erano state quindi sequestrate e portate nel castello di Miroglio (l'attuale Villamiroglio), fatto del quale il teste chiama a conferma anche un gruppo di abitanti di Gabiano, fra i quali viene espressamente menzionato Beghino di Moncalvo, probabilmente un rappresentante dell'autorità locale.

L'asserzione più grave resa da Cristoforo da Siena è tuttavia quella con la quale egli afferma di aver riconosciuto fra coloro che hanno sequestrato le merci *armata manu* Giovanni *de Fontaneto* (Fontanetto Po), suddito del marchese, il che ci porta a sospettare che l'abuso operato dal signore locale abbia goduto della connivenza, se non della diretta complicità, anche dei locali rappresentanti del sovrano del territorio.

Le affermazioni del capo carovana vengono suffragate puntualmente anche dalle testimonianze rese da due dei mulattieri che avevano accompagnato la carovana, Bernino di Perpignano e Roberto Pinzardo *de Breode* (o *de Beorde*), che si sono conservate nella parte del documento, originariamente assai più esteso, che è giunta fino a noi.

L'insieme di queste testimonianze ci offre numerosi spunti di riflessione e alcune conferme. In primo luogo, va rilevato come, in apertura della sua testimonianza, Cristoforo dichiara, oltre che di essere cittadino senese e di avere più di 40 anni, di possedere beni per più di 1.000 lire di valore, un particolare, quest'ultimo, che getta luce sul fatto che i protagonisti di questo tipo di traffici fossero imprenditori che possiamo valutare di medio livello, con alle spalle un discreto capitale personale, al di là della proprietà delle bestie da soma, e che trova conferma anche nelle affermazioni del suo socio Bernino di Perpignano, il quale a sua volta dichiara, oltre a un'età di 45 anni, di possedere beni per il valore tutt'altro che trascurabile di 300 fiorini.

Secondariamente, l'invio stesso della carovana per la via di terra, con la previsione di dover affrontare i passi alpini nel cuore dell'inverno, induce poi a riflettere sulla concezione ancor oggi dominante che le strade delle Alpi fossero all'epoca quasi impraticabili durante la cattiva stagione.

Anche se questo invio ha tutte le caratteristiche di un ripiego adottato per sopperire all'impossibilità di inviare il carico di spezie

via mare, lungo quella rotta atlantica che all'epoca era ormai consueta per le navi genovesi⁴¹, va infatti comunque rilevato il fatto che i mercanti che avevano organizzato l'impresa, fra i quali fa spicco il nome di una delle principali famiglie interessate al commercio genovese nel Nord Europa, quella dei Lomellini⁴², avessero scartato l'ipotesi di servirsi di una via "intermedia" che avrebbe potuto essere rappresentata da un trasporto via mare fino alla Francia meridionale e una prosecuzione da qui per via di terra, o acqua, lungo la Valle del Rodano che avrebbe assicurato un percorso con ostacoli naturali e climatici certamente molto minori.

La scelta della via più breve, anche se indubbiamente più difficoltosa e potenzialmente pericolosa, doveva essere connessa di certo all'urgenza di far pervenire il carico di spezie sul mercato parigino, ma sottintende anche la fiducia nella fattibilità dell'operazione e presumibilmente una buona consuetudine, da parte degli operatori del settore, a transiti di questo genere⁴³.

La conferma principale che possiamo trarre è quella relativa alla costante importanza mantenuta dalla via commerciale che dalla costa ligure, attraverso l'area subalpina occidentale, si dirigeva ai passi alpini per raggiungere le terre della Francia centrale e settentrionale, nonostante l'affermazione sopra ricordata del collegamento marittimo con i porti dell'Europa atlantica⁴⁴.

Questo itinerario era tuttavia non meno insidioso di quello marittimo: se quest'ultimo infatti era esposto al rischio delle tempeste e dei pirati, il primo era minacciato dall'asperità di alcuni tratti del percorso, soprattutto in alcune stagioni, e da interventi di malintenzionati come quello denunciato nel documento qui esaminato.

Quest'ultima considerazione ci porta a concludere che, nonostante lo specifico incidente potesse inserirsi in un quadro che

⁴¹ Sul ruolo svolto all'epoca dai mercanti genovesi nel commercio dell'Europa atlantica, cfr. BASSO, 2005b, pp. 548-557.

⁴² Le testimonianze documentarie dell'attività esplicita nei secoli XIV e XV dai membri della famiglia Lomellini sulle piazze commerciali dell'Europa del Nord, e soprattutto su quella di Bruges, sono assai numerose; cfr. DOEHAERD - KERREMANS, 1952, *ad indicem*; LIAGRE DE STURLER, 1969, *ad indicem*. Sull'attività genovese in Fiandra, cfr. PETTI BALBI, 1996.

⁴³ Si vedano le considerazioni sulla capacità dei mercanti di controllare i flussi di merci tra i vari mercati, combinando itinerari terrestri e marittimi e condizionando l'attività dei vetturali, in MELIS, 1985, pp. 170-172.

⁴⁴ Sull'argomento, cfr. DOEHAERD, 1938; LOPEZ, 1951; RUDDOCK, 1951; BASSO, 2017.

vedeva il marchese di Monferrato in posizione velatamente ostile al nuovo regime del guelfo Antonio Montaldo, che proprio nel 1392 aveva spodestato il doge ghibellino Antoniotto Adorno⁴⁵ – assai legato ai marchesi del Carretto, a loro volta ben connessi con la corte monferrina, e titolare in prima persona della signoria di Castelletto d’Orba⁴⁶ –, e quindi ricondursi ad un movente di tipo “politico”, la stessa naturalezza con la quale la questione viene descritta e affrontata parrebbe indicare una certa frequenza nel verificarsi di episodi analoghi.

Nonostante ciò, e per quanto la documentazione ad esso relativa sia purtroppo mutila, l’episodio sopra descritto appare comunque esulare dalla normalità delle attività mercantili esplicate tra la costa e l’entroterra, ed effettivamente non si rilevano episodi analoghi, per le caratteristiche del carico e i valori coinvolti, nella documentazione nota per il periodo. Ciò parrebbe avvalorare ulteriormente l’opinione di Federico Melis, il quale, sulla base dei suoi vastissimi studi in materia, riteneva l’episodicità dei contratti assicurativi sulle merci spedite per via di terra almeno fino alla fine del XIV secolo, al contrario di quanto avveniva per i trasporti marittimi, un indice della maggiore sicurezza di tali itinerari⁴⁷; tuttavia, la complessa situazione politica e territoriale dell’entroterra della Liguria, dove un gran numero di piccole e medie signorie territoriali in perpetuo conflitto tra loro e con i poteri “esterni” vedevano intrecciarsi i loro malcerti confini in una zona orograficamente impervia, poco popolata e densamente coperta di boschi, sembra apportare alcune, sia pur limitate, sfumature alla nitidezza del disegno tracciato dal grande storico dell’economia.

Il problema del banditismo non risulta infatti limitato all’itinerario che attraverso il Passo dei Giovi collegava Genova al retroterra padano, ma, dalle testimonianze fornite dalla documentazione, appare essere stato presente, con maggiore o minore frequenza, tanto nelle valli Fontanabuona, Graveglia e Aveto, parallele alla costa della Riviera di Levante⁴⁸ e controllate principalmente dal

⁴⁵ Sulla situazione politica genovese del turbinoso biennio 1392-1394, cfr. PETTI BALBI, 1975, pp. 198-215; VITALE, 1955, I, p. 147; PETTI BALBI, 2003, p. 259.

⁴⁶ Sulle connessioni politiche dell’Adorno con il mondo feudale della Riviera di Ponente e dell’Oltregiogo, cfr. WARDI, 1996, pp. 145-181; PETTI BALBI, 2003, pp. 256-260.

⁴⁷ MELIS, 1985, pp. 172-173.

⁴⁸ RAGGIO, 1990.

consortile dei Fieschi, spesso in rapporti conflittuali con Genova negli ultimi secoli del Medioevo⁴⁹, attraverso le quali passavano gli itinerari che raccordavano Genova con Piacenza e l'area emiliana, quanto soprattutto nell'entroterra di Savona, dove appunto la presenza delle signorie detenute dai vari rami marchionali collegati alle casate dei Del Carretto e dei Ponzone creava le condizioni ideali per lo sviluppo di un'attività banditesca "tollerata" (quando non direttamente promossa e protetta) dalle autorità locali⁵⁰.

Di questa situazione sono spie evidenti gli assalti a carovane da parte di bande che godevano di protezioni a livello locale verificatisi a Novello nel 1400, a Ponzone nel 1401, a Sommariva Perno nel 1453, nel Bosco nel 1459-60 e a Pareto ancora nel 1527, come risulta con chiarezza dalla documentazione coeva dell'Archivio di Savona individuata da Angelo Nicolini, che indica frequentemente la responsabilità di *homines* delle località di Altare e Carcare; sempre da Altare, peraltro, proveniva la banda che, sotto le insegne dei marchesi di Monferrato, di Ceva e del Carretto, nel 1355 si spinse in una serie di devastanti scorrerie addirittura nel territorio prossimo alle mura di Savona, giungendo fino al piano di Lavagnola⁵¹.

SAVONA E L'AREA SUBALPINA: UN LEGAME PROFONDO

Ovviamente, la maggior parte dei contatti tra abitanti dell'entroterra e centri portuali della costa ligure registrati nella documentazione sono relativi a situazioni completamente diverse e assolutamente pacifiche. Molti di coloro che dalle valli appenniniche, o dall'area padana occidentale si spostavano verso la costa in cerca di opportunità trovavano modo di inserirsi, a vari livelli, nel mondo dell'artigianato o del commercio, in particolare a Genova e Savona⁵².

La presenza diffusa dei "lombardi", e in particolare quella dei piacentini, a Genova è stata ampiamente studiata sulla base di una ricca documentazione notarile, relativa soprattutto al loro ruolo

⁴⁹ PETTI BALBI, 1983; FIRPO, 1997; PAVONI, 1997; POLONIO, 2003, pp. 189-209.

⁵⁰ MUSSO, 2000; PAVONI, 2000b; MUSSO, 2006; MUSSO, 2010.

⁵¹ NICOLINI, 2018, II, pp. 734-736.

⁵² HEERS, 1982; BASSO, 1993.

nel commercio e nel settore delle manifatture tessili⁵³, ma anche per quanto riguarda Savona ricerche recenti hanno evidenziato, sempre sulla base dei documenti notarili, come ben il 32% degli artigiani immigrati nella città ligure tra XIV e XVI secolo, tra i quali spicca in particolare il gruppo dei conciatori (molti dei quali oriundi di Chieri)⁵⁴, fosse originario di un'area che dal Piemonte meridionale giungeva fino a Chieri e Pinerolo, con una prevalenza di provenienze da alcune specifiche località: Mondovì, Ceva, San Michele Mondovì, Priero, Sale Langhe, Garessio, Bagnasco, Dogliani, Monesiglio e Carmagnola⁵⁵.

Tale "geografia delle origini" corrisponde in buona misura a quella che può essere ricostruita sulla base delle principali relazioni commerciali. Se per Genova è già stata sottolineata in precedenza l'importanza dei legami stabiliti dagli itinerari che la raccordavano a Milano e Piacenza attraverso i valichi dell'Appennino, altrettanto è possibile fare nel caso di Savona, nel quale la documentazione evidenzia la notevole rilevanza dei collegamenti con Asti, Novello, Ponzzone, Savigliano, Carmagnola⁵⁶.

Anche su queste strade era fondamentale il trasporto a dorso di mulo, che avveniva sia in gruppi numerosi, sia, più frequentemente, con piccoli trasporti, che potevano impegnare da uno a cinque muli. L'importanza costante di questo tipo di attività è confermata anche dalla presenza assai rilevante di mulattieri che è stato possibile registrare nei documenti, ancora nel primo Cinquecento, a Quiliano, Vado e Albisola, località di partenza degli itinerari diretti verso l'area subalpina⁵⁷. Un dato di notevole interesse che emerge in questo contesto, e che parrebbe confermare ulteriormente la non eccezionalità di viaggi nella stagione fredda come quello analizzato nelle pagine precedenti, è quello che colloca proprio in autunno il picco delle vendite di muli a Savona⁵⁸.

⁵³ HEERS, 1983; RACINE, 1990; RACINE, 1994. Sulle manifatture genovesi e liguri, cfr. HEERS, 1971.

⁵⁴ NICOLINI, 2018, II, pp. 708-709. Di origine chierese e piemontese erano anche, tradizionalmente, molti degli operatori del *macellum* comunale, nonché i gestori delle locande e taverne; ivi, pp. 712-719, 798-799.

⁵⁵ Ivi, pp. 704-705.

⁵⁶ Sugli scambi tra Savona e l'area subalpina occidentale, cfr. NOBERASCO, 1924, pp. 99-105.

⁵⁷ NICOLINI, 2018, II, pp. 702-703.

⁵⁸ Ivi, pp. 698-699.

I principali itinerari che dai porti della costa ligure occidentale, soprattutto Finale e Savona, si dirigevano verso l'area della Langa e della valle del Tanaro, giungendo a Ceva e Alba, si incontravano in uno degli snodi dell'entroterra controllato dalle stirpi marchionali carrettesche, e cioè a Millesimo, rifondata proprio per volontà dei marchesi nel 1206⁵⁹, che divenne conseguentemente un importante centro di tappa e redistribuzione del sale proveniente dalla costa con le condotte organizzate dai governatori della gabella (similmente a quanto si è visto nel caso di Ovada per l'area genovese)⁶⁰.

Uno dei centri dell'area subalpina più frequentemente raggiunti dalle correnti commerciali originate dai porti della Liguria di Ponente era però come si è detto Carmagnola, il cui ruolo di mercato di importanza primaria per il commercio da e per la costa ligure (rispetto ad esempio a Cuneo, più orientata sull'itinerario che attraverso il Colle di Tenda raggiungeva Nizza, soprattutto dopo la dedizione di quest'ultima ai Savoia)⁶¹, confermato anche dalla presenza di numerosi carmagnolesi a Savona e di savonesi a Carmagnola, era dovuto, al di là del suo rilievo come centro demico e produttivo di cui si dirà più avanti, ai collegamenti facili di cui disponeva in direzione di Asti da una parte e Chieri dall'altra, oltre che verso la Val di Susa, e quindi la via per la Francia, attraverso Rivoli.

L'importanza di Carmagnola nel quadro dei traffici di una zona di notevole ampiezza, fisicamente attestata dalla presenza di un numero di airali (dotati di stalle, per una superficie complessiva di quasi 30 ettari) assai elevato rispetto ad altri centri piemontesi dell'epoca⁶², è del resto confermata dagli stessi interventi che si susseguirono tra XIV e XV secolo ad opera delle casate che si contendevano il controllo del territorio in favore della comunità locale, nell'intento di assicurarsene la fedeltà⁶³.

Nel 1336, Tommaso II di Saluzzo concesse infatti ai carma-

⁵⁹ BALBIS, 1981; BALBIS, 1985; GUGLIELMOTTI, 2005, pp. 70-79; BASSO, 2012, pp. 122-123.

⁶⁰ NICOLINI, 2018, II, pp. 738-741.

⁶¹ CLEYET-MICHAUD R. ET AL., 1990; COMBA, 2002.

⁶² COMBA, 1992; SETTIA, 2005; DELPIANO, 2008.

⁶³ Sulle intense relazioni fra la dinastia dei Saluzzo e l'insediamento, dalla fondazione nel XIII secolo ad opera del marchese Manfredo II, cfr. LUSO, 2008, pp. 138-153.

gnolesi, insieme al rinnovo delle franchigie risalenti al 1204, anche la libertà di commercio e transito, che venne riconfermata nel 1382 da Amedeo VI di Savoia nel momento in cui era riuscito a ottenere il controllo del territorio e di nuovo nel 1410 da Tommaso III di Saluzzo, rientrato in possesso del centro dopo l'occupazione del finale (1384-1402), il quale istituì anche due mercati annuali (da tenersi il 9 ottobre e il 1 maggio) che nel 1480 sarebbero diventati per volontà del marchese Ludovico II periodi di fiera di dieci giorni⁶⁴; un'iniziativa, quest'ultima, che avvantaggiava i domini saluzzesi nei confronti di quelli sabaudi deviando importanti correnti di traffico commerciale e che venne ritenuta tanto pericolosa da spingere nel 1486 Carlo I di Savoia, proprio nel momento in cui si preparava all'occupazione del marchesato che si sarebbe protratta fino al 1490⁶⁵, a reagire con la concessione del libero mercato a Carignano e Savigliano⁶⁶.

Carmagnola non era però soltanto uno snodo commerciale di primaria importanza, ma anche un notevole centro produttivo, ben inserito nei flussi di esportazione verso la costa. Se infatti la canapa e la stoppa (fondamentale per il calafataggio degli scafi nei cantieri navali) costituivano una voce importante delle produzioni agricole dell'area saviglianese, al punto da incentivare l'attività dei prestatori ebrei attivi nella zona, la trasformazione della canapa era appannaggio prevalente del ceto produttivo carmagnolese.

Se da questo punto di vista la produzione di corderie è sicuramente l'attività di trasformazione che più a lungo ha segnato l'economia locale, lasciando una forte traccia nella memoria degli abitanti⁶⁷, non va tuttavia trascurata l'importanza, soprattutto per il periodo preso in esame, della produzione delle tele di Carmagnola (le cosiddette *carmagnolie*), che venivano riesportate in notevole quantità attraverso il porto di Savona in direzione della Sardegna, della Maremma, di Roma, del Regno, della Sicilia e addirittura dell'Egitto, in genere per essere scambiate con altri prodotti come olio, pelli, formaggio, carne salata, fave, grano. La documentazione relativa a tali traffici consente di identificare

⁶⁴ Sugli interventi di Ludovico II nelle questioni relative alle comunità a lui soggette, cfr. MONGIANO, 2005.

⁶⁵ BARBERO, 2005, pp. 240-246.

⁶⁶ NICOLINI, 2018, II, pp. 754-764.

⁶⁷ CRIVELLARO, 2003.

ad esempio un consistente carico inviato a Maiorca nel 1485, e un altro destinato a Chio nel 1486; un registro della *cabella denariorum octo canne pannorum* risalente al 1453 attesta poi con chiarezza il ruolo prevalente esercitato in quel periodo dal porto di Savona in questo tipo di spedizioni⁶⁸.

Oltre ai panni di Carmagnola, anche altre produzioni tessili di successo originarie dell'area subalpina andavano però ad alimentare il traffico indirizzato dall'entroterra verso il porto di Savona, dal quale venivano ulteriormente redistribuite sui mercati mediterranei, invertendo un flusso che ancora all'inizio del XV secolo vedeva importare dalla costa in direzione dell'interno panni di produzione extra-italiana⁶⁹. Tra queste, un posto di assoluto rilievo era ricoperto fra Tre e Quattrocento dai panni di lana prodotti a Pinerolo, ampiamente riesportati verso Genova, ma anche in direzione di Napoli e della Sardegna, che nella seconda metà del XV secolo erano in assoluto i panni di origine italiana prevalenti sul mercato savonese⁷⁰, ma troviamo testimonianza anche di altre provenienze, come ad esempio Avigliana, e per importi tutt'altro che trascurabili⁷¹.

La produzione delle tessiture piemontesi attraversò del resto proprio in quel periodo una fase di notevole espansione e fioridezza, come dimostrano le numerose spedizioni di carichi di lana spagnola di alta qualità (soprattutto quelle di Cartagena e Cuenca)⁷² in direzione delle fiere di Vercelli⁷³, sempre attraverso lo scalo savonese, di cui è possibile trovare traccia nella docu-

⁶⁸ NICOLINI, 2018, II, pp. 693, 764-772.

⁶⁹ Ancora nel 1400, troviamo ad esempio l'attestazione di attività come quella di Gherardo *de Vinali* di Moncalvo, incaricato di trasportare a Moncalvo 13 pezze di panno di Linguadoca consegnategli da Bartolomeo *de Bonemo*; *ivi*, p. 695.

⁷⁰ NOBERASCO, 1924, p. 103; BARATIER - REYNAUD, 1951, pp. 511-512; DEL TREPPO, 1972, pp. 244-247; VARALDO, 1980, pp. 45-46; COMBA, 1984, pp. 334, 338-339, 344; NASO, 1985, pp. 15-17, 43; COMBA, 1988, p. 133; NICOLINI, 2018, II, pp. 788-792.

⁷¹ Il 18 marzo 1385, Tommaso Maccagno di Vigone, procuratore di Michele Barbiani di Avigliana, come da atto del notaio Francesco Ma[...]lini di Avigliana del 22 giugno 1384, dichiara di aver ricevuto da Giacomo Feo, mercante di Savona, i 333 fiorini dovuti al suo rappresentato per una partita di panni; ARCHIVIO DI STATO DI SAVONA (ASSV), *Notai antichi del Collegio di Savona (NACSv)*, 464, cc. 18v.-19r.

⁷² Su queste aree produttive e la loro importanza, cfr. MELIS, 1990b.

⁷³ Sull'economia vercellese del periodo, si vedano i saggi di Flavia Negro e Matteo Moro in questo stesso volume.

mentazione del tardo Quattrocento⁷⁴, ma soprattutto il grande sviluppo della produzione di fustagni verificatosi a Chieri nel XV secolo, che implicava crescenti flussi di importazione di cotone di provenienza levantina attraverso i porti liguri⁷⁵. Le pezze di fustagno prodotte dai telai di Chieri raggiungevano almeno dal 1440 la piazza di Savona ad opera di operatori chieresi e carmaognolesi, ma successivamente si diffusero fino al mercato di Lione, ponendo le basi per lo sviluppo di fortune come ad esempio quella accumulata dai fratelli Francesco e Ludovico Borgarello, originari di Chieri, che da un atto giudiziario del 1487, oltre a beni fondiari, risulta comprendere merci, argenti e investimenti di vario genere per un ammontare di ben 42.651 lire e 7 soldi, ai quali andavano però ad aggiungersi ulteriori crediti e interessi che portavano il totale a più di 76.000 lire genovesi⁷⁶.

Analogamente a quanto avveniva nel caso della lana e dei panni, anche per quanto riguarda un'altra importante corrente commerciale, quella del ferro e dei prodotti metallurgici, è possibile rilevare un intenso scambio fra costa ed entroterra, basato sull'invio di materiale grezzo e sul ritorno di prodotti finiti. Oltre all'impiego della galena estratta da giacimenti locali, gran parte del minerale ferroso destinato alla lavorazione nelle fornaci dell'entroterra arrivava dall'Elba e veniva avviato verso le ferriere della Val Bormida (un'area nella quale il Nicolini conta ben 19 impianti attivi a cavallo tra XV e XVI secolo)⁷⁷; ciò comportava una forte presenza di capitali genovesi – in particolare quelli dei membri della famiglia Spinola – che intervenivano attraverso l'associazione che deteneva il monopolio dello sfruttamento della *vena ferri Ilve*⁷⁸, determinando una sensibile differenza nei quantitativi di materia prima trattati, a seconda se l'imprenditore era un grande finanziere o un artigiano locale, che risulta evidente nella documentazione disponibile.

Sappiamo in ogni caso che il maglio di una ferriera poteva lavorare quasi due quintali di ferro grezzo al giorno, producendo presumibilmente in prevalenza tondini, poi riuniti in fasci per

⁷⁴ NICOLINI, 2018, II, p. 809.

⁷⁵ CRIVELLARO, 2003, pp. 97-103; NICOLINI, 2018, II, pp. 792-793.

⁷⁶ NICOLINI, 2018, II, pp. 794-796.

⁷⁷ Ivi, pp. 744-748.

⁷⁸ PETTI BALBI, 1984.

il trasporto, parte dei quali era destinata a essere successivamente trasformata in chiodi di vario formato che venivano riesportati via mare, dando così vita a quella che è stata definita, per via del ruolo esercitato in questo gioco di scambi dai rami della stirpe dei Del Carretto che controllavano l'area, come una "industria rurale in qualche modo statale", dal momento che tanto i capitali, quanto il commercio e le strutture industriali erano in mano al potere feudale⁷⁹.

Sotto questo ultimo aspetto, un caso esemplare assai ben documentato e ampiamente studiato è sicuramente quello delle fucine di Millesimo⁸⁰, una delle "capitali" carrettesche, specializzate in particolare nella produzione di chiodi e in grado di produrre annualmente centinaia di migliaia di pezzi, che venivano confezionati in genere in "balloni" da 4.000 pezzi ciascuno per il trasporto verso le aree costiere di smercio, dove trovavano ampio impiego nella cantieristica e nell'edilizia, oltre a essere oggetto di ulteriore esportazione via mare⁸¹. Dalla documentazione risulta che tale produzione conobbe una vera e propria impennata nel tardo Quattrocento, un dato che trova conferma nel fatto che il gettito della *cabella ferri*, imposta dal governo genovese sulle importazioni di minerale grezzo, appare in costante aumento a partire dalla metà del XV secolo, come risulta dalle attente analisi condotte ormai quasi mezzo secolo fa da Manlio Calegari, che evidenziano appunto una crescita graduale dei consumi di minerale dagli anni '50 del secolo, che dal 1480 circa conobbe un'ulteriore accelerazione⁸².

L'INTRAPRENDENZA DEGLI UOMINI DELL'ENTROTERRA

Come dimostrano i numerosi casi più sopra esaminati, gli abitanti dell'entroterra, pur non disponendo in genere di capitali di entità comparabile a quelli degli investitori dei centri costieri, volevano e sapevano inserirsi da protagonisti nei circuiti economici che legavano le loro comunità ai mercati della costa.

Tale fenomeno è riscontrabile a ogni livello di attività; se in-

⁷⁹ CICILIOT, 1985a; CICILIOT, 2007.

⁸⁰ CICILIOT, 2007.

⁸¹ NICOLINI, 1996; CICILIOT, 2005.

⁸² CALEGARI, 1977, pp. 4-6; NICOLINI, 2018, II, pp. 749-751.

fatti il rifornimento di carne del mercato genovese – uno dei più importanti dell'Italia settentrionale in conseguenza sia della scarsità di risorse disponibili nel territorio immediatamente circostante la città, che della densità della popolazione urbana, alla quale andavano ad aggiungersi le necessità degli equipaggi delle navi presenti in porto – vedeva una notevole presenza di intermediari originari di Cuneo e di Saluzzo che utilizzavano la loro rete di contatti nelle terre d'origine per procurarsi la materia prima, configurandosi come veri e propri imprenditori del settore⁸³, nel caso di Savona è invece possibile individuare la partecipazione diretta di allevatori originari delle zone di produzione che, da soli o riuniti in associazioni, si incaricavano in prima persona di far confluire agnelli e castrati dapprima da Garessio (e quindi dalle aree di pascolo dell'alta Val Tanaro)⁸⁴ e poi da zone di allevamento del saluzzese come Castelmagno, o l'Alta Val Maira, oppure di far arrivare dei maiali dalla Lombardia⁸⁵.

In questo contesto, anche la vendita di una robiola “grossa et de bono hodore et sapore” da parte di un Leone *Rochecio*, registrata in un atto notarile savonese nel 1371, non costituisce dunque un “unicum” estemporaneo, ma può essere interpretata come un modo per partecipare a questo sistema di scambi “ottimizzando” le risorse, attraverso il collocamento sul mercato del centro di arrivo di un prodotto dell'attività pastorale connesso al trasporto di bestiame verso la costa⁸⁶.

Gli operatori commerciali piemontesi si presentano quindi con le caratteristiche di protagonisti a tutto tondo del complesso gioco degli scambi fra costa ed entroterra, concentrando la loro attività sulla piazza savonese soprattutto su alcuni settori merceologici che assicuravano cospicui guadagni sui mercati dell'area subalpina, come ad esempio il pesce conservato (in particolare la tonnina di origine spagnola, proveniente dall'area di Cadice)⁸⁷ e grandi quantità di cuoio, sottoprodotto del macello comunale, destinato ad

⁸³ HEERS, 1961, pp. 357-358.

⁸⁴ BASSO, 2020; BASSO, 2022.

⁸⁵ NICOLINI, 2018, II, pp. 695, 797-799.

⁸⁶ Ivi, p. 708. Sull'importanza del commercio di formaggi, cfr. BASSO, 2010; BASSO, 2011.

⁸⁷ Per il notevole successo della tonnina di Cadice, cfr. MELIS, 1990a, p. 94. Sul commercio del tonno conservato sul mercato genovese tardomedievale, cfr. CALLERI, 1996.

alimentare la produzione delle botteghe di conciatori e pellettieri che si erano sviluppate soprattutto nella zona di Mondovì⁸⁸.

Da questo punto di vista, Marco Pochietto di Caramagna, la cui attività è ampiamente documentata nei contratti notarili su un lungo arco di anni fra il 1457 e il 1487, può essere preso quale perfetto esempio di rappresentante tipico di questo gruppo di imprenditori mercantili: è infatti attivo nell'esportazione verso la Penisola iberica del guado che fa giungere a Savona dal Monferato, attività alla quale affianca l'esportazione via mare di tele di Carmagnola e panni di Pinerolo e acquisti di tonnina spagnola destinata invece ai mercati dell'entroterra⁸⁹.

Il caso meglio documentato di notevole successo economico è però quello della famiglia dei Basterio, originari di Millesimo (l'importanza della quale nel contesto dei flussi commerciali tra costa ed entroterra è stata già più volte sottolineata nelle pagine precedenti), che già nel cognome recano l'indicazione del mestiere grazie al quale avevano avviato le loro fortune imprenditoriali.

Il personaggio chiave di questo gruppo familiare e della sua ascesa è sicuramente Antonio Basterio, che troviamo insediato a Savona alla fine del XV secolo. Già impegnato nel 1482 in commerci di filati con Chio⁹⁰, nel 1494-95 stipulò un contratto con il genovese Manfredo de Fornari, governatore della gabella del sale di Vado⁹¹, impegnandosi al trasporto a Carmagnola di 4.000 mine complessive di sale rosso di Ibiza e di sale delle saline di La Mata⁹² e di altre 3.217 mine a Millesimo; l'operazione dovette essere coronata da un pieno successo perché due anni dopo, nel 1497, lo si ritrova nei documenti mentre insieme al fratello Pietro, firma un'altra condotta di 5.000 mine di sale per Carmagnola, seguita

⁸⁸ NICOLINI, 2018, II, p. 711. Non sappiamo invece a cosa si riferisse con precisione il debito di 110 lire, attestato dall'atto del notaio Antonio *de Leonardo* del 24 febbraio 1383, che Pietro Perracio di Quiliano *quondam Iacobi* e Nicoloso Perruccio di Vado *quondam Anthonii* avevano nei confronti di Antonio Bodino di Caraglio *filius Bartholomei* e che risulta saldato il 20 maggio 1385; ASSv, *NACsv*, 464, cc. 82 r./v.

⁸⁹ NICOLINI, 2018, II, p. 710.

⁹⁰ VARALDO, 1985, p. 127; NICOLINI, 2018, II, pp. 741-742. Sull'attività economica nell'isola egea in questo periodo, cfr. BASSO, 2007a.

⁹¹ Sul sistema delle condotte, cfr. HEERS, 1961, pp. 137-138.

⁹² All'epoca, le rendite fiscali di queste ultime saline, sfruttate fin dall'inizio del XIV secolo, erano state appaltate, insieme a quelle di Cabo Cervera, a Luís de Santangel, il potente finanziere dei Re Cattolici; HINOJOSA MONTALVO, 2012, p. 1470.

da un'altra di ben 10.000 mine per la stessa destinazione per la via di Millesimo. Il giro d'affari complessivo delle operazioni condotte dai due fratelli – ammontante, secondo quanto risulta dalla contabilità predisposta alla morte di Antonio, nel 1501, a un valore di ben 9.915 ducati ancora dovuti al De Fornari e a 9.339 e ½ ducati per il prodotto già spedito – ci conferma dunque in modo evidente il ruolo centrale che Carmagnola svolgeva nel traffico del sale nell'area subalpina occidentale, paragonabile a quello precedentemente esaminato di Ovada per la Lombardia⁹³.

L'ampiezza delle iniziative dei Basterii non costituisce del resto un caso isolato; sempre nel corso del XV secolo abbiamo infatti notizia nella documentazione savonese di vere e proprie società di notevole rilevanza attive nel settore. Già nel 1444 Pietro Longo e Domenico Brunetti di Caramagna acquistarono 10.000 mine di sale di Aigues-Mortes, Tortosa e Lavalduc che intendevano trasportare in Piemonte e Monferrato nell'arco di tre anni, mentre nel 1489 Antonio Gavotti, in società con Francesco del Bosco e Giacomo Mandello di Alba, stipulò una condotta con Damiano Asserio, governatore della *cabella salis*, per il trasporto di 25/30.000 mine di sale sempre a Carmagnola in quattro anni; tuttavia, in quest'ultimo caso l'affare non dovette andare a buon fine, perché nel 1491 il Gavotti dovette ammettere di non essere in grado di procurarsi le quantità di prodotto previste per i carichi, aprendo probabilmente la strada all'intraprendenza dei fratelli di Millesimo⁹⁴.

La documentazione relativa alle difficoltà, come spesso accade, fornisce del resto informazioni preziose per la ricostruzione storica in quantità maggiore di quelle che derivano dalle testimonianze dei successi. Nel 1501, infatti, anche i Basterii andarono incontro a problemi: dopo la morte di Antonio venne infatti avviato nei loro confronti un processo per frode proprio in relazione al trasporto del sale, originato dai sospetti suscitati dal fatto che, una volta giunti i carichi a Carmagnola, essi permettevano che venissero pesati solo dal loro fattore, Agostino Ghignone, sottraendoli pertanto al controllo delle autorità locali. Conseguentemente, negli atti del processo si trova una dettagliata descrizione del patrimonio immobiliare accumulato dalla famiglia nel corso degli anni, che risulta comprendere una cascina, boschi, prati e vigne a

⁹³ HEERS, 1961, pp. 352-356; NICOLINI, 2018, II, pp. 740-742.

⁹⁴ NICOLINI, 2018, II, p. 772.

Millesimo (forse da identificarsi con il nucleo originario dei beni familiari), due prati nell'Alta Valle Belbo, 31 giornate (pari a circa 12 ettari) di terreni (anche in questo caso prati, campi, vigne e boschi), una bottega e una *domus magna* a Dogliani (che risulta essere la loro residenza stabile), 12 giornate (circa 4 ettari) di terreni e un'altra *domus magna*, due case, una conceria, un rustico e due stalle, di cui una *magna*, a Novello, ancora una *domus magna* e una casa con stalla a Savigliano e 22 giornate (più di 7 ettari) di prato a Scarnafigi, per un valore totale stimato di 3.126 ducati⁹⁵.

È stato notato correttamente come in effetti tutti i beni fondiari compresi in questo lungo elenco fossero concentrati lungo i due itinerari che originandosi da Ceva convergevano a Carmagnola: il primo lungo il Tanaro, passando per Cherasco e Bra, e il secondo da Mondovì e Fossano attraversando Racconigi⁹⁶, un dato che confermerebbe lo stretto collegamento tra l'accumulazione del patrimonio dei Basterii e l'attività di trasporto di merci a dorso di mulo tra la costa ligure e l'entroterra subalpino.

Savigliano, dove, come si è visto, la famiglia disponeva di importanti beni, costituiva poi lo spazio di azione privilegiato di Pierinotto, figlio di Antonio, che con ogni evidenza dovette godere assai precocemente della disponibilità autonoma di un proprio consistente patrimonio, impiegato in importanti operazioni di natura finanziaria.

Già nel 1485 egli si si era infatti offerto di prestare al comune di Savigliano parte della somma necessaria a pagare il *subsidium* richiesto dal duca Carlo I, chiedendo quale garanzia del rimborso il gettito della gabella del vino, mentre nel 1487 si aggiudicò in cambio del pagamento di 202 fiorini l'appalto della gabella della canapa, della quale si è già evidenziata l'importanza nell'economia locale; negli anni successivi lo si trova poi in più occasioni impegnato in operazioni commerciali sulla piazza di Savona: nel 1492 vende 100 balle di carta fine (che si suppone prodotta a Revello o Savigliano, a conferma dell'importanza già ricordata della produzione cartaria del cuneese), incassando 1.340 lire di Genova, e ancora nel 1502 38 mazzi di canapa di Savigliano. I proventi di queste attività dovevano essere almeno in parte reinvestiti nell'ac-

⁹⁵ NICOLINI, 2018, II, pp. 742-743, 773-774.

⁹⁶ Su questi itinerari, cfr. DAVISO DI CHARVENSOD, 1961; COMBA, 1980; COMBA, 1984.

quisto di immobili nella sua patria di adozione, tanto è vero che Pierinotto compare nel catasto di Savigliano del 1497 come proprietario di una casa in muratura con bottega sottostante sita nella parrocchia di S. Andrea e di un'altra casa in quella di S. Pietro (che andavano quindi ad aggiungersi a quelle di proprietà del padre e dello zio nella stessa località, menzionate nell'atto del 1501), oltre a 3 giornate (circa 1 ettaro) di terra lavorativa, beni per i quali viene censito tra i proprietari immobiliari locali anche nelle redazioni del catasto del 1499 e del 1506, per scomparire solo nel 1507⁹⁷.

Questa assenza è dovuta alla vendita dei beni e al probabile trasferimento in un'altra sede di Pierinotto (presumibilmente ancora vivente nel 1539)⁹⁸, forse in conseguenza delle difficoltà incontrate da lui e dai suoi congiunti negli anni precedenti – anche se sicuramente il patrimonio di famiglia all'inizio del XVI secolo doveva essere ancora consistente e diffuso, come porta a ritenere un'attestazione risalente al 1520 quale il contratto di affitto a Ottaviano Sauli, governatore dell'*Officium Salis* di Savona, Vado e Albisola, di un magazzino di proprietà dei Basterii, evidentemente di notevole ampiezza, sito a Dogliani, nella contrada Piazza⁹⁹ –, ma certamente possiamo considerare la sua traiettoria professionale, così come quelle del padre e dello zio, come modello esemplare di quelle di un'intera categoria di operatori economici, come conferma il matrimonio di suo figlio Nicola, nel 1501, con Oriettina Vacca, che lo inseriva a pieno titolo nell'élite cittadina savonese¹⁰⁰.

L'insieme degli elementi esaminati sino a questo punto fornisce dunque un quadro assai mosso e complesso della fitta rete di contatti che l'intraprendenza dimostrata soprattutto dagli operatori originari degli insediamenti dell'area appenninica contribuì a definire e mantenere fra la costa ligure e l'entroterra.

Richiamando quanto detto all'inizio di questo saggio, è dunque possibile integrare ulteriormente l'immagine che si sta ricostruendo dei sistemi economici organizzati intorno ai principali poli portuali della costa ligure, come Genova e Savona, che non si limitavano ai grandi collegamenti marittimi su lunga o media distanza, ma li integravano con due differenti reti di redistribuzione dei prodotti.

⁹⁷ NICOLINI, 2018, II, pp. 743-744.

⁹⁸ CICILIOT, 1985a, pp. 33, 38.

⁹⁹ Ivi, p. 773.

¹⁰⁰ Ivi, p. 744.

La prima era quella sviluppata in senso parallelo alla costa, che attraverso l'attività di un numero notevole di operatori locali animava un intenso traffico di naviglio minore, garantendo così la distribuzione delle merci dai grandi porti agli scali minori della costa e supplendo in tal modo alla quasi totale assenza di collegamenti viari lungo buona parte della costa ligure¹⁰¹.

La seconda era appunto quella sulla quale si è concentrata l'attenzione nelle pagine precedenti, che, ancora una volta attraverso l'intervento di operatori locali, raccordava la rete dei traffici marittimi alle vie di penetrazione nell'entroterra continentale.

Tenuto conto di tutto questo, ciò che appare necessario sottolineare in conclusione è proprio la partecipazione ai grandi movimenti economici di un nutrito numero di imprenditori provenienti dall'entroterra appenninico e subalpino, poiché – senza nulla togliere al ruolo primario di impulso e coordinamento ovviamente esercitato dai detentori dei grandi capitali, membri delle oligarchie urbane dei centri di snodo del commercio a lunga distanza situati nelle aree costiere – è proprio attraverso l'intervento e l'intraprendenza di questa categoria di protagonisti degli scambi che l'economia del mare ebbe la possibilità di “raggiungere” le valli montane, estendendo il suo influsso in profondità nel territorio e coinvolgendo le comunità locali in circuiti economici di insospettata ampiezza quantitativa e qualitativa.

BIBLIOGRAFIA

- BALBIS G., 1981, *L'atto di fondazione del “burgus Millesimi” (9 novembre 1206)*, «Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria», nuova serie, 15, pp. 35-51;
- BALBIS G., 1985, *Millesimo e il suo borgo nel mondo dei marchesi*, «Rivista Ingauna e Intemelja», 40, pp. 18-29;
- BALLETTO L., 1986, *Commercio interno e navigazione di cabotaggio in Liguria nel Medioevo*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo. Primo convegno nazionale di Storia del commercio in Italia (Reggio Emilia, 6-7 giugno 1984 - Modena, 8-9 giugno 1984)*, Bologna, pp. 261-274;

¹⁰¹ BALLETO, 1986.

- BARATIER E. - REYNAUD F., 1951, *Histoire du commerce de Marseille, II. De 1291 à 1480*, Paris;
- BARBERO A., 2005, *La politica di Ludovico II di Saluzzo tra Francia, Savoia e Milano (1475-1504)*, in COMBA R. (a c. di), *Ludovico II marchese di Saluzzo, condottiero, uomo di Stato e mecenate (1475-1504)*, 2 voll., Cuneo, I, pp. 229-254;
- BARELLI G., 1907, *Le vie del commercio fra l'Italia e la Francia nel Medioevo (Specialmente per le Alpi Cozie e Marittime durante l'età comunale)*, «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», 12/I-II, pp. 65-138;
- BASSO E., 1988, *Governo, finanze e pubblico consenso a Genova: documenti sulla crisi finanziaria del 1427*, «Studi Genuensi», nuova serie, 6, pp. 69-87;
- BASSO E., 1989, *Fuoriusciti genovesi nel Capitaneato di Alessandria nel 1426*, «Rivista di Storia Arte e Archeologia per le province di Alessandria e Asti», 98, pp. 3-10;
- BASSO E., 1993, *La presenza alessandrina ed astigiana a Genova alla metà del XIII secolo*, in BALLETTTO L. (a c. di), *Atti del Congresso Internazionale "Dai feudi monferrini e dal Piemonte ai Nuovi Mondi oltre gli Oceani", Alessandria 2-8 aprile 1990*, 2 voll., Alessandria (Biblioteca della Società di Storia, Arte e Archeologia per le province di Alessandria e Asti, 27), I, pp. 95-106;
- BASSO E., 1994, *Genova: un impero sul mare*, Cagliari (Collana di studi italo-iberici, 20);
- BASSO E., 2005a, *Genova e la Corsica nel secolo XV: basi corsare e strategia mediterranea*, «Ligures», 3, pp. 17-28;
- BASSO E., 2005b, *I Genovesi in Inghilterra fra Tardo Medioevo e prima Età Moderna*, in GALLINARI L. (a c. di), *Genova: una "porta" del Mediterraneo*, 2 voll., Cagliari, I, pp. 523-574;
- BASSO E., 2007a, *La Maona di Chio, Genova e l'Impero Ottomano: relazioni commerciali e intrecci diplomatici fra Tardo Medioevo e prima Età moderna*, in CAVACIOCCHI S. (a c. di), *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico. Sec. XIII-XVIII*, 2 voll., Firenze, I, pp. 315-324;
- BASSO E., 2007b, *Le ambizioni di uno Stato "minore": l'espansionismo monferrino nel secolo XV*, in BASSO E. - MAESTRI R. (a c. di), *I Paleologi di Monferrato. Una grande dinastia europea nel Piemonte tardo-medievale*, Acqui Terme, pp. 29-44;

- BASSO E., 2010, *Circolazione e commercio dei prodotti caseari nel Mediterraneo (secc. XIII-XV)*, in ARCHETTI G. - BARONIO A. (a c. di), *La civiltà del latte. Fonti, simboli e prodotti dal Tardo-antico al Novecento*, Brescia, pp. 79-101;
- BASSO E., 2011, *Tracce di consuetudini pastorali negli Statuti del Ponente ligure*, in MATTONE A. - SIMBULA P.F. (a c. di), *La pastorizia mediterranea. Storia e diritto (secoli XI-XX)*, Roma, pp. 133-153;
- BASSO E., 2012, *Politiche signorili e comunali: villaggi scomparsi nella Liguria bassomedievale*, in PANERO F. - PINTO G. (a c. di), *Aspetti territoriali e villaggi abbandonati (secoli XII-XIV)*, Cherasco, pp. 109-134;
- BASSO E., 2014, *Navi, uomini e cantieri in Liguria fra Medioevo ed Età Moderna*, in LUSSO E. (a c. di), *Attività produttive e sviluppi insediativi nell'Italia dei secoli XII-XV*, Cherasco, pp. 245-268;
- BASSO E., 2017, *Les flottes génoises dans l'Atlantique (Angleterre - Flandre), XII^e-XV^e siècles*, in BALARD M. (a c. di), *The Sea in History. The Medieval World - La Mer dans l'Histoire. Le Moyen Âge*, Woodbridge (UK) & Rochester (NY), pp. 225-234;
- BASSO E., 2020, *Comuni e controllo del territorio nelle Alpi Marittime: fra Nizza, Tenda e Ventimiglia*, in PANERO F. (a c. di), *Comunità urbane e centri minori dei due versanti delle Alpi occidentali: circolazione di persone e relazioni culturali, politiche e socio-economiche*, Cherasco, pp. 11-32;
- BASSO E., 2022, *Tradizioni pastorali e gestione dei beni comuni in area alpina*, in LUSSO E. - PANERO F. - TRINCHERO C. (a c. di), *Valorizzazione dei beni culturali per un turismo responsabile*, La Morra (Scripta, VII), pp. 47-58;
- BRAUDEL F., 1976, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Torino (trad. it. a c. di PISCHEDDA C. di *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 3 voll., Paris, 1949);
- CAGNANA A. - FALSINI S., 1996, *Crescita edilizia e organizzazione della Ca de' Rossi (GE) dal XIII al XIX secolo. Primo studio di una "volta" stradale*, «Archeologia dell'Architettura», 1, pp. 101-116;
- CAGNANA A. - MANNONI T., 1998, *Archeologia e storia della cultura materiale delle strade piemontesi*, in MERCANDO L. - MICHELETTO E. (a c. di), *Archeologia in Piemonte. III. Il Medioevo*, Torino, pp. 39-50;

- CALEGARI M., 1977, *Il basso fuoco alla genovese: insediamento, tecnica, fortuna (secc. XIII-XVIII)*, «Quaderni del Centro di studio sulla storia della tecnica del C.N.R.», 1, pp. 1-38;
- CALLERI N., 1996, *L'arte dei formaggiai a Genova tra Quattro e Cinquecento*, Genova;
- CASATI L.A., 1866, *La guerra di Chioggia e la pace di Torino. Saggio storico con documenti inediti*, Firenze;
- CHIAPPA MAURI M.L., 1973, *Il commercio occidentale di Genova nel XIV secolo*, «Nuova Rivista Storica», 57, pp. 571-612;
- CICILLOT F., 1985a, *Val Bormida fra Medioevo ed Età Moderna. Fonti e frammenti di storia economica, sociale e culturale*, in *Atti del I Convegno storico Valbormida e Riviera. Economia e cultura attraverso i secoli*, Camerana, pp. 9-78;
- CICILLOT F., 1985b, *Un contado ligure del Quattrocento. Bergeggi, Quiliano, Segno e Vado dagli atti notarili del XV secolo*, in *Vado Ligure. Saggi storici*, Savona, pp. 66-118;
- CICILLOT F., 2005, *Le superbe navi. Cantieri e tipologie navali liguri medievali*, Savona (Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria, nuova serie, 41);
- CICILLOT F., 2007, *I chiodi di Millesimo e della Valbormida*, in PRESTIPINO C. - MAMMOLA S. (a c. di), *Millesimo e i del Carretto, vicende storiche ed opere di un casato (i segni sul territorio). Atti del convegno*, Cairo Montenotte, pp. 107-111;
- CLEYET-MICHAUD R. ET AL. (a c. di), 1990, *1388. La dédition de Nice à la Savoie. Actes du Colloque international de Nice*, Paris;
- COMBA R., 1980, *Commercio e vie di comunicazione del Piemonte sud-occidentale nel Basso Medioevo. II. Gli itinerari di collegamento con il Piemonte settentrionale*, «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», 78, pp. 369-472;
- COMBA R., 1981, *Commercio e vie di comunicazione del Piemonte sud-occidentale nel Basso Medioevo. III. Gli itinerari di collegamento con Savona e Genova*, «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», 79, pp. 489-533;
- COMBA R., 1984, *Per una storia economica del Piemonte medievale. Strade e mercati dell'area sud-occidentale*, Torino (Biblioteca Storica Subalpina, CLXXXI);
- COMBA R., 1988, *Contadini, signori e mercanti nel Piemonte medievale*, Roma-Bari;

- COMBA R., 1992, *Paesaggio, colture e allevamento nel territorio di Scarnafigi all'inizio del Quattrocento. Da un estimo del 1416*, in MOLA A.A. (a c. di), *Scarnafigi nella Storia*, Cuneo (Biblioteca della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo, 27), pp. 93-130;
- COMBA R., 1998, *Momenti di vita economica. I secoli XII e XIII*, in COMBA R. - GRISERI G. - LOMBARDI G.M. (a c. di), *Storia di Mondovì e del Monregalese. I. Le origini e il Duecento*, Cuneo, pp. 185-214;
- COMBA R., 2002, *Lungo la strada del Colle di Tenda nei secoli XIII-XVI*, in CROSETTI A. (a c. di), *Nell'antica Contea di Tenda. La strada e i traffici / Dans l'ancien Comté de Tende. La route et les trafics*, Cuneo, pp. 7-29;
- COMINO G., 2002, *Produzione e diffusione della carta nel Monregalese del Quattrocento: le cartiere di Margarita e di Mondovì e relative filigrane*, in COMBA R. - COMINO G. (a c. di), *Dal libro manoscritto al libro a stampa nel Piemonte sud-occidentale (secoli XIII-XVII). Atti del convegno*, Cuneo («Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo», 127/II), pp. 63-75;
- CRIVELLARO P., 2003, "Signa" e "signeti". *Marchi di fustagneri e drappieri chieresi fra XV e XVIII secolo*, «Archivi e Storia», 21-22, pp. 97-136;
- DAVISO DI CHARVENSOD M.C., 1961, *I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo*, Torino (Miscellanea di Storia Italiana, serie IV, 5);
- DELPIANO P.M., 2008, *Il territorio, la città e le corderie tra Medioevo e Novecento*, in DELPIANO P.M. (a c. di), *Le corderie di Carmagnola. La canapa, la città, il territorio tra storia e memoria*, Fossano, pp. 49-79;
- DEL TREPPO M., 1972, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli;
- DESIMONI C., 1895-1896, *Documenti ed estratti di documenti per la Storia di Gavi*, «Rivista di Storia, Arte, Archeologia della provincia di Alessandria», Supplementi 4 (ff. 10, 11, 12), 5 (f. 16);
- DOEHAERD R., 1938, *Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIV siècle*, «Bulletin de l'Institut historique belge de Rome», XIX, pp. 5-76;

- DOEHAERD R. - KERREMANS CH., 1952, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises, 1400-1440*, Bruxelles-Roma;
- FIRPO G. (ed.), 1989, *Statuta Uvade*, in *Statuti di Ovada del 1327*, Ovada, pp. 17-104;
- FIRPO M., 1997, *La ricchezza ed il potere: le origini patrimoniali dell'ascesa della famiglia Fieschi nella Liguria Orientale tra XII e XIII secolo*, in CALCAGNO D. (a c. di), *I Fieschi tra Papato ed Impero. Atti del Convegno, Lavagna, 18 dicembre 1994*, Lavagna, pp. 323-362;
- FUMI L. (a c. di), 1915, *Inventari e registi del R. Archivio di Milano - I registri viscontei*, Milano;
- GIOFFRÈ D., 1958, *Il commercio genovese del sale e il monopolio fiscale nel secolo XIV*, «Bollettino ligustico per la storia e la cultura regionale», 10, p. 3-32;
- GIOFFRÈ D., 1982, *Lettere di Giovanni da Pontremoli mercante genovese (1453-1459)*, Genova (Collana Storica di Fonti e Studi diretta da Geo Pistarino, 33);
- GIUSTINIANI A., 1854, *Annali della Repubblica di Genova*, 2 voll., Genova;
- GUGLIELMOTTI P., 2005, *Ricerche sull'organizzazione del territorio nella Liguria medievale*, Firenze;
- HEERS J., 1961, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris;
- HEERS J., 1971, *La mode et les marchés des draps de laine: Gênes et la montagne à la fin du Moyen Âge*, «Annales. Économies, Sociétés, Civilisations», 26/5, pp. 1093-1117;
- HEERS J., 1982, *L'Appennin ligure et la mer à la fin du Moyen-Âge*, in RAGOSTA R. (a c. di), *Navigazioni mediterranee e connessioni continentali (secoli XI-XVI)*, Napoli, pp. 77-95;
- HEERS J., 1983, *Les Lombards à Gênes vers 1460: comptoir marchand ou groupe social?*, in *La Storia dei Genovesi*, 3, Genova, pp. 29-51;
- HINOJOSA MONTALVO J., 2012, *Sal, fiscalidad y cultura material en el reino de Valencia a fines de la Edad Media*, in ARIZAGA BOLLUMBURU B. ET AL. (a c. di), *Mundos medievales: espacios, sociedades y poder. Homenaje al profesor José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre*, 2 voll., Santander, I, pp. 1467-1478;
- HOCQUET J.C., 1990, *Il sale e il potere: dall'anno mille alla Rivoluzione francese*, Genova;

- LIAGRE DE STURLER L., 1969, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les Archives notariales génoises (1320-1400)*, 2 voll., Bruxelles-Roma;
- LOPEZ R.S., 1951, *Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century*, «Revue Belge de philologie et d'histoire», XXIX, fasc. IV, pp. 1163-1179;
- LUSSO E., 2008, *Castelli militari, castelli residenziali e castelli agricoli. Modelli funzionali e assetti formali nel Monferrato tardomedievale*, in LUSSO E. - PANERO F., *Castelli e borghi nel Piemonte bassomedievale*, Alessandria (Medioevo. Economia, società e cultura, 2), pp. 85-247;
- MAINONI P., 1982, *Mercanti lombardi tra Barcellona e Valenza nel basso medioevo*, Bologna;
- MALARTIC Y., 1966, *Le commerce du sel d'Hyères en Ligurie du XIII^e au XV^e siècle*, in *Atti del I° Congresso storico Liguria-Provenza (Ventimiglia-Bordighera, 2-5 ottobre 1964)*, Aix-Marseille-Bordighera, pp. 169-178;
- MALARTIC Y., 1968, *Le commerce du sel d'Hyères (XIII^e-XV^e siècles)*, in *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris (Publications de la Faculté des lettres de Paris; série recherches, 37), pp. 183-197;
- MANNONI T., 2002, *Recupero dei significati delle memorie urbane*, in RICCI A. (a c. di), *Archeologia e Urbanistica. International School in Archaeology, Certosa di Pontignano (Siena), 26 gennaio – 1 febbraio 2001*, pp. 38-58;
- MANNONI T., 2003, *La logistica delle merci nella Liguria medievale*, in CABONA D. - MASSARDO G. (a c. di), *Genova porta d'Europa. La logistica delle merci tra il porto di Genova e l'Europa nei secoli XII-XXI*, Firenze (Quaderni dell'Istituto di storia della cultura materiale, 2), pp. 91-114;
- MELIS F., 1985, *Da un bacino all'altro del Mediterraneo attraverso la Penisola italiana*, in FRANGIONI L. (a c. di), *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, con introduzione di M. MOLLAT, Firenze (Opere sparse di Federigo Melis, 6), pp. 163-175;
- MELIS F., 1990a, *Il commercio transatlantico di una compagnia fiorentina stabilita a Siviglia a pochi anni dalle imprese di Cortes e Pizarro*, in FRANGIONI L. (a c. di), *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, con introduzione di H. KELLENBENZ, Firenze (Opere sparse di Federigo Melis, 2), pp. 45-134;

- MELIS F., 1990b, *La lana della Spagna mediterranea e della Barberia occidentale nei secoli XIV-XV*, in FRANGIONI L. (a c. di), *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, con introduzione di H. KELLENBENZ, Firenze (Opere sparse di Federico Melis, 2), pp. 233-250;
- MONGIANO E., 2005, "Predecessorum suorum imitando vestigia": *autorità del principe e autonomie locali sotto il governo di Ludovico II*, in COMBA R. (a c. di), *Ludovico II marchese di Saluzzo, condottiero, uomo di Stato e mecenate (1475-1504)*, 2 voll., Cuneo, I, pp. 79-114;
- MUSSO R., 2000, "Intra Tanarum et Orbam et litus maris". *I marchesi di Monferrato e i signori "aleramici" delle Langhe (XIV-XVI secolo)*, in SOLDI RONDININI G. (a c. di), *Il Monferrato. Crocevia politico, economico e culturale tra Mediterraneo e Europa. Atti del convegno internazionale, Ponzone, 9 - 12 giugno 1998*, Ponzone, pp. 239-266;
- MUSSO R., 2006, *Savona e i signori delle Langhe tra medioevo ed età moderna*, in JANSEN PH. (a c. di) *Entre monts et rivages. Les contacts entre la Provence orientale et les régions voisines au Moyen Âge*, Antibes, pp. 163-172;
- MUSSO R., 2010, *I feudi imperiali delle Langhe tra Impero e Stato di Milano (XV-XVIII secolo)*, in CREMONINI C. - MUSSO R. (a c. di), *I feudi imperiali in Italia tra XV e XVIII secolo*, pp. 67-120;
- NASO I., 1985, *Una bottega di panni alla fine del Trecento. Giovanni Canale di Pinerolo e il suo libro di conti*, Genova (Collana Storica di Fonti e Studi diretta da Geo Pistarino, 45);
- NICOLINI A., 1996, *Imbarcazioni minori del Ponente ligure alla fine del Medioevo (1323-1460)*, in CICILIOT F. (a c. di), *Nավաւա. Archeologia e Storia*, Savona, pp. 69-85;
- NICOLINI A., 2008, *Carta, cartiere, e maestri cartai del Basso Piemonte alla fine del Medioevo. Documenti savonesi (1462-1519)*, «Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo», 138, pp. 117-132;
- NICOLINI A., 2018, *Savona alla fine del Medioevo (1315-1528). Strutture, denaro e lavoro, congiuntura*, 2 voll., Novi Ligure;
- NOBERASCO F., 1924, *I commerci savonesi nel secolo XV*, «Atti della Società Savonese di Storia Patria», 7, pp. 43-123;

- PAVONI R., 1984, *La guerra di Capriata e il sistema difensivo genovese in Oltregiogo*, «Rivista di studi liguri», 50, pp. 189-193;
- PAVONI R., 1997, *L'ascesa dei Fieschi tra Genova e Federico II*, in CALCAGNO D. (a c. di), *I Fieschi tra Papato ed Impero. Atti del Convegno, Lavagna, 18 dicembre 1994*, Lavagna, pp. 3-44;
- PAVONI R., 2000a, *Viabilità e fortificazioni alla frontiera dell'Oltregiogo Genovese*, in BALLETO L. - SOLDI RONDININI G. (a c. di), *Gavi. Tredici secoli di storia in una terra di frontiera*, Gavi (Università degli studi di Genova - sede di Acqui Terme, Colana di fonti e studi, 5), pp. 167-175;
- PAVONI R., 2000b, *Ponzone e i suoi marchesi*, in SOLDI RONDININI G. (a c. di), *Il Monferrato. Crocevia politico, economico e culturale tra Mediterraneo e Europa. Atti del convegno internazionale, Ponzone, 9 - 12 giugno 1998*, Ponzone, pp. 15-56;
- PETTI BALBI G. (ed.), 1975, *Georgii et Iohannis Stellae Annales Genuenses*, Bologna (RR.II.SS., 17/2);
- PETTI BALBI G., 1983, *I Fieschi ed il loro territorio nella Liguria orientale*, in *La Storia dei Genovesi*, 3, Genova, pp. 105-129;
- PETTI BALBI G., 1984, *I genovesi e il ferro dell'Elba*, «Ricerche storiche», 14, pp. 57-68;
- PETTI BALBI G., 1995, *Simon Boccanegra e la Genova del '300*, Napoli;
- PETTI BALBI G., 1996, *Mercanti e "nationes" nelle Fiandre: i genovesi in età bassomedievale*, Pisa (Piccola Biblioteca GISEM, 7);
- PETTI BALBI G., 2003, *Tra dogato e principato: il Tre e il Quattrocento*, in PUNCUH D. (a c. di), *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Genova, pp. 233-324;
- PISTARINO G., 1970, *Alessandria nel mondo dei Comuni*, «Studi medievali», serie terza, 11/1, pp. 1-101;
- PODESTÀ E., 1989, *Gli Statuti di Ovada, nota storica*, in *Statuti di Ovada del 1327*, Ovada, pp. 257-299;
- POLONIO V., 2003, *Da provincia a signora del mare. Secoli VI-XIII*, in PUNCUH D. (a c. di), *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Genova, pp. 111-231;
- PUNCUH D., 1971, *Carteggio di Pileo de Marini arcivescovo di Genova (1400-1429)*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 11;
- RACINE P., 1990, *I mercanti piacentini a Genova durante il Duecento: gruppo economico o gruppo di pressione?*, in *La Storia dei Genovesi*, 10, Genova, pp. 43-57;

- RACINE P., 1994, *I piacentini a Genova alla fine del Duecento: l'esempio degli artigiani tessili*, in *La Storia dei Genovesi*, 12, 2 voll., Genova, II, pp. 555-567;
- RAGGIO O., 1990, *Faide e parentele: lo stato genovese visto dalla Fontanabuona*, Torino (Microstorie, 18);
- RUDDOCK A.A., 1951, *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton;
- SERGI G., 1981, *Potere e territorio lungo la strada di Francia*, Torino;
- SETTIA A.A., 2005, "Airali", "palazzi", "motte": aziende rurali fortificate nella zona periurbana di Torino, «Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo», 132, pp. 9-16;
- TAMBA G., 2004, *Isolani, Jacopo*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 62, Roma, pp. 659-663;
- VARALDO C., 1980, *Savona nel secondo Quattrocento. Aspetti di vita economica e sociale*, in BARBERO B. - FIASCHINI G. - MASSA P. - RICCHEBONO M. - VARALDO C. (a c. di), *Savona nel Quattrocento e l'istituzione del Monte di Pietà*, Savona, pp. 7-163;
- VARALDO C., 1985, *Dalla Valbormida al mare nel secondo Quattrocento. Movimenti migratori e rapporti economici: i contratti di apprendistato*, in *Atti del I Convegno storico Valbormida e Riviera. Economia e cultura attraverso i secoli*, Camerana, pp. 126-131;
- VENTURINI A., 1984, *Le rôle du sel de Provence dans les relations entre les États angevins et Gênes de 1330 à 1360*, «Bibliothèque de l'École des chartes», 142/2, pp. 205-253;
- VITALE V., 1955, *Breviario della Storia di Genova*, 2 voll., Genova;
- WARDI E.P., 1996, *Le strategie familiari di un doge di Genova. Antoniotto Adorno (1378-1398)*, Torino.

Finito di stampare nel mese di giugno 2024
presso Creative 3.0 – Reggio Calabria