

CENTRO INTERNAZIONALE DI STUDI SUGLI INSEDIAMENTI MEDIEVALI

**STRUTTURE INSEDIATIVE
ED ESPANSIONE COMMERCIALE**
**La rete portuale genovese
nel bacino del Mediterraneo**

ENRICO BASSO

Cherasco 2011

Le ricerche sono state parzialmente svolte con un contributo dell'Università degli Studi di Torino.

Editing, fotocomposizione e stampa del volume sono stati realizzati con contributi dell'Associazione Culturale Antonella Salvatico e della Banca di Cherasco.

Ove non indicato diversamente, le fotografie sono dell'Autore dei testi. L'autorizzazione alla pubblicazione delle immagini è stata richiesta dall'Autore agli Enti conservatori.

L'Autore ringrazia per la collaborazione i Direttori, i Responsabili e i Funzionari degli Archivi citati.

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA
2011

CENTRO INTERNAZIONALE DI STUDI SUGLI INSEDIAMENTI MEDIEVALI
Palazzo Comunale - Via Vittorio Emanuele II, 79 - 12062 Cherasco (CN)
Tel. 0172 427010 - Fax 0172 427016
www.cisim.org

ISBN 978-88-904173-4-4

STRUTTURE INSEDIATIVE
ED ESPANSIONE COMMERCIALE
La rete portuale genovese
nel bacino del Mediterraneo

Abbreviazioni utilizzate nelle note:

Annales: Georgii et Iohannis Stellae Annales Genuenses

Annali genovesi: Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori, I-V

A.S.: Archivio Segreto

ASGE: ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA

ASMI: ARCHIVIO DI STATO DI MILANO

Chronique: Chronique médiévale corse: Giovanni della Grossa

C.R.: Close Rolls

C.S.P.: Calendar of State Papers and Manuscripts relating to English Affairs existing in the Archives and Collections of Venice, and in other Libraries of Northern Italy, I: 1202-1509

N.A.: THE NATIONAL ARCHIVES, LONDON

P.R.: Patent Rolls

N.B. I titoli dei libri e dei saggi sono indicati sempre nella forma abbreviata. Per i titoli completi si rimanda alla Bibliografia generale.

Introduzione

I centri nevralgici di una rete commerciale

*E tanti sun li Zenoexi,
e per lo mondo si destexi,
che und'eli van o stan
un'atra Zenoa ge fan*

ANONIMO GENOVESE del secolo XIII (Rima CXXXVIII, vv. 195-198)

Come dimostra la recente pubblicazione di un volume di sintesi curato da Pinuccia F. Simbula¹, il tema della storia dello sviluppo dei porti e delle città portuali, dopo un periodo di relativa “marginalizzazione” nell’ambito degli studi storiografici, ha conosciuto negli ultimi anni una rinnovata fortuna negli ambienti della ricerca storica internazionale. Esso è infatti stato posto al centro di alcuni importanti convegni, come gli incontri tenutisi ad Amalfi e a Pistoia nel 2001², a Valencia nel 2002³ e più recentemente quello organizzato a Granada nel 2009⁴, i quali hanno riportato l’attenzione degli studiosi su tematiche che, a partire dal convegno organizzato a Bruxelles nel 1968 dalla “Société Jean Bodin” e dalla “Commission internationale d’histoire maritime”⁵, avevano suscitato un notevole interesse, in particolare nel corso degli anni ’70 e ’80 del Novecento.

In quel periodo, tali tematiche erano state trattate in incontri internazionali di grande rilievo, tra i quali vanno sicuramente ricordati il colloquio organizzato congiuntamente dalla “Commission internationale d’histoire des villes” e dalla “Commission internationale d’histoire maritime”, tenutosi a Varna nel 1977⁶, la XXV Settimana di Studi Altomedievali di Spoleto

¹ SIMBULA, *I porti*.

² *Le città del Mediterraneo all’apogeo dello sviluppo medievale: aspetti economici e sociali; Città di mare del Mediterraneo medievale*.

³ *Las ciudades portuarias en el proceso de desarrollo económico italiano y español entre la edad media y la edad moderna, 1400-1600*.

⁴ IV Coloquio Internacional sobre Historia de la Navegación: *Navegación y puertos en época medieval*.

⁵ *Les grandes escales*.

⁶ *Le pouvoir central et les villes en l’Europe de l’Est et du Sud-Est du XV^e siècle aux débuts de la révolution industrielle & Les villes portuaires*.

dello stesso anno⁷, il convegno sugli Arsenali tenutosi a Venezia nel 1984⁸ e quello sulle “Città portuali del Mediterraneo” organizzato a Genova nel 1985⁹, e soprattutto il grande convegno dedicato a questa tematica, sotto il profilo specifico della storia economica, dall’Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini di Prato nel 1987¹⁰.

In quegli stessi anni furono dati alle stampe alcuni volumi che si concentravano sull’evoluzione, il funzionamento e la gestione della “macchina” portuale di Genova, presa quale modello della “città-porto” mediterranea, e delle sue “proiezioni” oltremarine: dallo studio monografico, ormai divenuto un classico della storiografia sui centri urbani, di Luciano Grossi Bianchi ed Ennio Poleggi¹¹, al pionieristico censimento delle tracce della presenza genovese nel Mediterraneo condotto da Paolo Stringa¹², al volume degli “Atti della Società Ligure di Storia Patria” che raccolse in pubblicazione separata e ampliata le relazioni di argomento genovese e ligure presentate al convegno di Prato sopra ricordato¹³, testi ai quali ha fatto seguito recentemente un ulteriore e innovativo volume di Ennio Poleggi e Isabella Croce, che tratta le questioni relative al porto nell’ambito di una ricostruzione complessiva del tessuto urbano genovese del XV secolo¹⁴.

Un volume di notevole importanza per la ricostruzione dell’evoluzione urbanistica di Genova e delle sue strutture portuali è stata inoltre sicuramente l’opera in cui con grande acume e certosina pazienza Giovanna Petti Balbi ha raccolto i passi delle opere di autori medievali contenenti descrizioni della città ligure, un volume che ha conosciuto grande fortuna nell’ambito degli studi e ha rappresentato per l’Autrice, che ne ha curato un recente aggiornamento, un “libro della vita”¹⁵.

⁷ *La navigazione mediterranea nell’Alto Medioevo.*

⁸ *Arsenali e città nell’Occidente europeo.* Sull’argomento specifico dell’Arsenale marciano, cfr. CONCINA, *L’Arsenale di Venezia.*

⁹ *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia.*

¹⁰ *I porti come impresa economica (secoli XIII-XVIII).*

¹¹ GROSSI BIANCHI - POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo.*

¹² STRINGA, *Genova e la Liguria.*

¹³ *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII).*

¹⁴ POLEGGI - CROCE, *Ritratto di Genova nel ’400.* L’elemento “base” dal quale parte la straordinaria ricostruzione grafica operata dagli autori di questo volume è appunto la “Veduta del porto di Genova”, realizzata da Cristoforo de’ Grassi nel 1597 sulla base di un originale del 1481 andato successivamente perduto, che costituisce una delle più dettagliate immagini del porto di Genova in età tardomedievale che si siano conservate.

¹⁵ PETTI BALBI, *Genova Medievale vista dai contemporanei.*

Gli studi hanno però toccato nel corso degli anni altre realtà, soprattutto italiane¹⁶, come Roma¹⁷, Salerno e gli altri porti tirrenici¹⁸, e soprattutto Pisa, illustrata anche sotto questo aspetto, dopo un primo studio condotto da Gabriella Rossetti¹⁹, dai lavori dedicati all'argomento da Marco Tangheroni e da Olimpia Vaccari²⁰, e Napoli, la cui vicenda è stata oggetto, tra gli altri, degli studi di Teresa Colletta, specificamente orientati verso l'interpretazione, sul modello di quanto fatto da Poleggi per Genova, dello sviluppo del tessuto urbano e delle sue connessioni con le funzioni portuali²¹.

Soprattutto il raffronto fra i casi concreti di Napoli e Genova ha però fatto emergere chiaramente, attraverso l'analisi delle relazioni tra il porto e lo sviluppo del centro urbano, le differenze esistenti nella categoria delle città portuali fra le "città con porto" e le "città-porto". Mentre il capoluogo campano appartiene infatti al primo gruppo e vede la città svilupparsi anche grazie all'importanza del proprio porto, ma senza una diretta partecipazione della società locale alla sua gestione commerciale (in gran parte in mano a protagonisti di diversa provenienza), la metropoli ligure rappresenta un caso di identificazione totale fra le fortune della società urbana e quelle del porto²².

In tal modo si genera un modello che i genovesi, concretizzando l'affermazione contenuta nei ben noti versi dell'anonimo poeta duecentesco citati in epigrafe²³, tendono a replicare nel quadro della proiezione oltremarina della loro città, creando, secondo una fortunata definizione, delle

¹⁶ Per alcuni importanti esempi relativi alla Penisola iberica, cfr. HINOJOSA MONTALVO, *El puerto de Alicante*; ID., *Ciudades portuarias y puertos sin ciudades*; IGUAL, *Valencia e Italia en el siglo XV*.

¹⁷ PALERMO, *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo*.

¹⁸ *Una città nel Mediterraneo: l'Opulenta Salernum*.

¹⁹ ROSSETTI, *Pisa: assetto urbano e infrastruttura portuale*.

²⁰ TANGHERONI, *Trasporti navali e commercio marittimo nell'Italia del Quattrocento*; ID., *Commercio e navigazione nel Medioevo*; VACCARI, *I porti della Toscana e il rifornimento di viveri per le navi alla fine del XIV secolo*; TANGHERONI, *La prima espansione di Pisa nel Mediterraneo: secoli X-XI. Riflessioni su un modello possibile*; VACCARI, *Da Porto Pisano a Livorno: i "tempi della modificazione" del sistema portuale pisano*. Si veda inoltre l'importante serie di studi specifici raccolti nel volume *Pisa e il Mediterraneo. Uomini, merci, idee dagli Etruschi ai Medici. Catalogo della mostra (Pisa, 13 settembre – 9 dicembre 2003)*.

²¹ COLLETTA, *Napoli città portuale mercantile. La città bassa, il porto e il mercato dall'VIII al XVII secolo*. Alla struttura urbana di Napoli in età altomedievale e alla sua relazione con gli spazi portuali ha dedicato importanti studi Amedeo Feniello, del quale si veda da ultimo il recente volume FENIELLO, *Napoli. Società ed economia (902-1137)*.

²² Su questa tematica, si vedano le considerazioni in SIMBULA, *I porti*, pp. 7-11.

²³ ANONIMO GENOVESE, *Le rime volgari*.

“altre Genova” al di là del mare – e in particolare in quelle realtà portuali nelle quali più fortemente hanno potuto imprimere la propria impronta, sia nel controllo dei traffici portuali, sia nello sviluppo dell’impianto urbano – che divengono i veri “punti di ancoraggio” del loro complesso sistema talassocrativo, tanto che in un suo scritto Michel Balard ha definito con pregnante efficacia i porti come “i centri nervosi della vasta rete commerciale dei Genovesi”²⁴.

In effetti, per una potenza essenzialmente “marittima” quale fu Genova tra il XII e il XV secolo, per la quale l’elemento fondamentale dell’espansione economica era appunto costituito dal controllo di un complesso sistema di rotte commerciali, la rete dei porti che di queste rotte costituivano i punti di snodo rivestiva un’importanza primaria.

Nelle pagine che seguiranno, le vicende dell’espansione oltremarina genovese verranno pertanto riesaminate prestando particolare attenzione proprio al problema costituito dall’acquisizione del controllo, in via diretta o indiretta, degli scali marittimi individuati come fondamentali per lo sviluppo del sistema delle rotte che costituiva la struttura stessa della “talassocrazia commerciale” genovese e dello sviluppo degli insediamenti a essi connessi, che fu per secoli al centro delle preoccupazioni politiche delle classi dirigenti genovesi al di là e al di sopra delle differenze di fazione determinate dalla turbolenta politica interna del Comune.

Si tratta di un sistema di scali che, nel momento del suo apogeo, si estendeva dalle coste del Maghreb fino a quelle del Caucaso, punteggiando tutto il bacino del Mare interno con una fitta serie di presenze all’interno delle quali si è operata una selezione che pone in qualche misura il presente lavoro a metà strada fra la completezza enciclopedica delle grandi ricostruzioni complessive, come quella precedentemente ricordata di Paolo Stringa (che seguendo le tracce di presenze mercantili genovesi spinge il proprio elenco fino a raggiungere insediamenti ben lontani dalle coste), e gli studi puntuali dedicati alle vicende di singoli insediamenti, come le pagine dedicate alle colonie orientali da Michel Balard nella sua celebre *Romanie génoise* e nelle opere successive²⁵.

L’obiettivo di questa ricerca, raggiunto o meno sarà il lettore a valutarlo, sarà pertanto quello di evidenziare le linee principali della politica di acquisizione e gestione di specifici insediamenti portuali da parte dei genovesi e di inserirla nel quadro più ampio della costruzione di una rete commerciale di vastità impressionante per i mezzi dell’epoca; una rete “ner-

²⁴ BALARD, *Il sistema portuale*, p. 348.

²⁵ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 105-228; ID., *Caffa e il suo porto*; ID., *La Méditerranée*.

vosa” di cui appunto questi porti costituivano i raccordi e i punti di appoggio che ne garantivano a un tempo la solidità, ma anche quell’imprevedibile elasticità che la mise per lungo tempo in grado di resistere a colpi spaventosi, apparentemente in grado di squassarla.

Tuttavia, va rilevato che la presenza genovese in questi scali, e conseguentemente il grado di controllo che Genova era in grado di esercitare su di essi, aveva caratteristiche e “intensità” differenti a seconda della posizione degli scali stessi e della realtà politica e sociale dei territori in cui essi si trovavano.

Possiamo così distinguere scali direttamente controllati, che divennero centri di ulteriore irradiazione dell’espansione genovese, e altri sui quali venne esercitata solamente un’influenza più o meno limitata, senza che questo nulla togliesse alla loro importanza economica agli occhi dei mercanti liguri.

I porti riconducibili al primo gruppo sono quelli nei quali risultano ovviamente meglio documentabili interventi di tipo “strutturale” messi in atto dai genovesi per adeguare e potenziare la loro ricettività e per i quali, in alcuni casi, la documentazione archivistica, confortata spesso dai risultati degli scavi archeologici, ha consentito di evidenziare lo sviluppo delle infrastrutture e di condurre delle analisi di queste ultime in parallelo alle analoghe, e ben documentate, strutture del porto della città-madre²⁶; anche se, come si vedrà, con la sola significativa eccezione di Chio la portata di tali interventi paradossalmente appare essere stata inversamente proporzionale all’effettiva importanza del ruolo esercitato dai singoli scali nel quadro generale dei traffici genovesi.

Un’ulteriore, importante distinzione che è possibile operare è quella fra scali che avevano una funzione di punti di raccordo con il sistema di rotte commerciali che penetravano nell’entroterra (e quindi esercitavano le funzioni di collettori di merci da bacini commerciali più o meno ampi) e quelli che costituivano essenzialmente punti di appoggio lungo la navigazione (e pertanto avevano un’importanza legata soprattutto alla funzione di luoghi di riparo, immagazzinaggio e rifornimento per le rotte più lunghe) e ancora quelli che invece costituivano dei punti di controllo dai quali era possibile proteggere le proprie rotte commerciali e disturbare allo stesso tempo quelle delle potenze rivali.

²⁶ MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici*; BALARD, *Il sistema portuale*, pp. 335-350; ID., *Villes portuaires*. Per un quadro generale delle caratteristiche strutturali e dello sviluppo dei porti mediterranei nel corso del Medioevo, cfr. SIMBULA, *I porti*, pp. 9-29.

Tale distinzione, insieme al variare di alcune correnti commerciali, contribuisce anche a spiegare la differente intensità degli sforzi esercitati dai genovesi per assumere il controllo di tali porti: dopo il XIII secolo, ad esempio, l'importanza dei porti provenzali o maghrebini declinò agli occhi dei mercanti liguri (che pure nel corso del XII secolo e della prima metà del XIII avevano cercato in ogni modo di porli sotto la loro autorità), sia a causa delle mutate condizioni delle correnti di traffico, sia per gli sviluppi delle tecniche di costruzione navale che resero possibile la percorrenza di tratte più lunghe senza effettuare scali; mentre al contrario non solo si mantenne, ma si accrebbe l'interesse per altri porti, come quelli della Spagna meridionale, i quali, oltre a consentire l'approvvigionamento di merci come vino, olio e frutta secca, estremamente richieste sui mercati del Nord Europa, costituivano anche eccellenti punti d'approdo lungo la nuova rotta che conduceva verso l'Europa atlantica.

Analoghi casi possono essere riscontrati in tutti i settori del Mediterraneo e del bacino pontico e possono costituire delle importanti "spie" che ci consentono di individuare le modificazioni dei flussi commerciali nel corso dei secoli finali del Medioevo.

Vi è poi la questione di quelli che potremmo definire come i "porti desiderati": quegli scali cioè che, in vari momenti dell'espansione commerciale genovese, furono individuati come punti di forza necessari al consolidamento di tale espansione e divennero oggetto di precisi progetti politici che tuttavia, a causa di molteplici fattori negativi (tanto locali quanto esterni), non vennero mai realizzati: si va qui dalla tentata conquista di Almeria e Tortosa, troppo precocemente avviata, al *Portus Ianue* che sarebbe dovuto nascere sulla costa occidentale della Sardegna, ai progetti di dominio su Cagliari, sui porti siciliani, su El Puerto de Santa Maria o su Tripoli di Siria, al tentativo di controllare addirittura la rete dei porti atlantici da Lisbona all'Inghilterra.

Lo scopo specifico di questo libro sarà quindi quello di individuare una "mappa" dei principali nodi del sistema portuale che costituiva la vitale interconnessione della complessa rete delle rotte commerciali genovesi tra il Mar Nero e il Mediterraneo (con uno sguardo anche alla realtà dell'Atlantico), dei suoi punti di forza (attraverso l'esame di alcuni casi specifici per le varie aree) e delle sue variazioni nel corso dell'età bassomedievale, sia in conseguenza del mutare delle correnti di commercio, sia per i cambiamenti politici intervenuti nel corso del tempo, tenendo conto tanto delle operazioni effettivamente realizzate, quanto di quelle tentate, o addirittura solamente progettate.

Nel licenziare per le stampe il presente volume, sento l'obbligo di manifestare la mia riconoscenza innanzitutto a Francesco Panero e ai componenti del Consiglio Direttivo del "Centro internazionale di studi sugli insediamenti medievali" che hanno accettato di pubblicare la mia opera nella collana del Centro, ma un pensiero di particolare intensità va a Pinuccia Simbula che, pur in un momento per lei molto difficile, non ha mancato di mettermi a disposizione con la consueta generosità le sue conoscenze sull'argomento e i suoi preziosi consigli, dandomi ancora una volta prova di un'amicizia che ormai da molti anni mi onora profondamente.

Un sincero ringraziamento va ai Maestri passati e presenti, a cominciare da Geo Pistarino, che con le loro opere mi hanno fornito ricco materiale di studio e riflessione, e a tutti gli amici e ai colleghi in Italia, Spagna, Francia e Germania che in questi anni, nel corso di ripetute occasioni congressuali e nell'ambito di piacevolissime conversazioni, mi hanno permesso di discutere con loro gli argomenti trattati nel volume, consentendomi di mettere maggiormente a fuoco le problematiche in esso trattate e indicandomi argomenti di interesse che erano sfuggiti alla mia attenzione, così da permettermi di migliorare, spero, il risultato finale.

Nessun lavoro di questo tipo sarebbe poi possibile senza la cortese collaborazione e disponibilità dei responsabili e del personale degli archivi e biblioteche che, a dispetto di crescenti difficoltà, conservano le fonti sulle quali esso si basa; a loro voglio pertanto manifestare la mia riconoscenza, soprattutto in un momento nel quale la loro inestimabile funzione culturale e le loro competenze sono ingiustamente sottovalutate.

Uno speciale ringraziamento, infine, voglio indirizzare a Rossella Savio, che mi ha dato ulteriore prova della sua sincera amicizia mettendo a disposizione la sua grande competenza professionale per il lavoro di *editing* del volume.

A tutti loro è dedicato, con stima e affetto, questo libro.

I

L'Occidente mediterraneo

1. Il Mezzogiorno francese

La prima spinta significativa dell'espansione genovese mirata al controllo dei porti su ampia scala, una volta conclusa, almeno provvisoriamente, con gli accordi stipulati nel 1152 la fase di "neutralizzazione" delle potenziali rivali sulla costa ligure come Albenga, Ventimiglia e soprattutto Savona, si colloca fra il XII e il XIII secolo e ha come suo scenario l'Occidente mediterraneo che, nonostante lo sviluppo delle relazioni commerciali con il Levante conseguente alle vicende della Prima Crociata, rimane all'epoca il campo d'azione privilegiato dei mercanti genovesi.

La Provenza, la Linguadoca, le coste mediterranee della Penisola iberica, il Maghreb e le grandi isole del Mediterraneo occidentale sono quindi il teatro nel quale si accende e si svolge la dura competizione per il controllo commerciale delle rotte che collegano le opposte sponde del mare interno che, dopo il tramonto delle marinerie islamiche, vede quali protagonisti principali Pisa e Genova, che proprio nella controffensiva rivolta verso le potenze navali musulmane hanno affermato il loro nuovo ruolo negli equilibri mediterranei.

Il primo, significativo episodio di tale controffensiva era stato sicuramente rappresentato dall'operazione congiunta pisano-genovese per scacciare le forze di Muyahid ben Abd-Allah al-Muwaffaq Bi-llah, re di Denia (il *Mugetus* delle fonti italiane)¹, dalle basi che avevano stabilito in Sardegna nel quadro della politica di espansione mediterranea del sovrano islamico, alla quale fece seguito, nell'arco di circa un secolo, tutta una serie di incursioni di scala sempre più ampia in quegli spazi che fino a quel momento erano stati soggetti a un controllo pressoché esclusivo da parte delle forze dell'Islam spagnolo e nordafricano, sempre più evidentemente finalizzate all'acquisizione del dominio su rotte commerciali che presentavano opportunità assai interessanti per l'economia in vivace espansione delle due città portuali italiane.

¹ SFORZA, *Mogâhid, il re Mugetto dei cronisti italiani*.

Nonostante il sostanziale fallimento della grande spedizione navale che, a imitazione di quanto era avvenuto per Mehedia nel 1087², le forze pisane e genovesi avevano lanciato contro Valencia e Tortosa nel 1092-1093³, l'interesse genovese per una penetrazione diretta nell'area iberica, sia per le sue intrinseche potenzialità economiche, sia in quanto punto di passaggio obbligato lungo quella rotta che, costeggiando la Francia meridionale, conduceva ai porti maghrebini, attraverso i quali passava il flusso di quella polvere d'oro proveniente dall'interno dell'Africa di cui l'economia europea dell'epoca era sempre più affamata⁴, si dimostrò fin da questo momento estremamente alto, anche se le vicende connesse alla partecipazione agli eventi della Prima Crociata, con tutti i benefici conseguenti per l'avvio e il consolidamento dell'espansione commerciale in Oriente, avevano in qualche modo contribuito a deviare provvisoriamente l'interesse della politica genovese in altre direzioni.

A dispetto della mancata partecipazione alla grande spedizione pisana contro le Baleari negli anni 1113-1115⁵ (primo segnale dell'approssimarsi della crisi dei rapporti fra le due antiche alleate), una prova del permanere di questo interesse, e della fama già all'epoca acquisita negli ambienti iberici dai marinai liguri per le loro capacità di costruttori navali e di combattenti sul mare, è offerta da celebri episodi come quello della chiamata da parte di Diego Gelmírez, vescovo di Santiago di Compostella, di maestri d'ascia genovesi per la costruzione di alcune galee destinate a difendere la costa galiziana dai Mori proprio nel 1113 e nuovamente nel 1120⁶.

Possiamo pertanto evidenziare come i primi obiettivi che la classe dirigente del comune consolare si pone, ancor prima di aver definitivamente consolidato il controllo sugli altri scali della costa ligure, siano collocati appunto verso occidente, lungo quella rotta che, costeggiando la Francia meridionale e la Spagna, conduceva al Maghreb e alle ricchezze dell'Africa.

È proprio in questo specifico settore che i genovesi iniziano ad applicare su scala mediterranea le politiche di controllo dei porti che avevano sper-

² Per la narrazione coeva dell'impresa (ovviamente con un'esaltazione del ruolo giocato da Pisa) si veda SCALIA, *Il carne pisano sull'impresa contro i saraceni del 1087*.

³ PISTARINO, *La capitale*, pp. 89-90.

⁴ Sul processo che sarebbe culminato nel ritorno alla coniazione dell'oro da parte delle città mercantili italiane alla metà del XIII secolo, cfr. LOPEZ, *Settecento anni fa: il ritorno all'oro nell'Occidente duecentesco*; ASHTOR, *Il retroscena economico*, pp. 57-59. Sui contatti commerciali dei genovesi con il Maghreb, cfr. DI TUCCI, *Documenti inediti*; PISTARINO, *Genova e il Maghreb*; BASSO, *Insedamenti*, pp. 43-46.

⁵ Per la narrazione coeva dell'impresa, cfr. *Liber Maiolichinus de gestis Pisanorum illustribus*.

⁶ Cfr. *Historia Compostellana*, lib. I, 103, pp. 175-176 e lib. II, 21, pp. 262-264; MOLLAT, *Note sur la vie maritime en Galice au XII^e siècle*.

mentato in Liguria: da un lato una politica di accordi mirata a impedire lo sviluppo di potenziali concorrenti lungo questa rotta e a favorire le relazioni con i poteri locali che potevano condizionare o favorire le attività dei genovesi, dall'altro il tentativo di assicurarsi basi che favorissero il radicamento della presenza genovese nei principali snodi commerciali e, potenzialmente, portassero allo sviluppo di un'autonoma presenza territoriale del Comune⁷.

La serie dei trattati grazie ai quali Genova, valendosi abilmente delle relazioni strette con la nobiltà locale in occasione delle spedizioni crociate in Oriente⁸, riuscì a “imbrigliare” l'attività dei porti provenzali e languadociani, Marsiglia⁹ e Narbona¹⁰ *in primis*, nel corso della prima metà del XII secolo¹¹, costituisce indubbiamente una esplicita testimonianza del primo degli aspetti di questo atteggiamento politico.

L'obiettivo perseguito dal Comune ligure in quel momento era quello di mettere sotto controllo le formazioni comunali che si stavano organizzando sulla costa del Mezzogiorno francese, al fine di evitare che potessero divenire dei concorrenti nello sfruttamento delle correnti commerciali, soprattutto quella che raccordava al Mediterraneo le Fiere della Champagne, vero “motore” economico dell'Europa del XII secolo, e parallelamente di assicurarsi dei punti di appoggio direttamente controllati nella stessa area.

⁷ È stata a questo proposito ipotizzata l'esistenza di una coerente politica “imperiale” genovese sottesa alla costruzione di una rete di insediamenti coloniali nel bacino occidentale del Mediterraneo; cfr. JEHEL, *Les génois en Méditerranée occidentale (fin du XI - début du XIV siècle)*; ID., *Propositions pour une théorie du partage du monde*.

⁸ LOPEZ, *Le relazioni*, pp. 75-77; DE NEGRI, *Provenza e Genova*, pp. 28-31.

⁹ Sull'aspetto specifico dei rapporti intercorsi in questo periodo fra Genova e Marsiglia, che almeno fino alla metà del XIII secolo vedono la città francese costretta a subire una sostanziale “tutela” genovese sulle sue attività commerciali a lungo raggio nel Mediterraneo, cfr. BUSQUET - PERNOD, *Histoire du commerce de Marseille, I*, pp. 181-196.

¹⁰ Una testimonianza eloquente del grado di penetrazione raggiunto nella società di questo centro dai genovesi (che si erano avvalsi proprio del favore del conte di Barcellona per superare le resistenze locali) ci viene offerta dagli accordi stipulati nel 1148 fra il comune di Narbona e il conte Raimondo Berengario IV di Barcellona: tutti e tre i consoli narbonesi citati nell'atto (Guglielmo Sigerio, Raimondo Lorenzo Multone e Guglielmo della Volta) sono infatti membri di prestigiose famiglie dell'aristocrazia consolare genovese; cfr. PISTARINO, *La capitale*, p. 212.

¹¹ Si vedano a esempio i trattati stipulati nel luglio del 1138, per mezzo dei quali, in cambio della promessa di garantire la pace con il sovrano del Marocco, Genova riuscì sostanzialmente a imporre un proprio controllo su Fos, Marsiglia, Fréjus, Hyères e Antibes; *I Libri Iurium, I/1*, docc. 14-18.

A tale scopo i genovesi adottarono una coerente politica di buone relazioni con la nobiltà dell'area, in cui trassero vantaggio dai rapporti stabiliti proprio durante la Crociata, e grazie a questa linea di azione già nel 1108-1109, sfruttando abilmente a proprio vantaggio le ostilità scoppiate fra Bertrando di Tolosa, futuro conte di Tripoli, e il cugino Guglielmo Giordano, conte di Cerdagna (che gli contestava il possesso delle terre conquistate in Siria dal padre Raimondo di Saint-Gilles)¹², riuscirono a ottenere da Bertrando, in cambio dell'appoggio militare di cui il conte aveva stringente necessità, ampie concessioni nello strategico centro commerciale di Saint-Gilles.

In particolare, in base agli accordi stipulati, ai genovesi venne concesso (a partire dal momento in cui la località, in quel momento soggetta a una signoria ecclesiastica, fosse tornata sotto il controllo del conte) lo spazio necessario per costruire trenta case e soprattutto l'esclusività del diritto di accesso dal mare, che avrebbe loro assicurato una base importantissima per controllare il flusso commerciale che lungo l'asse della Valle del Rodano collegava il Nord dell'Europa con il Mediterraneo, come è stato ben evidenziato da Giovanna Petti Balbi¹³.

In seguito, giostrandosi nel complesso gioco delle ostilità che negli anni successivi videro il giovane conte di Tolosa, Alfonso Giordano, e i suoi sostenitori opporsi al duca di Aquitania Guglielmo IX e al conte di Barcellona e Provenza Raimondo Berengario III, il Comune ottenne da entrambe le parti la conferma di ampi privilegi in tutti i principali centri della costa provenzale e linguadociana¹⁴.

In particolare, il 28 novembre 1127, a conclusione di un periodo di rapporti contrastati sui quali le fonti non ci forniscono tuttavia ulteriori dettagli¹⁵, venne stipulata fra Raimondo Berengario e il Comune di Genova una importante convenzione con la quale il conte di Barcellona riprendeva i termini di un accordo stipulato già nel 1116¹⁶, ma probabilmente mai ratificato dalle due parti a causa di difficoltà politiche.

¹² RUNCIMAN, *Storia delle Crociate*, I, pp. 140-333.

¹³ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 359; PISTARINO, *La capitale*, pp. 187-192; ORIGONE, *Tra la Provenza e l'Oltremare*; PETTI BALBI, *Genova e il Mediterraneo occidentale*, pp. 509-510.

¹⁴ DUPONT, *Les relations commerciales*; RUIZ DOMENEC, *Genova y Barcelona*, pp. 31-43; PETTI BALBI, *Genova e il Mediterraneo occidentale*, p. 511.

¹⁵ Tali contrasti erano strettamente connessi ai forti legami del conte con Pisa e soprattutto con Ruggero II di Sicilia; RUIZ DOMENEC, *Genova y Barcelona*, pp. 39-42.

¹⁶ SOLDEVILA, *Història de Catalunya*, I, p. 133; RUIZ DOMENEC, *Un tratado comercial*, appendice, doc. 1; PETTI BALBI, *Genova e il Mediterraneo occidentale*, p. 511.

Questo accordo, di cui possediamo sia la versione preparatoria, redatta presso il conte, sia quella definitiva, siglata e approvata dalle due parti, riconfermava la protezione che Raimondo Berengario, allontanandosi dalla sua precedente linea politica filo-pisana, concedeva alle navi genovesi dirette ai porti della Penisola iberica che avessero fatto scalo fra Nizza e il capo di Tortosa, definendo con maggiore precisione sia i limiti delle rispettive aree di influenza, sia le questioni connesse ai dazi che avrebbero dovuto essere corrisposti agli ufficiali comitali di Barcellona o di San Feliu de Guixols e gli impegni relativi al trasporto di mercanti stranieri e alla tutela dei naufraghi¹⁷.

Fu anche grazie al favore del conte che fu possibile condurre a buon fine il progetto di stabilire un predominio economico genovese lungo la costa del Mezzogiorno francese. Il definitivo successo di questa operazione venne sancito nel 1138 con la stipulazione di una serie di trattati quasi coevi attraverso i quali le principali città marittime occitaniche e provenzali vennero a trovarsi di fatto inserite nell'orbita politica del comune ligure in posizione di subalternità¹⁸.

Il sostegno concesso da Raimondo Berengario III e dai suoi successori, in virtù dell'appoggio politico e militare che il Comune ligure era a sua volta in grado di offrire ai progetti di espansione territoriale coltivati dalla Casa di Barcellona, venne ampiamente utilizzato dai genovesi anche al fine di penetrare nella società locale di quello che era all'epoca probabilmente il più importante scalo commerciale della costa occitanica, Narbona (dove già nel 1132 avevano ottenuto dal visconte Aimerico II, fratello uterino del conte di Barcellona, la concessione del diritto di costruire un *fundacum bonum et acceptabilem ad habitandum* protetto da due torri fortificate)¹⁹.

Nonostante l'ostilità più o meno latente delle classi mercantili locali, il solido rapporto con l'aristocrazia dominante consentì dunque ai genovesi non solo di evitare che le grandi città portuali del Mezzogiorno francese

¹⁷ IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Codice diplomatico*, I, doc. 46; RUIZ DOMENEC, *Un tratado comercial*, appendice, doc. 2. Il versamento di un "usatico" di dieci onces d'oro, equivalenti a circa 70 marabottini, da parte di ogni nave che avesse attraccato nei porti catalani o provenzali, previsto nel testo dell'accordo del 1116 e confermato nell'atto preparatorio del 1127, venne ridotto a soli 10 marabottini nel testo definitivo; cfr. PISTARINO, *La capitale*, pp. 199-201. Sull'atteggiamento del conte, che nel 1116 aveva dovuto intervenire per mediare fra le parti dopo che un tumulto aveva provocato l'espulsione dei genovesi da Barcellona e aveva effettuato le concessioni di cui si tratta anche per non entrare in un pericoloso contrasto con la città ligure in un momento politicamente assai delicato, cfr. JULIA VIÑAMATA, *La situazione*, pp. 47-70.

¹⁸ PISTARINO, *Genova e l'Islam*, p. 190; ID., *La capitale*, pp. 204-206.

¹⁹ *I Libri Iurium*, I/1, doc. 46.

potessero sviluppare un'attività commerciale concorrenziale rispetto a quella dei mercanti liguri (e l'attenzione con la quale i genovesi provvedono a far inserire una specifica clausola di esclusione dei mercanti provenzali dai porti siciliani nel trattato concluso nel 1156 con Guglielmo I di Sicilia testimonia della potenziale pericolosità di questa concorrenza)²⁰, ma riuscirono addirittura a innervarsi nella stessa classe dirigente di quei centri urbani²¹.

In questo quadro, la collaborazione con la Casa di Barcellona, i cui interessi proprio in quel periodo si andavano consolidando in direzione del mondo linguadociano e provenzale, si connetteva sicuramente all'esigenza avvertita da entrambe le parti di limitare un'eccessiva espansione del potere dei conti di Tolosa e dei loro sostenitori nell'area provenzale²²; una situazione che trova conferma anche in documenti successivi, come l'importante trattato di alleanza concluso nel maggio del 1167 con Alfonso II il Casto, re d'Aragona, conte di Barcellona e duca di Provenza²³.

Questo accordo prevedeva un'alleanza militare, con la promessa di un intervento genovese a fianco del re per l'eventuale campagna di conquista dello strategico castello di Albaron, il cui possesso assicurava il controllo del corso finale del Rodano, e soprattutto delle clausole politico-economiche che, oltre a riconfermare le esenzioni daziarie e le protezioni speciali di cui godevano i genovesi, impegnavano il conte-re a chiudere tutti i porti dei suoi dominî alle navi pisane, con l'unica eccezione della possibilità di attracco in Barcellona per le navi addette al trasporto dei pellegrini, un impegno che si inseriva chiaramente nel quadro della politica di esclusione dei pisani dal commercio occitanico e iberico perseguita in quel momento dai genovesi nell'ambito della nuova guerra scoppiata con la città dell'Arno nel 1165 in conseguenza dei contrasti per il controllo della Sardegna.

La superiorità navale genovese, e l'alleanza confermata in quello stesso periodo con i cittadini di Arles e i potenti signori di Baux, consentirono di mantenere il controllo dell'area nonostante alcuni rovesci subiti, e la posizione genovese, già assai forte grazie agli accordi stipulati in funzione anti-pisana nel 1165 con Raimondo Berengario II, conte di Provenza e di Melgueil²⁴, e al perdurare dell'alleanza esistente fra Genova e Marsiglia, venne

²⁰ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 289. Cfr. PETTI BALBI, *Genova e il Mediterraneo occidentale*, p. 515.

²¹ PISTARINO, *La capitale*, pp. 187-192; PETTI BALBI, *Genova e il Mediterraneo occidentale*, pp. 509-510; BASSO, *Insediamenti*, pp. 31-34.

²² PISTARINO, *La capitale*, pp. 207-211.

²³ *I Libri Iurium* I/2, doc. 293.

²⁴ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 366; *Annali genovesi*, I, p. 185.

ulteriormente rafforzata dal tenore degli accordi con Alfonso II d'Aragona sopra menzionati, che di fatto rendevano l'intera zona del delta del Rodano impraticabile per i pisani.

L'accordo con il re d'Aragona era dunque di grande importanza per i genovesi, ma ne rivestiva altrettanta per il sovrano, che attraverso questo strumento contava di procurarsi il loro sostegno, come effettivamente avvenne, nella contesa per l'eredità di Raimondo Berengario II di Provenza, ucciso nel 1166 nel corso di un tumulto a Nizza²⁵, che lo vedeva contrapposto al conte Raimondo V di Tolosa e aveva ancora una volta riaperto la lunga contesa tra le Case di Tolosa e Barcellona per il predominio nel Mezzogiorno francese²⁶.

Ben consci dell'importanza del ruolo da loro giocato, nonostante il fallimento dell'assedio di Albaron²⁷, i genovesi cercarono di trarre i maggiori vantaggi possibili dalla situazione che si era venuta a creare, e contestualmente di approfittare dell'occasione che si presentava loro per rintuzzare i rinnovati tentativi di intromissione pisana nell'area provenzale, sostenuti dall'Impero²⁸, e le ambizioni di sviluppo commerciale di Marsiglia, un'antica alleata che minacciava di divenire una concorrente pericolosa nello stesso settore.

Proprio per questo, nel momento in cui il conte-re sembrò essere meno determinato a sostenerli nel conseguimento di questi obiettivi, o apparve ai loro occhi più come un potenziale avversario che come un alleato, essi contrattarono un loro passaggio di campo nel quadro della guerra fra Tolosa e Barcellona, un cambiamento di alleanze che avrebbe dovuto essere pagato riccamente dal nuovo alleato, Raimondo V.

Un primo passo in questa direzione venne effettuato tramite l'accordo stipulato nel 1171 con il conte di Tolosa²⁹. Tale accordo, ufficialmente rivolto contro Pisa e Montpellier, celava in realtà, secondo l'interpretazione che ne ha dato Jordi Ventura, accolta da Geo Pistarino, una crescente insofferenza nei confronti dell'affermazione del potere di Alfonso II sull'arco costiero compreso fra Valencia e le Alpi³⁰, che diviene esplicita nel testo

²⁵ *Gesta comitum Barchinonensium*, pp. 13, 46, 135; ZURITA, *Anales de Aragón*, lib. II, cap. XXV.

²⁶ Sulla "grande guerra meridionale", cfr. HIGOUNET, *Un grand chapitre*; PISTARINO, *La capitale*, pp. 220-248; JULIÀ VIÑAMATA, *La situazione*, pp. 57-61.

²⁷ *Annali genovesi*, I, p. 205; VENTURA, *Alfons el Cast*, p. 111; PISTARINO, *La capitale*, p. 230.

²⁸ ROSSI SABATINI, *L'espansione di Pisa nel Mediterraneo fino alla Meloria*, pp. 89-90; PETTI BALBI, *Genova e il Mediterraneo occidentale*, pp. 521-524.

²⁹ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 360.

³⁰ VENTURA, *Alfons el Cast*, p. 128; PISTARINO, *La capitale*, p. 232.

del successivo trattato genovese-tolosano, siglato nell'agosto 1174, con il quale vengono chiaramente dichiarate tutte le ambizioni genovesi relativamente all'area provenzale.

In cambio della fornitura al conte di Tolosa dell'appoggio di una flotta di sedici galee (le cui spese di mantenimento sarebbero peraltro ricadute sulle casse comitali), e dell'esplicito impegno a sostenere militarmente l'alleato e a non siglare una pace separata con il re d'Aragona, i genovesi avrebbero dovuto infatti ottenere, una volta conseguita la vittoria, il monopolio del commercio marittimo nel Mezzogiorno francese, e inoltre il controllo diretto di un fondaco a Saint-Gilles, di un quartiere ad Arles, di tutta la città di Marsiglia e del borgo di Hyères, delle saline di Bouc, del colle di Monaco, del castello di Turbia e di metà della città di Nizza, oltre alla metà del dominio e delle entrate di tutte le piazzeforti marittime comprese fra Arles e Turbia³¹.

Si trattava di concessioni così ampie da risultare all'atto pratico inattuabili, anche in caso di una schiacciante vittoria, ma la situazione così determinatasi poneva in mano tanto al conte, quanto ai genovesi, buone carte da giocare in trattative con le loro controparti, come in effetti venne dimostrato dal rapido avviarsi di contatti che condussero dapprima alla pacificazione fra i conti di Tolosa e Montpellier e quindi, nel 1176, all'accordo di spartizione della Provenza (secondo le linee già stabilite nel primo accordo in materia del 1125) fra Raimondo V e Alfonso II che stabiliva una tregua nella "grande guerra meridionale" lasciando la Provenza marittima nelle mani del sovrano aragonese³².

Questa soluzione, che riapriva le porte anche a una possibile penetrazione pisana nell'area, non era ovviamente gradita ai genovesi, i quali, oltre ad appoggiarsi all'autorità della Chiesa e dell'Impero, ormai nuovamente concordi, ricorsero abilmente a una serie di accordi diplomatici, tra i quali va annoverato anche quello del 1181 con l'emiro di Maiorca di cui ci si occuperà successivamente, per contenere e ridurre al massimo l'influenza del conte-re e la presenza dei suoi sudditi nelle terre provenzali, e non mancarono di riannodare i fili dei contatti con i vecchi alleati come Raimondo V³³.

Il risultato di questo assiduo lavoro diplomatico fu clamoroso: nel 1184 una coalizione di grandi signori comprendente il conte di Tolosa, Gu-

³¹ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 362-363. Per un'analisi del trattato, cfr. PISTARINO, *La capitale*, pp. 233-235.

³² VENTURA, *Alfons el Cast*, pp. 160-164.

³³ PISTARINO, *La capitale*, pp. 238-240.

glielmo, conte di Forcalquier, e lo stesso Sancho, conte di Provenza e fratello minore di Alfonso II, siglava con Genova un accordo il cui scopo principale, al di là delle consuete clausole relative alla protezione dell'attività commerciale, era quello di muovere congiuntamente guerra a Marsiglia, principale porto della Provenza aragonese, e distruggere la città³⁴. A questo scopo, i tre conti si impegnavano espressamente ad appoggiare un attacco genovese contro la città mettendo in campo un esercito di 500 cavalieri e addirittura 10.000 soldati e a vigilare che nessuno ardisse ricostruirla, una volta distrutta dalle forze alleate, vincolando con giuramento in tal senso anche cento dei più ricchi borghesi delle loro terre.

Si trattava ancora una volta di impegni sicuramente esagerati, e chiaramente contrari agli interessi aragonesi, ma funzionali a esercitare pressioni su parti esterne all'accordo, come il conte Guglielmo VIII di Montpellier, che infatti si affrettò a prestare atto d'omaggio nei confronti del conte di Tolosa, e soprattutto il conte-re di Barcellona. In effetti Alfonso II, reagendo rapidamente agli eventi, già nel febbraio 1185 riusciva a stabilire con Raimondo V un trattato di pace pressoché definitivo, che sarebbe stato confermato nel 1190, e forte di questo successo rimuoveva il fratello Sancho dal governo della Provenza sostituendolo nella titolarità della contea con il proprio terzogenito Alfonso, mentre l'effettivo governo del territorio era affidato alle cure di Ruggero Bernardo I, conte di Foix, ma al contempo, proprio per il tramite di quest'ultimo, tentava di riannodare i fili dell'antica alleanza con Genova per evitare il ripetersi di situazioni di tale pericolo e definire meglio i confini delle reciproche zone di influenza³⁵.

L'accordo siglato a Hyères dal conte di Foix l'8 ottobre del 1186, e confermato da Alfonso II con un suo diploma datato da Roda il 30 novembre successivo³⁶ apriva dunque una fase di definizione delle rispettive aree di influenza fra la Casa di Barcellona e il Comune di Genova nell'area ligure-provenzale. Genova infatti, prendendo atto della definitiva riappacificazione fra Tolosa e Barcellona, rinunciava da un lato agli antichi progetti di espansione politica nel Mezzogiorno francese, ma dall'altra imponeva alla controparte l'accettazione della fissazione del confine tra il proprio *Dominium* e il territorio della Contea di Provenza (che il testamento di Alfonso

³⁴ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 365. La datazione di questo atto, attribuito in *Libri Iurium Reipublice Genuensis*, I, col. 301, al 1175 e dall'Imperiale (*Codice diplomatico*, II, doc. 100) al 1176, è stata convincentemente riportata al 1184, sulla base di osservazioni storiche, da VENTURA, *Alfons el Cast*, pp. 207-208.

³⁵ PISTARINO, *La capitale*, pp. 241-242.

³⁶ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 296, 298.

Il avrebbe definitivamente affidata al giovane Alfonso e ai suoi successori)³⁷ al poggio di Monaco, incastellato dai genovesi per esplicita concessione dell'imperatore Enrico VI nel 1191³⁸, prefigurando un assetto degli equilibri di potere che sarebbe stato definitivamente confermato dal trattato stipulato nel settembre 1198 con il nuovo conte-re, Pietro II il Cattolico³⁹.

Tuttavia, lo svolgimento delle attività commerciali risentì pesantemente nel corso degli anni successivi della grande tempesta che sconvolse l'Occitania e la Catalogna in coincidenza con la crociata antialbigese, di cui proprio Pietro II fu forse la vittima più illustre. Una traccia evidente delle difficoltà che inevitabilmente si erano presentate, e che avevano reso per lungo tempo difficile trovare interlocutori efficaci a livello politico⁴⁰, emerge già in uno dei primi documenti che testimoniano il riallacciarsi delle relazioni diplomatiche, in significativa coincidenza con il consolidarsi del potere di Giacomo I d'Aragona dopo i primi, difficili anni del regno del nuovo conte-re: nell'agosto del 1225, in Genova, i rappresentanti del Comune di Montpellier siglarono un accordo con il governo della città ligure, scambiandosi la promessa di mantenere pace e sicurezza reciproca per i propri cittadini per un periodo di 34 anni, rimettendosi gli uni con gli altri debiti e motivi di contenzioso evidentemente accumulatisi nel corso del periodo precedente e stabilendo le regole che avrebbero dovuto essere applicate da quel momento in avanti per garantire ai cittadini di entrambe le parti la sicurezza di ottenere giustizia in caso di nuove controversie, patto che venne confermato tre mesi dopo dal solenne giuramento prestato in Montpellier dai consoli e dai cittadini, ai quali si affiancò in questa occasione il luogotenente al quale Giacomo I aveva affidato il compito di rappresentarlo nella città⁴¹.

Già a quest'epoca, tuttavia, da un lato il progressivo decadimento dell'autonomia delle città portuali del Mezzogiorno francese nei confronti del-

³⁷ HIGOUNET, *Un grand chapitre*, pp. 320-322.

³⁸ *I Libri Iurium*, I/1, doc. 253; PISTARINO, *La capitale*, p. 245.

³⁹ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 299.

⁴⁰ In questi stessi anni, parallelamente alle manovre diplomatiche e militari finalizzate ad assicurarsi definitivamente il controllo di Ventimiglia e del suo Comitato, il Comune di Genova tentò anche di approfittare della confusa situazione dell'area provenzale per estendere ulteriormente a Occidente la propria autorità diretta insignorendosi della città di Nizza e del suo territorio, che tuttavia rimasero soggetti alla signoria genovese solo tra il 1215 e il 1229, prima di ritornare a gravitare nell'area di potere del Conte di Provenza; cfr. ROSTAN, *Storia della Contea di Ventimiglia*, pp. 21-39.

⁴¹ LISCIANDRELLI, *Trattati*, nn. 225-226.

L'affermazione del potere delle Corone di Francia e di Aragona, che le rendeva per il momento competitori assai meno pericolose dal punto di vista commerciale, e dall'altro i miglioramenti nelle tecniche di costruzione navale e di navigazione, che consentivano ai vascelli genovesi di percorrere tratte più lunghe in mare, riducendo tempi e costi dei viaggi commerciali verso la Penisola iberica e l'Africa settentrionale, avevano ridimensionato l'interesse genovese a una presenza diretta in quest'area, spingendo invece il Comune a dirigere la propria attenzione verso altri settori di intervento.

Il Mezzogiorno francese tendeva pertanto a scomparire dalla mappa degli interessi prioritari dei mercanti liguri, e non è probabilmente un caso che il più importante intervento insediativo legato all'opera genovese in questo settore della costa mediterranea, la creazione *ex novo* della città portuale di Aigues-Mortes, sia stato frutto di un progetto direttamente patrocinato dal re di Francia, quel Luigi IX per il quale dapprima l'esule Guglielmo Boccanegra e poi altri tecnici genovesi crearono nelle paludi della Camargue il primo porto del Regno affacciato sul Mediterraneo⁴². A dispetto delle difficoltà del territorio, il Boccanegra aveva infatti realizzato il sogno del re creando un porto, dal quale già nel 1270 il sovrano poté imbarcarsi con il suo esercito per la fatale spedizione in Tunisia⁴³, trasformando un villaggio sperduto nelle paludi in una città, destinata a una grande fioritura, e avviando la costruzione di imponenti fortificazioni che sarebbero state portate a termine, dopo la sua morte, da un altro genovese, Niccolò Cominelli⁴⁴.

2. La Penisola iberica

Come nel Mezzogiorno francese, anche nel quadro della politica iberica l'azione di penetrazione genovese è chiaramente condizionata per tutto il XII secolo dalla necessità di confrontarsi con le concorrenti ambizioni della Casa di Barcellona. Pur dopo i risultati deludenti della già ricordata spedizione contro Valencia e Tortosa intrapresa nel 1092-1093, il comune interesse al consolidamento di una situazione vantaggiosa per entrambe le parti in causa, e la chiara volontà di trarre vantaggio, in alleanza con le altre

⁴² LOPEZ, *Le relazioni*, p. 81.

⁴³ Cfr. RUNCIMAN, *Storia delle Crociate*, II, pp. 922-923.

⁴⁴ Il Boccanegra fu riconfermato nell'incarico anche da Filippo III nel 1272, e rimase in Francia fino alla morte, che dovette verificarsi prima del 6 gennaio 1275; cfr. PAGEZY, *Mémoires sur le port d'Aiguesmortes*, pp. 264 e segg., 351-358, nn. 28 e segg.; BELGRANO, *I Genovesi ad Acquemorte*; LANGLOIS, *Le règne de Philippe III le Hardi*, p. 392; CARO, *Genova*, I, p. 118; LOPEZ, *Le relazioni*, p. 81.

forze cristiane iberiche, dall'indebolimento del fronte islamico determinato dalla crisi dell'egemonia degli Almoravidi⁴⁵, spingeva infatti a rafforzare ulteriormente la stretta alleanza che intorno alla metà del secolo stringeva il conte di Barcellona ai genovesi aprendo la strada all'organizzazione di quella che fu probabilmente la più ambiziosa impresa oltremarina progettata dal Comune di Genova nel corso della prima fase della propria espansione oltremarina: la spedizione spagnola del 1147-1148.

Uno degli obiettivi principali di questa operazione condotta con un dispiegamento di forze navali e militari assolutamente senza precedenti per la storia del Comune, tanto da spingere il "padre" della cronachistica genovese, Caffaro (che fu anche uno dei comandanti della spedizione), a dedicarle un'opera specifica, la *Ystoria captionis Almarie et Turtuose*⁴⁶, era infatti quello di assicurare ai genovesi delle basi lungo la costa iberica collocate strategicamente sul percorso della rotta verso il Maghreb, come dimostra il tenore stesso degli accordi stipulati con l'*imperator Hispaniarum* Alfonso VII di Castiglia e con il conte Raimondo Berengario IV di Barcellona⁴⁷.

Già nel 1137, nel quadro di una serie di azioni volte a ottenere l'apertura degli spazi economici del dominio almoravide ai mercanti liguri, una flotta genovese si era presentata con atteggiamento minaccioso di fronte ad Almeria, e in quell'occasione il governatore locale era riuscito ad allontanare il pericolo accettando di versare un tributo di 25.000 marabottini d'oro, e ancora nel 1146 una squadra di galee genovesi, sotto il comando dello stesso Caffaro, aveva attaccato prima Minorca e poi Almeria⁴⁸; questa volta però l'obiettivo dei reggitori del Comune non era solo quello di accumulare un ricco bottino, ma di acquisire un controllo stabile su alcuni dei principali porti della costa iberica.

Gli accordi prevedevano infatti espressamente che, una volta compiuta la conquista di Almeria e di Tortosa, i due principi avrebbero sancito la concessione di un terzo di ciascuna delle due città ai genovesi, e in particolare che i mercanti liguri, abolite le tassazioni precedentemente concordate, avrebbero potuto commerciare in regime di esenzione sostanzialmente totale nei due porti, di fatto assoggettati a un loro controllo.

I patti vennero scrupolosamente mantenuti, ma le enormi spese sostenute per l'organizzazione della spedizione risultarono eccessive per le possibi-

⁴⁵ Cfr. BOSCH VILÀ, *Historia de Marruecos*, pp. 269-280.

⁴⁶ *Annali genovesi*, I, pp. 97-124.

⁴⁷ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 297; I/6, docc. 932-934.

⁴⁸ *Annali genovesi*, I, pp. 33-35.

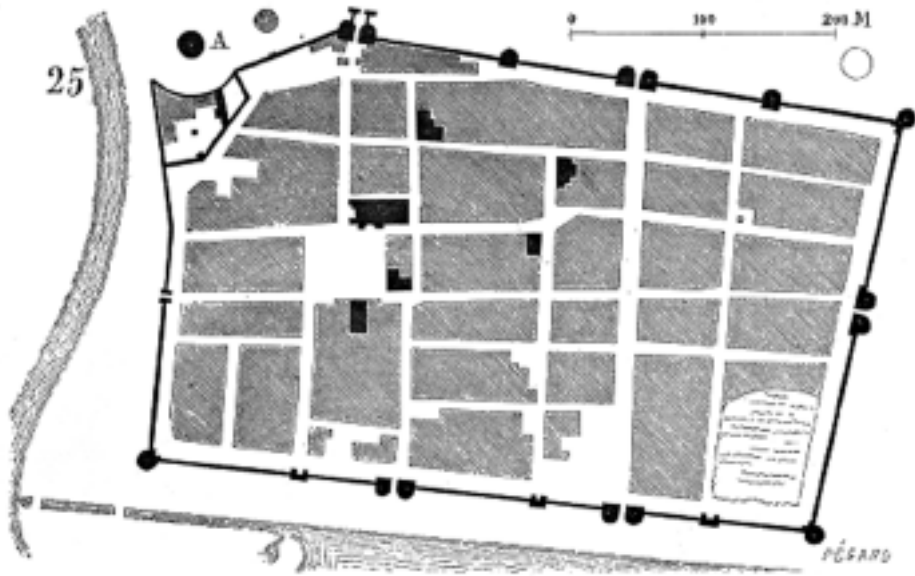


Fig. 1 - Pianta del centro medievale di Aigues-Mortes (da E. VIOLLET-LE-DUC, *Dictionnaire raisonné de l'Architecture française du XI^e au XVI^e siècle*, I, Paris, B. Bance, 1854).



Fig. 2 - La città e il porto di Almeria (elaborazione da L. TORRES BALBAS, *Ciudades hispanomusulmanas*, Madrid, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 1970).



Fig. 3 - L'area del quartiere genovese di Siviglia (elaborazione da LUÍS DE PERAZA, *Historia de Sevilla*, ed. a cura di F. MORALES PADRÓN, Sevilla, Artes Gráficas Salesianas, 1979).



Fig. 4 - Un frammento della decorazione della Loggia dei Genovesi a Granada.



Fig. 5 - Il forte genovese sull'isola di Tabarca.

lità economiche del Comune di Genova, che venne conseguentemente travolto da una crisi finanziaria di tale entità da obbligare i consoli a impegnare praticamente tutte le principali fonti di entrata delle casse pubbliche nel tentativo di ripianare il debito che gravava sulle finanze comunali⁴⁹.

Gli stessi possedimenti ottenuti a così caro prezzo dai genovesi in ossequio agli accordi sottoscritti vennero del resto quasi immediatamente ceduti in concessione: il 5 novembre dello stesso 1147 i consoli genovesi presenti in Almeria, rendendosi conto dell'impossibilità di amministrare direttamente in modo efficace una posizione così lontana e isolata, per quanto importante, ricorsero a una soluzione già sperimentata in Terrasanta investendo per una durata di trent'anni Ottone di Bonvillano dei diritti feudali che il Comune deteneva su di essa in cambio del tributo di due *pallii* ogni anno per l'altare della cattedrale di San Lorenzo e, trascorsi i primi quindici anni, della metà degli introiti derivanti dal possesso della città, questi ultimi evidentemente connessi allo sfruttamento commerciale del porto, che in quel momento interessava certamente molto più i genovesi che non i loro alleati castigliani; tale accordo si sarebbe esteso automaticamente anche a tutti quei territori che i genovesi speravano di poter ottenere nel corso di tale periodo da Alfonso VII nell'area compresa fra Denia e Siviglia⁵⁰.

Anche se la riconquista di Almeria da parte degli Almohadi nel 1157 lo rese di fatto ben presto inapplicabile, e pur considerando che i dati in nostro possesso sul commercio genovese del periodo non vedono risaltare un particolare interesse per il porto andaluso⁵¹, i termini di questo accordo appaiono assai significativi per più ragioni: in primo luogo, essi confermano con evidenza come il fine ultimo del consistente appoggio militare fornito da Genova alla campagna di Alfonso VII in Andalusia fosse, come si è detto, quello di assicurarsi il controllo diretto di uno dei più fiorenti scali commerciali della zona, garantendo ai mercanti liguri un approdo sicuro e al Comune una ricca fonte di entrate daziarie (che si riteneva avrebbe dovuto compensare rapidamente le forti spese sostenute), e come allo stesso tempo tale ambizione non si limitasse però alla sola Almeria, ma guardasse

⁴⁹ *I Libri Iurium*, I/1, docc. 113, 122, 125, 150.

⁵⁰ *Ibidem*, docc. 94-95; STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 202-203.

⁵¹ PISTARINO, *Commercio e vie marittime di comunicazione*; CONSTABLE, *Genoa and Spain*; GARÍ, *Why Almería?*. Va tuttavia sottolineato il fatto che ancora nel secolo successivo il *Compasso da navigare* indicava con precisione l'esistenza di un "Porto Genovese" a 15 miglia marine a est del Cabo de Gata, forse da identificarsi nella località ancora oggi denominata "Los Génoveses", dove esiste un'ampia baia con una spiaggia che poteva essere utilizzata come caricatore; MOTZO, *Il Compasso da navigare*, p. 6; PISTARINO, *Presenze ed influenze*, p. 30; GARÍ, *La advertencia del fin*, p. 184.

già da allora, con notevole preveggenza dal punto di vista economico, all'obiettivo più desiderato, e cioè Siviglia; inoltre, proprio la soluzione scelta per far fronte alle difficoltà che molto rapidamente si erano presentate dimostra la capacità di adattamento dei genovesi alle situazioni locali, poiché la decisione di ricorrere a un'investitura feudale ben si adeguava alla mentalità corrente delle classi dirigenti castigliane dell'epoca, così come si era adattata a quella dei baroni franchi del Regno di Gerusalemme, come i reggitori del Comune ben sapevano.

Tale capacità di adattamento è ulteriormente dimostrata dal differente atteggiamento adottato pochi anni dopo quando, costretti a prendere atto delle gravi difficoltà insorte nella gestione dei beni concessi al Comune in Tortosa da Raimondo Berengario IV, i consoli decisero di affidare anche questi in concessione.

Il conte, oltre a quanto promesso al Comune in occasione degli accordi stipulati nel 1146, aveva effettuato nel novembre 1148 la donazione in favore della cattedrale genovese di San Lorenzo dei due terzi a lui spettanti dell'isola, oggi scomparsa, che sorgeva nell'Ebro di fronte a Tortosa⁵², unificando così di fatto il possesso del punto chiave per il controllo del flusso commerciale del porto della città nelle mani dei genovesi, in favore dei quali aveva poi ribadito in due occasioni, nel gennaio e nuovamente nel maggio del 1149, la concessione di ampie esenzioni doganali in tutti i suoi domini⁵³.

Quando, nel gennaio 1150, i membri del governo genovese furono dunque costretti a riconoscere l'impossibilità di continuare a gestire direttamente questi beni, come avevano dovuto fare in precedenza per quanto riguardava Almeria, essi procedettero in modo differente da quello adottato in Castiglia nel disporre di questo importante complesso di beni e privilegi: mentre l'isola dell'Ebro veniva trasferita nella sua interezza in possesso alla Chiesa genovese, con una rinuncia in favore di questa da parte del Comune al terzo di sua proprietà, mettendo così al riparo dei privilegi ecclesiastici l'acquisizione evidentemente ritenuta di maggiore importanza⁵⁴, gli

⁵² IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Codice diplomatico*, I, doc. 190; STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 250-253. Sulla posizione dell'isola, successivamente scomparsa, cfr. PISTARINO, *La capitale*, p. 216, nota 136.

⁵³ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 294-295.

⁵⁴ In effetti, già nel 1158 l'arcivescovo e il Capitolo della cattedrale di Genova protestarono vivacemente con il conte per il mancato pagamento dei proventi loro spettanti per il possesso dell'isola. Questo episodio chiarisce il motivo per cui la tutela dei beni ottenuti in donazione dalla Chiesa di Genova nella Penisola iberica, in un momento in cui l'adesione di Raimondo Berengario IV alla parte imperiale e quindi all'obbedienza all'antipapa Vittore IV creava una situazione

altri possedimenti genovesi nella città iberica venivano infatti affidati, non più tramite un'investitura di tipo feudale, ma, tenendo evidentemente conto delle caratteristiche maggiormente dinamiche dell'ambiente sociale catalano, meno ancorato a una mentalità di matrice signorile, per mezzo di un appalto, a un gruppo di investitori appartenenti all'*élite* economica genovese, i quali si impegnavano a gestirli per un periodo di venticinque anni (successivamente esteso a ventinove) garantendo allo stesso tempo i diritti del Comune e il versamento alle casse pubbliche di un corrispettivo annuo di 300 lire⁵⁵.

Anche questo accordo non ebbe lunga vita, poiché già nel novembre 1153, dopo un'evidente riconsiderazione delle convenzioni stabilite e il loro conseguente annullamento, un plenipotenziario del Comune, Enrico Guercio⁵⁶, procedette a vendere al conte tutti i possedimenti genovesi in Tortosa per il prezzo complessivo di 16.640 marabottini d'oro da versarsi in due rate⁵⁷, ma le sue clausole sono di notevole importanza per lo studio dell'espansione genovese nel Mediterraneo, poiché, oltre a sottolineare l'acuta sensibilità dei genovesi nel cogliere le caratteristiche delle società all'interno delle quali si trovavano di volta in volta a operare, confermano da un lato il ruolo fondamentale giocato dai privati nelle vicende di tale espansione e allo stesso tempo ci presentano il primo esempio, sia pure in forma embrionale, di un tipo di associazione che, una volta perfezionata, avrebbe spesso connotato la presenza genovese in oltremare.

Ammaestrati dalle conseguenze disastrose di una politica eccessivamente avventurosa, e dispendiosa, che aveva generato una grave crisi finanziaria protrattasi fino al 1154⁵⁸, i reggitori del Comune preferirono dunque rinunciare, almeno per il momento, all'idea di acquisire il controllo diretto di porti lungo la costa iberica e affidarsi soprattutto all'azione diplo-

di particolare rischio, venne espressamente inserita nel testo della bolla con la quale, il 22 marzo 1162, Alessandro III investiva di ampi poteri, tra cui la legazia transmarina permanente, l'arcivescovo della città; IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Codice diplomatico*, I, docc. 203, 304; PISTARINO, *La capitale*, p. 216.

⁵⁵ *I Libri Iurium*, I/1, docc. 114-117.

⁵⁶ Su Enrico Guercio, importante figura di politico e diplomatico genovese della prima metà del XII secolo, cfr. BASSO, *Guercio, Enrico*.

⁵⁷ Le clausole del trattato prevedevano che già dopo il versamento della prima rata il conte sarebbe entrato in possesso dei beni; IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Codice diplomatico*, I, docc. 243-244. Nonostante questi accordi, abbiamo notizie di una comunità genovese dotata di privilegi e residente in Tortosa, in case site nel quartiere genovese, almeno fino al 1585; cfr. STRINGA, *Genova e la Liguria*, p. 253.

⁵⁸ *Annali genovesi*, I, pp. 35-37.

matica, favorita anche dalla “dimostrazione di forza” comunque offerta con la spedizione spagnola, seguendo quella che Giovanna Petti Balbi ha assai propriamente definita “politica del fondaco”⁵⁹.

Gli anni seguenti furono conseguentemente marcati dalla stipulazione di importanti accordi con i sovrani islamici della Penisola. Va innanzitutto ricordato a questo proposito il trattato siglato già nel giugno 1149 dall’ambasciatore genovese Guglielmo Lusio con l’emiro di Valencia e Murcia, Abū-Abd-Allah Muhammad ibn Said ben Mardanish (il *Rex Lupus* delle fonti), il quale, già preoccupato per l’indipendenza del proprio regno a causa della crescente pressione esercitata lungo le sue frontiere marittime e terrestri dagli Almohadi, era assai disponibile ad accettare di sottoscrivere anche clausole particolarmente pesanti pur di garantirsi la neutralità della flotta genovese e quindi la sicurezza di non correre particolari rischi dalla parte cristiana della Penisola. In tal modo l’ambasciatore ebbe buon gioco nell’ottenere da parte del sovrano non solo le garanzie richieste per i mercanti liguri che avessero operato nei suoi domini, comprensive dell’esenzione da dazi e tributi, ma anche la concessione al Comune di un tributo di 10.000 marabottini d’oro, da pagarsi in due rate, e di ben due fondaci (uno in Valencia e l’altro in Denia), che fornivano così quelle basi sicure lungo la rotta occidentale che si era precedentemente sperato di ottenere conquistandole con la forza⁶⁰.

L’importanza annessa dai genovesi a questo accordo, rinnovato nel 1161 da una successiva ambasceria⁶¹, è confermata dal fatto che i plenipotenziari del Comune vollero che venisse inserita negli accordi stipulati nel giugno 1162 con l’imperatore Federico I, fondamentali per il riconoscimento del ruolo svolto da Genova nel quadro del *Sacrum Imperium* al di qua e al di là del mare, una specifica limitazione all’impegno di reciproco sostegno da loro assunto nell’eventualità di campagne militari dello Svevo contro i sovrani islamici della Penisola, che prevedeva esplicitamente che tale impe-

⁵⁹ PETTI BALBI, *Genova e il Mediterraneo occidentale*, pp. 517-518.

⁶⁰ *I Libri Iurium*, I/1, doc. 118; IGUAL LUIS – NAVARRO ESPINACH, *Relazioni economiche tra Valencia e l’Italia*, pp. 63-66. Concessioni analoghe vennero comunque effettuate dal sovrano anche in favore di Pisa nel 1150, forse nel tentativo di bilanciare le forze in campo; cfr. AMARI, *I diplomi arabi del R. Archivio fiorentino*, pp. 239-240. Notiamo incidentalmente che Guglielmo Lusio prese parte nel 1153 alle trattative per la cessione di Tortosa a Raimondo Berengario IV, un fatto che conferma l’impressione che in Genova esistesse un gruppo di esponenti politici particolarmente interessato ed esperto nelle questioni relative ai contatti con il mondo iberico.

⁶¹ *Annali genovesi*, I, pp. 59-62; PETTI BALBI, *Genova e il Mediterraneo occidentale*, pp. 516-518.

gno sarebbe divenuto vincolante solo dopo la scadenza dei trattati in quel momento in vigore con gli emiri di Valencia e delle Baleari⁶².

Quest'ultimo riferimento, che secondo l'interpretazione datane da Percy E. Schramm sottintende una velata pressione nei confronti del conte di Barcellona⁶³, è per noi di particolare importanza, poiché ci conferma l'esistenza di un accordo anche con i sovrani delle Baleari, non pervenutoci, ma probabilmente da identificarsi con uno degli accordi con i musulmani di Spagna e del Marocco la cui sottoscrizione è ricordata in modo generico dagli *Annali* genovesi nel 1161 insieme a quello con Valencia⁶⁴, che consente di far rimontare i rapporti diretti con questo regno a un periodo ampiamente antecedente al trattato concluso il 1° giugno 1181 fra quello stesso Rodoano *de Mauro* che nel 1167 aveva condotto le trattative con Alfonso II d'Aragona, e Ishaq ibn Muhammad ibn Ali, all'epoca re di Maiorca, e successivamente riconfermato nel 1188, per una durata di venti anni, tra l'inviato genovese Nicola Leccanozze e Abū Muhammad Abd-Allah ibn Ishaq ibn Muhammad ibn Ali, succeduto nel governo del regno insulare nel 1187 al termine di un periodo di turbolenze dinastiche all'interno della casa regnante dei Banu Ghaniya⁶⁵.

L'esigenza avvertita dai genovesi di ottenere una riconferma di tali accordi è chiaramente legata all'ampiezza delle concessioni ottenute, che assicuravano loro libero accesso e vantaggiose condizioni in quello che era all'epoca uno dei crocevia principali dell'economia mediterranea⁶⁶, tanto che il suo controllo era ambito anche da Guglielmo II di Sicilia, il quale proprio per la conquista del regno balearico aveva vanamente richiesto un appoggio navale genovese durante la prolungata sosta che la flotta normanna aveva effettuato nel porto della città ligure nel corso dell'inverno 1180⁶⁷.

In cambio dell'esplicito impegno genovese a tutelare i sudditi del re che si fossero trovati nel territorio del Comune, e soprattutto a non armare legni da guerra contro le Baleari, veniva infatti concessa protezione alle navi

⁶² *I Libri Iurium*, I/2, doc. 285.

⁶³ SCHRAMM - CABESTANY - BAGUÉ, *Els primers comtes-reis*, pp. 33-34.

⁶⁴ *Annali genovesi*, I, pp. 61-62; ABULAFIA, *Gli inizi del commercio genovese a Maiorca*.

⁶⁵ IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Codice diplomatico*, II, docc. 133, 177; PISTARINO, *Genova e l'Islam*, pp. 196-199; GUICHARD, *L'Espagne et la Sicile musulmanes*, pp. 181-183. Sul ruolo dei Banu Ghaniya e del loro regno nel quadro della politica mediterranea del tempo, cfr. BEL, *Les Benou Ghanya*; DOXEY, *Diplomacy, war and trade*, pp. 40-48. Per la storia delle Baleari in epoca musulmana, cfr. ROSSELLÓ BORDOY, *L'Islam a les Illes Balears; Les Illes orientals d'al-Andalus*.

⁶⁶ Sull'importanza commerciale delle Baleari, cfr. SALICRÚ Y LLUCH, *Entre Cristianidad e Islam*, con ampia bibliografia.

⁶⁷ POLONIO, *Da provincia a signora del mare*, p. 172.

e ai mercanti genovesi in tutte le isole dell'arcipelago, ma soprattutto era prevista una specifica deroga allo *ius naufragii* con un'ampia protezione per i naufraghi e per coloro che fossero stati costretti ad attraccare in uno dei porti del regno, ai quali veniva riconosciuto espressamente il diritto a recuperare tutti i beni di loro proprietà che avessero potuto individuare, protezione che il testo latino dell'accordo, a differenza di quello arabo, estende anche, assai significativamente, ai corsari genovesi che fossero stati costretti a rifugiarsi nei porti balearici.

Le già ampie concessioni del 1181 vennero ulteriormente ampliate nel 1188: innanzitutto la protezione per le navi commerciali genovesi veniva estesa, con significativo riconoscimento dell'ampiezza dell'influenza del sovrano islamico e della centralità del suo regno nel quadro degli scambi economici nel bacino occidentale del Mediterraneo, a tutte le rotte che venivano percorse in direzione della Spagna e del Maghreb, mentre in Maiorca, oltre a vedersi confermata l'esenzione totale dai dazi, i genovesi ottenevano anche la concessione di un fondaco da edificarsi in un luogo di loro libera scelta, completo di un forno, dell'autorizzazione all'uso esclusivo di un *balneum* in un giorno della settimana, e soprattutto di una chiesa dove professare liberamente la loro religione.

Anche se il progetto, a lungo accarezzato, di controllare direttamente alcuni dei principali scali portuali posti lungo la rotta occidentale, trasformandoli in insediamenti genovesi, era quindi da considerarsi fallito, il Comune ligure riuscì comunque ad assicurarsi nell'area compresa fra il Mezzogiorno francese e la Penisola iberica, grazie a un accorto bilanciamento fra azioni diplomatiche e manifestazioni di potenza militare, una posizione di assoluto predominio economico e di notevole prestigio politico, sia nel campo cristiano sia in quello islamico⁶⁸, confermata da vari accordi diplomatici nel corso dei decenni successivi, che sarebbe stata seriamente rimessa in discussione solo dal deciso avviarsi dell'ascesa di Barcellona a potenza commerciale di prima grandezza nel corso della seconda metà del XIII secolo.

Se infatti il tema dominante delle relazioni diplomatiche genovesi con il mondo iberico, e soprattutto con la Catalogna-Aragona, nel corso del XII secolo era stato quello delle concorrenti mire di egemonia politica ed economica sul Mezzogiorno francese e del controllo delle rotte commerciali che collegavano l'Italia al Maghreb lungo le coste iberiche, nel corso del

⁶⁸ Sullo sviluppo del commercio genovese con le Baleari negli ultimi decenni del XII secolo, cfr. ABULAFIA, *A mediterranean emporium*, pp. 108-110.

XIII secolo la progressiva trasformazione della situazione politica, militare ed economica dell'area portò a un nuovo tipo di approccio, mirato soprattutto a garantire la presenza delle comunità mercantili genovesi nei punti cruciali del nuovo sistema economico che andava configurandosi nel bacino occidentale del Mediterraneo e, in prospettiva, lungo le coste europee dell'Atlantico.

Chiaramente, anche in questa nuova fase, l'interlocutore principale del Comune ligure fu, quasi obbligatoriamente, la Corona d'Aragona, sempre più impegnata a perseguire la via del proprio sviluppo come grande potenza mediterranea, ma, come si vedrà, i governanti genovesi furono ben attenti a cogliere, anche in funzione antiaragonese, le occasioni che poteva offrire loro lo scenario politico ed economico degli altri regni iberici, tanto cristiani, quanto musulmani.

La rispondenza dell'atteggiamento della diplomazia genovese all'evoluzione della situazione politica della Penisola è ben evidenziata dal lungo silenzio delle fonti che anche per quest'area, come per il Mezzogiorno francese, coincide con gli anni tormentati della crociata antialbigese e con le sue catastrofiche conseguenze, anche se la carenza di rapporti a livello statale non implicò certamente un rallentamento delle attività commerciali genovesi in direzione della Spagna, tanto cristiana quanto islamica, e del Maghreb, dove proprio nei primi decenni del XIII secolo i genovesi trovarono modo di compensare almeno in parte le perdite economiche subite in conseguenza della loro quasi totale esclusione dall'area dell'ex Impero bizantino, provocata dall'istituzione del monopolio commerciale veneziano dopo la IV Crociata, e dal contemporaneo declino dei flussi commerciali diretti verso la Siria-Palestina⁶⁹.

L'evidente necessità di consolidare la presenza genovese nel quadro di una Corona d'Aragona che sotto Giacomo I, soprattutto dopo la conquista di Maiorca⁷⁰, stava avviandosi a divenire una delle grandi protagoniste della politica mediterranea risalta anche dagli accordi diplomatici stipulati fra il giugno 1230 e il maggio 1231, finalizzati a due scopi principali: in primo luogo la definizione conclusiva di qualsiasi motivo di controversia ancora pendente fra genovesi e catalano-aragonesi, sia per motivi privati, sia in conseguenza di atti pubblici, e in secondo luogo la regolamentazione, non meno importante agli occhi dei genovesi, della questione della presenza di

⁶⁹ Sullo sviluppo del commercio genovese in direzione della Penisola iberica fra 1190 e 1253 si vedano le osservazioni di CONSTABLE, *Genoa and Spain*, pp. 644-645.

⁷⁰ Sulla conquista delle Baleari, cfr. SANTAMARÍA ARÁNDEZ, *La expansión político-militar de la Corona de Aragón*.

una loro comunità mercantile nel regno balearico appena annesso ai domini del conte-re.

Come si è visto, i mercanti liguri erano da lungo tempo presenti in forma organizzata nel regno insulare grazie agli accordi stipulati nell'ultimo ventennio del XII secolo con i sovrani Banu Ghaniya che sono stati più sopra esaminati, e pertanto l'esigenza di assicurarsi la conferma della possibilità di continuare a operare liberamente su quella che costituiva una delle principali piazze commerciali del Mediterraneo occidentale dell'epoca⁷¹ si configurava come un obiettivo assolutamente primario per il governo del Comune.

Non meno importanti erano però altre questioni, che potevano costituire motivi di frizione fra le due parti e quindi divenire un ostacolo alla pacifica coesistenza economica, e proprio da tali questioni l'ambasciatore genovese Andrea *de Cafaro* avviò, su mandato del suo governo, le trattative con il Conquistatore ancora fresco dei recenti trionfi militari: uno degli aspetti principali sui quali le due parti furono costrette per l'ennesima volta a tornare a confrontarsi fu quello della somma – ammontante, per espresso riconoscimento del sovrano, alla cifra di 8.000 marabottini (cioè quasi la metà della cifra originaria, senza tenere conto di eventuali svalutazioni intervenute nel frattempo, corrispondente in sostanza alla seconda rata del pagamento promesso, evidentemente mai versata dopo la consegna dei possedimenti genovesi a Raimondo Berengario IV) – ancora dovuta dalla Corona alle casse del Comune per la transazione che aveva portato alla cessione dei beni genovesi in Tortosa, una questione che non era stata risolta neanche dopo gli accordi a loro tempo sottoscritti da Alfonso II⁷², ma, al di là di questa pur importante cifra, ai genovesi premeva evidentemente di ottenere dal conte-re la conferma sostanziale delle concessioni che avevano a loro tempo ottenute dall'emiro di Maiorca, e anche in questo caso, valutando evidentemente l'importanza di ottenere il pieno appoggio genovese anche sotto il profilo economico, Giacomo I accettò di effettuare in loro favore una concessione che a grandi linee ricalcava quella contenuta nel trattato del 1188: ai mercanti genovesi veniva pertanto concessa una piazza con le case adiacenti, un giardino, una chiesa per il loro uso e rendite sufficienti a mantenere cinque chierici destinati a officiarvi il culto divino, una concessione, quest'ultima,

⁷¹ ABULAFIA, *A mediterranean emporium*; ID., *El comercio y el reino de Mallorca*.

⁷² Nell'ottobre del 1167, con un atto datato da Arles, il conte-re aveva riconfermato il suo obbligo in proposito, impegnandosi a saldare quanto ancora dovuto entro il termine di due anni a partire dal 1° novembre successivo; cfr. VENTURA, *Alfons el Cast*, p. 135; RUIZ DOMENEC, *Genova y Barcelona*, pp. 71-74.

con la quale il conte-re riprendeva letteralmente uno degli impegni assunti dal suo avo in occasione della spedizione di Tortosa⁷³.

L'accordo stipulato in questi termini consentiva dunque non solo di chiudere la maggior parte delle cause di contenzioso vertenti fra le due parti, ma, dal punto di vista genovese, scongiurava innanzitutto l'eventualità che lo scalo maiorchino divenisse, almeno per il momento, un'area di esclusivo predominio economico della nuova e aggressiva borghesia commerciale catalana, e soprattutto assicurava la possibilità di continuare a utilizzare i porti balearici come punto di appoggio lungo la rotta verso le coste marocchine che proprio in quegli anni era al centro dell'attenzione politica ed economica delle classi dirigenti genovesi.

A questo scopo, nella primavera del 1233, dopo aver siglato a Tarragona con il conte-re, all'epoca impegnato nell'organizzazione della spedizione per la conquista di Valencia⁷⁴, un importante accordo che garantiva ai rappresentanti del Comune in Maiorca un'autonoma giurisdizione relativamente alle cause civili che avessero interessato i loro concittadini, riservando alla giustizia regia solo l'ambito della giustizia criminale e il diritto di appello⁷⁵, l'ambasciatore genovese Oberto della Volta si recò personalmente nell'isola per perfezionare gli accordi con i rappresentanti locali del potere regio e per definire altre questioni ancora pendenti dalle quali avrebbero potuto generarsi problemi per il pacifico sviluppo delle attività commerciali genovesi.

La prima preoccupazione di Oberto fu infatti quella di concludere con Nunyo Sanç, conte di Rossiglione e Cerdagna, un trattato di amicizia che venne siglato il 27 maggio 1233⁷⁶ e che metteva fine a un lungo strascico di violenze risalente al periodo in cui il padre del conte aveva esercitato il governo della Provenza, un successo diplomatico che sicuramente facilitò la definizione degli altri accordi, conclusi nei giorni successivi con il *dominus Maiorice*, Pietro del Portogallo⁷⁷, mediante i quali venivano rese efficaci nella pratica le concessioni di Giacomo I.

⁷³ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 301. Sugli insediamenti commerciali italiani, cfr. FERRER I MALLOL, *Els italians*.

⁷⁴ UBIETO ARTETA, *La reconquista de Valencia y Murcia*.

⁷⁵ *I Libri Iurium*, I/6, doc. 943.

⁷⁶ *I Libri Iurium*, I/6, doc. 944.

⁷⁷ Su Pietro del Portogallo, figlio minore di Sancho I di Portogallo e nipote per parte di madre di Raimondo Berengario IV, singolare figura di principe-avventuriero il quale aveva accettato la proposta di Giacomo I di scambiare la contea di Urgell, pervenutagli in eredità dalla defunta moglie Arembiaix, con la signoria di Maiorca (soggetta a pesanti limitazioni nell'autonomia dal fatto che il sovrano si era comunque riservato il controllo delle principali fortezze e la ratifica degli atti di pace e tregua), cfr. MARTÍNEZ FERRANDO, *La tragica storia*, pp. 34-36.

Venivano infatti innanzitutto indicati con precisione ampiezza e confini del fondaco all'interno della città di Maiorca: l'area destinata al quartiere genovese, al cui interno si trovavano due moschee, una delle quali destinata a diventare la chiesa della comunità, era posta nelle vicinanze del vecchio cimitero islamico, mentre i beni fondiari destinati al sostentamento dei chierici, per un complesso di dieci *iovate*, erano sparsi al di fuori del centro urbano in quattro diversi casali nell'area di Pollença; seguiva quindi un riconoscimento dell'autonoma giurisdizione civile di cui avrebbe goduto la comunità genovese insediata nell'isola, ma veniva soprattutto definita dettagliatamente la questione della protezione e libertà di commercio che le parti si promettevano reciprocamente per i propri mercanti, con l'esplicito impegno a un pronto risarcimento di eventuali danni derivanti da atti di pirateria⁷⁸.

Tuttavia, nonostante le disposizioni contenute negli accordi con il conte, non erano pochi i problemi che ancora ostacolavano l'organizzazione dell'insediamento genovese in Maiorca, ed essi non derivavano unicamente dalla possibile contrapposizione di interessi con i rappresentanti locali del potere regio, o con gli esponenti della borghesia commerciale catalana che consideravano Maiorca come un loro spazio di attività esclusivo, ma andavano anche a toccare questioni strettamente connesse alla sfera di autorità dell'episcopato locale e al livello di autonomia che le comunità mercantili straniere potevano rivendicare nei suoi confronti sulla base degli accordi diplomatici e delle concessioni effettuate dai sovrani.

Ciò è reso evidente dal tenore dell'intervento del pontefice Innocenzo IV (il genovese Ibleto Fieschi) il quale, il 24 novembre 1246, mentre era impegnato a organizzare a Lione il Concilio che avrebbe dovuto scomunicare e deporre l'imperatore Federico II, fu costretto a sollecitare a nome dei propri compatrioti il vescovo di Maiorca affinché consentisse ai rappresentanti del Comune di avviare finalmente la costruzione della cappella di San Lorenzo sul terreno che era stato loro donato dal conte al fine di adempiere finalmente ai termini dell'accordo del 1233⁷⁹.

Mentre in tal modo veniva definito, sia pure con numerosi problemi, incertezze e lungaggini derivanti dalle reciproche resistenze, il quadro che avrebbe dovuto regolare una loro pacifica convivenza nel Mediterraneo occidentale con la nuova potenza politica e commerciale catalano-aragonese,

⁷⁸ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 307-309. Non sappiamo se tali concessioni coincidessero, almeno in parte, con l'area dove i genovesi erano già insediati in epoca islamica.

⁷⁹ *I Libri Iurium*, I/6, doc. 954.

i genovesi non perdevano tuttavia d'occhio l'evoluzione della situazione in altre aree di importanza strategica primaria per lo sviluppo della loro rete commerciale, come l'Andalusia.

Come si è visto, già ai tempi dell'alleanza con Alfonso VII essi avevano sperato che la collaborazione con il sovrano castigliano avrebbe potuto consentire loro di insediarsi nei principali porti andalusi, e soprattutto nel centro nevralgico di Siviglia, una speranza che era andata in quell'occasione delusa, ma che non era stata certamente abbandonata.

È assai probabile che, almeno in occasione del trattato che sappiamo essere stato stipulato nel 1231 con gli Almohadi, sul quale si ritornerà più avanti, il Comune avesse ottenuto la conferma della possibilità per i propri mercanti di insediarsi nella metropoli andalusa, anche se l'assenza del testo dell'accordo consente solo di avanzare ipotesi⁸⁰; tuttavia, è certo che, meno di due anni dopo la conquista della città da parte di Ferdinando III, essi si affrettarono a concludere con il re un accordo che permettesse loro di approfittare delle enormi possibilità offerte dal porto sul Guadalquivir⁸¹.

Già il 29 gennaio del 1251, infatti, l'ambasciatore genovese Niccolò Calvo ottenne dal sovrano la concessione perpetua al Comune, e segnatamente a quei genovesi (evidentemente già insediatisi da tempo in città) che avevano donato al re quale canone censitorio la somma di 1.000 *maravedis*, di un ampio quartiere in prossimità dell'Alcázar reale di Siviglia, accanto al quale ancora attualmente si trova la *calle de Génova*⁸², compreso fra la piazza antistante la cattedrale di Santa Maria (l'antica Grande Moschea di Aljama, consacrata dal 1248 al culto cristiano) e la nuova chiesa degli Scalzi; all'interno di questa vasta area, sita in prossimità delle strutture del porto fluviale (dove in seguito maestranze genovesi avrebbero sovrinteso alla realizzazione della nuova Darsena), i membri della comunità avrebbero potuto liberamente costruire una chiesa, un forno, un bagno e tutte le case che desideravano, disponendo liberamente di tutti gli edifici esistenti con la sola eccezione, oltre ovviamente alle *alcacerías*, del fon-

⁸⁰ Sulla questione della presenza genovese nella Spagna meridionale, e particolarmente in Siviglia, in epoca islamica, soprattutto dopo la rioccupazione di Almeria a opera degli Almohadi, cfr. PISTARINO, *Genova e Barcellona*, pp. 81-84; ID., *Genova e l'Islam*, pp. 190-193; FANTONI, *L'insediamento genovese a Siviglia nei secoli XII e XIII*.

⁸¹ Già sotto il 1249, gli Annali del Comune ricordano l'avvio di trattative in questo senso; *Annali genovesi*, III, pp. 183-185.

⁸² Nel 1346 Alfonso XI concesse ai genovesi l'uso esclusivo di questa *calle*, autorizzandoli ad acquistare a prezzo equo tutte le case lungo il suo percorso che avessero ritenuto necessarie per lo svolgimento delle loro attività; GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Genoveses en Sevilla*, pp. 121-122.

daco destinato alla vendita del tonno e di alcune case oggetto di precedenti donazioni personali del re, le quali avrebbero però potuto essere vendute solo a genovesi (un particolare, quest'ultimo, che sarebbe stato oggetto di una specifica conferma dieci anni più tardi da parte del suo successore, Alfonso X)⁸³.

A completamento di questa donazione, che consolidava in modo determinante la presenza genovese in città, il sovrano castigliano sottoscrisse, il 22 maggio successivo, l'accordo di fondamentale importanza con il quale concedeva ai mercanti genovesi attivi in Siviglia un loro statuto per l'esercizio del commercio, comprensivo di importanti esenzioni, un documento che non a caso venne successivamente trascritto all'inizio del "Libro dei privilegi" della nazione genovese⁸⁴.

Dopo aver chiarito la questione della proprietà degli immobili del nuovo quartiere genovese, e aver sottolineato che, pur potendo il Comune scegliere liberamente un cappellano per officiare la chiesa che gli era stata concessa, questi sarebbe stato soggetto all'autorità dell'arcivescovo di Siviglia (evidentemente per tutelarsi da polemiche come quelle che erano sorte in altre situazioni simili), il re fissava al 5% l'importo delle tasse sul commercio di importazione, e al 2,5% per quello di esportazione, con l'eccezione della più importante derrata esportata dalla regione, l'olio, sulla quale gravava una tassa di un denaro d'argento per ogni giara, concedendo invece la totale esenzione per le merci che avessero solo attraversato il territorio e per la compravendita del corpo delle navi. Successivamente veniva stabilito con precisione il regime dei dazi che i mercanti avrebbero dovuto rispettare nel caso avessero toccato nel corso del loro viaggio anche porti musulmani, come quelli dei territori di Granada, Murcia e Jerez, con i signori dei quali il sovrano castigliano aveva stabilito dei patti, nel qual caso i dazi avrebbero dovuto essere pagati localmente secondo gli accordi che i genovesi avessero eventualmente avuto con i singoli sovrani, pagando tasse al re solo nel caso avessero rivenduto successivamente merci a Siviglia o in un altro porto castigliano, o se invece avessero attraccato in porti successivamente conquistati dal re, ai quali veniva espressamente esteso il regime di dazi stabilito per Siviglia.

Ancor più importanti erano tuttavia le clausole che stabilivano il diritto dei genovesi di nominare due consoli ai quali affidare il governo della loro comunità e soprattutto l'esercizio dell'autorità giudiziaria nelle cause ci-

⁸³ *I Libri Iurium*, I/4, doc. 795; STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 244-245.

⁸⁴ *Ibidem*, doc. 721; *El libro de los privilegios de la nación genovesa*, doc. 2.

vili (con la consueta riserva alla giurisdizione regia delle cause criminali e del diritto di appello, limitato però ai sudditi castigliani o ai genovesi che avessero ottenuto lo statuto di *vecino* dall'amministrazione cittadina di Siviglia), sulle quali si sarebbe fondata l'organizzazione amministrativa della potente comunità genovese nei secoli seguenti⁸⁵, e il riconoscimento della non applicabilità ai mercanti genovesi delle rappresaglie eventualmente derivanti dalle azioni di corsari genovesi dichiarati *rebelles et inobedientes* al Comune in cambio dell'impegno genovese a punire i malfattori in caso di cattura e a restituire i beni predati ed eventualmente recuperati, che costituiva una concessione di rilievo assolutamente essenziale nel quadro sempre più complesso e violento dell'attività navale del Mediterraneo dell'epoca, alla quale si aggiungeva l'impegno del sovrano a rendere giustizia contro i propri sudditi che avessero compiuto atti di pirateria contro i genovesi, o contro gli stranieri che avessero commesso delitti di tal genere all'interno dei suoi domini.

Il tono generalmente cordiale delle relazioni instaurate dai genovesi con i regni iberici intorno alla metà del XIII secolo, confermato dagli accordi sopra esaminati, si riflette anche in dati assai significativi, come il fatto che in occasione della grande crisi determinatasi in San Giovanni d'Acri con la cosiddetta "Guerra di San Saba" del 1256-1258, sulla quale si tornerà nel prossimo capitolo, tra i pochi a rimanere solidali con i genovesi fossero stati, oltre agli anconetani, per l'appunto i membri della comunità catalana, un particolare che costituisce un evidente segnale del permanere di una sostanziale concordia fra le due realtà⁸⁶.

Effettivamente, come si è già rilevato, negli anni intercorsi fra il grave tracollo subito dai loro traffici commerciali nel Levante e il decollo della nuova realtà economica che, quale conseguenza del trattato siglato a Ninfio il 13 marzo 1261 con l'imperatore di Nicea Michele VIII Paleologo, li avrebbe visti protagonisti nella *Romania* e nel Mar Nero, i genovesi incrementarono ulteriormente il volume del loro interscambio commerciale con la Penisola iberica e con il Maghreb, trovando in questi spazi la possibilità di rimediare alle perdite subite nel settore orientale del Mediterraneo⁸⁷.

Tale incremento comportava però la possibilità di un consequenziale aumento del rischio di attriti proprio con quei mercanti catalani che ancora nel 1258 erano schierati dalla parte di Genova e quindi di provocare una con-

⁸⁵ GONZÁLEZ JIMÉNEZ – BELLO LEÓN, *El puerto de Sevilla*; PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria*, pp. 153-166.

⁸⁶ *Annali genovesi*, IV, p. 36; PISTARINO, *Genova e Barcellona*, pp. 85-86.

⁸⁷ PISTARINO, *Genovesi*, pp. 68-70, 112-115.

catenazione di eventi problematici, ma la necessità di mantenere buone relazioni commerciali con il Comune ligure evidentemente prevaleva ancora all'epoca sull'orgoglio dei sovrani di Barcellona che, almeno per il momento, consideravano i genovesi dei *partners* tanto commerciali, quanto politici, di importanza fondamentale per il consolidamento della loro espansione⁸⁸.

Tale ruolo era destinato a risaltare ancora maggiormente dopo la morte di Giacomo I, quando la suddivisione del complesso dei suoi regni tra i figli Pietro e Giacomo, disposta nel suo testamento per venire incontro alle esigenze della prole del suo secondo matrimonio, comportò un indubbio, seppur temporaneo, indebolimento del dinamismo espansionistico della Corona⁸⁹.

Soprattutto il neonato Regno di Maiorca, con la sua struttura territoriale fragile e dispersa e la sua vocazione preminentemente commerciale⁹⁰, si dimostrava particolarmente permeabile alla penetrazione economica genovese, che manteneva alto il proprio tradizionale interesse verso l'arcipelago maiorchino, i suoi porti e le sue produzioni. Ciò è dimostrato dalla rapidità con la quale il governo genovese provvide a inviare i propri ambasciatori presso il giovane Giacomo II di Maiorca, al fine di ottenere dal nuovo re la riconferma delle donazioni e dei privilegi a loro tempo concessi da suo padre alla comunità genovese residente nell'isola, e possibilmente un loro ampliamento.

Meno di un anno dopo la sua incoronazione, l'8 luglio 1277, il nuovo sovrano, accedendo a tali richieste, concesse infatti ai mercanti genovesi un fondaco anche in Montpellier⁹¹, assicurando loro in tal modo un importante punto di irradiazione e controllo nell'area a cavallo fra le terre francesi e quelle catalane.

Il consolidamento delle posizioni acquisite nel Mediterraneo occidentale rispondeva alle esigenze di Genova che, appena uscita vittoriosa dal conflitto con Carlo I d'Angiò, si stava preparando ad affrontare le sfide decisive che avrebbero stabilito definitivamente gli equilibri politici ed economici del bacino occidentale del mare interno e aveva quindi necessità di assicurarsi l'amicizia, o quantomeno la neutralità, delle potenze iberiche,

⁸⁸ Sul fatto che a Genova, ancora in questo momento, si tendesse a sottovalutare il potenziale economico-politico della Corona d'Aragona, cfr. PISTARINO, *Genova e Barcellona*, pp. 86-87.

⁸⁹ MARTÍNEZ FERRANDO, *La tragica storia*, pp. 36-48.

⁹⁰ *Ibidem*, pp. 49-63; ABULAFIA, *The Problem of the Kingdom of Majorca. 1: Political Identity*.

⁹¹ *I Libri Iurium*, I/6, doc. 942.

tanto cristiane quanto islamiche, al fine di poter concentrare i propri sforzi nei confronti degli Angioini e soprattutto dei pisani⁹².

Il Regno di Maiorca presentava inoltre un ulteriore elemento di attrazione commerciale agli occhi dei mercanti genovesi, e cioè le saline di Ibiza, che costituivano uno dei maggiori centri di approvvigionamento della preziosa derrata in tutto il bacino del Mediterraneo, e in particolare per quanto riguardava la rete commerciale genovese⁹³; non a caso, dunque, una delle principali testimonianze dei contatti diplomatici maiorchino-genovesi di quest'epoca è costituita dal testo degli accordi stipulati il 21 maggio 1282 dai due Capitani del Popolo di Genova, Oberto Doria e Oberto Spinola, con Guillem Gall e Berenguer Coma, giunti a Genova in qualità di delegati del re Giacomo II, di Bernardo, arcivescovo di Tarragona e signore di Ibiza, del preposito della cattedrale di Tarragona e di tutta la comunità di Ibiza per definire le questioni relative al commercio del sale; tra le altre concessioni, gli inviati garantirono solennemente il rispetto di alcune convenzioni relative all'acquisto di sale da parte di mercanti genovesi, nonché l'assunzione da parte della comunità di Ibiza anche dell'onere della manutenzione dei luoghi destinati all'immagazzinamento temporaneo del sale destinato alla vendita e del pagamento dello stipendio dei misuratori che avrebbero prestato la propria opera per conto degli acquirenti genovesi⁹⁴.

A queste concessioni, i due Capitani affiancarono però il giorno successivo un'altra serie di richieste, che i due plenipotenziari avrebbero dovuto trasmettere ai propri rappresentanti perché venissero approvate e che ci consentono di avere un quadro più preciso dello sviluppo della comunità mercantile genovese insediatasi a Ibiza⁹⁵: oltre alla garanzia della fornitura di ceste e cuffe in quantità sufficiente per effettuare i carichi e al permesso di raccogliere liberamente il legname che fosse stato necessario, le autorità del Comune richiedevano infatti che la comunità di Ibiza facesse costruire a proprie spese nei pressi del caricatore del sale una loggia e due pozzi d'acqua a uso dei mercanti genovesi, addossando pertanto alla comunità locale un onere finanziario di non piccola entità, e che questa garantisse inoltre piena assistenza agli stessi in caso di naufragio, assicurando la restituzione dei beni eventualmente recuperati, nonché totale esenzione da pignoramenti, bandi e rappresaglie. L'autorità regia e quella dell'arcivescovo di

⁹² CARO, *Genova*, I, pp. 220-227, 279-364; IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Jacopo D'Oria e i suoi Annali*, pp. 180-199, 206-212.

⁹³ HOCQUET, *Ibiza, carrefour du commerce maritime*.

⁹⁴ *I Libri Iurium*, I/7, doc. 1170 (con inserta menzione degli atti di procura).

⁹⁵ *Ibidem*, doc. 1171.

Tarragona avrebbero inoltre dovuto concedere alla comunità genovese insediata nell'isola di avere uno o due consoli, ai quali sarebbe stata demandata l'autorità sulle cause che fossero sorte *inter Ianuenses et qui pro Ianuensibus distringuntur*, fatta salva la possibilità per la curia locale di ricevere appelli nei casi di crimini che comportassero l'irrogazione della *pena sanguinis*, con una evidente e consistente limitazione dell'autorità dei tribunali regi.

Il quadro che emerge da queste richieste è chiaramente quello di una comunità già fortemente radicata, che premeva per ottenere una autonomia sempre più larga rispetto alla giurisdizione delle autorità locali (fatto che inevitabilmente doveva aver provocato degli attriti, dei quali si può individuare una traccia nella esplicita richiesta genovese di rimuovere dalla sua carica Bernat *Forcea*, scriba delle saline, un funzionario regio che doveva evidentemente aver intralciato in qualche modo l'esplicarsi dell'attività dei mercanti liguri nell'isola) e poteva permettersi di esercitare tali pressioni apertamente e con consistenti probabilità di successo in virtù del ruolo strategico che si era evidentemente ormai assicurata nell'ambito del commercio di esportazione del principale prodotto dell'isola, dalla cui espansione dipendeva l'incremento delle entrate nelle casse del re e dell'arcivescovo, e della sostanziale debolezza dell'autorità politica locale⁹⁶.

Se la situazione particolare del Regno di Maiorca consentiva dunque al Comune ligure di imporre in modo palese la propria superiorità, le stesse autorità genovesi non potevano però nascondersi le difficoltà crescenti nei rapporti intercorrenti fra Genova e la Corona d'Aragona nell'ultimo quarto del XIII secolo, determinate, oltre che dall'affermazione della nuova potenza catalano-aragonese in ambiti che i genovesi erano ormai abituati a considerare tradizionalmente come di loro competenza, anche dal costante aumento dell'interesse commerciale genovese per le rotte che attraversavano il mare interno in direzione est-ovest, collegato alla riapertura della rotta marittima diretta dal Mediterraneo all'Europa atlantica operata dalle navi genovesi nel 1278, che ovviamente portava il sistema di rotte genovesi ad attraversare proprio quegli spazi marittimi sui quali la Corona tentava di imporre una forma di controllo esclusivo⁹⁷.

⁹⁶ Sulla difficile situazione del Regno in questi anni, cfr. MARTÍNEZ FERRANDO, *La tragica storia*, pp. 72-81.

⁹⁷ DOEHAERD, *Les galères génoises*; LOPEZ, *I primi passi*; ID., *Majorcans and Genoese on the North Sea Route*; PETTI BALBI, *Mercanti e "nationes"*; BASSO, *Note sulla comunità genovese a Londra*.

La necessità di rispondere alle esigenze di sfruttamento della nuova rotta commerciale, che non potevano essere integralmente soddisfatte dalla sola presenza a Siviglia, per quanto ben inserita e prospera potesse essere la comunità genovese che si era radicata nella metropoli andalusa, spinse i genovesi a ricercare soluzioni alternative, in particolare tramite negoziati con il regno nasride di Granada⁹⁸. È stato infatti già più volte rilevato dalla letteratura storiografica dedicata all'argomento come la perfetta coincidenza di tempi fra l'apertura della rotta atlantica da parte dei genovesi e la sottoscrizione del primo trattato a noi noto che regoli in modo dettagliato le relazioni commerciali e politiche tra Genova e Granada non possa essere frutto di una semplice casualità⁹⁹.

Il trattato concluso il 10 ottobre 1278 fra il re di Granada Abū-Abd-Allah Muhammad II al-Faqih, agente anche a nome del figlio Abū-Abd-Allah Muhammad III al-Maijlu, e gli ambasciatori genovesi Samuele Spinola e Bonifacio Embriaco, e ratificato in Genova il 18 aprile 1279 alla presenza dell'ambasciatore granadino Abū-l-'Abbas ibn Abd-al-Rahman¹⁰⁰, giungeva, è vero, a regolare gli aspetti amministrativi e giuridici di una presenza genovese nel regno nasride che numerose evidenze documentarie attestano essere a quell'epoca ormai di antica data e ben strutturata¹⁰¹, ma soprattutto regolamentava in modo preciso ed efficace i criteri che avrebbero da allora in poi regolato il commercio di esportazione genovese dal Regno e il passaggio dei vascelli genovesi dai porti nasridi.

Come è stato osservato, già le modalità di redazione e conferma del trattato (redatto in latino e datato secondo il calendario cristiano, senza tracce della tradizione diplomatica islamica, e confermato solennemente a Genova in presenza dei Capitani del Popolo) segnalano la posizione di forza conseguita dal Comune nei confronti del regno islamico, che viene del resto

⁹⁸ Il crescente interesse genovese per Granada in questo periodo è dimostrato anche dalla presenza nel testo degli Annali, in un momento in cui l'attenzione maggiore del redattore era rivolta agli eventi del Levante e di Costantinopoli, di un sia pur breve resoconto degli avvenimenti della rivolta anticastigliana guidata dal re di Granada Muhammad I ibn al-Ahmar fra il 1261 e il 1264, che chiaramente minacciava gli interessi genovesi non solo a Siviglia, ma nello stesso regno nasride; *Annali genovesi*, IV, p. 58. Il Lopez ricollega alle conseguenze di questa rivolta l'abbandono dei preparativi della spedizione navale che Ugo Vento, in qualità di Ammiraglio di Castiglia, stava organizzando a Genova nel 1264, presumibilmente per un attacco contro i Merinidi; cfr. LOPEZ, *Ugo Vento*, pp. 4-6.

⁹⁹ GARÍ, *Genova y Granada*; PISTARINO, *Tra Genova e Granada*, pp. 199-203; LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *Comercio exterior del Reino de Granada*, pp. 134-136; GARÍ – SALICRÚ I LLUCH, *Las ciudades del triangulo*, pp. 190-193.

¹⁰⁰ *I Libri Iurium*, I/7, doc. 1187.

¹⁰¹ PISTARINO, *Tra Genova e Granada*, pp. 200-202.

ampiamente confermata dall'esame delle sue clausole, anche se in cambio da parte genovese viene esplicitato un pieno riconoscimento della sovranità dei Nasridi e del loro ruolo di guida dell'Islam iberico¹⁰².

Dopo una prima serie di clausole dedicate alla protezione che il re dovrà accordare ai mercanti genovesi in un'area che si estende dalle coste spagnole a quelle nordafricane e alla regolamentazione dello *ius naufragii* (dalla cui applicazione essi vengono esclusi), si passa infatti alle clausole relative alla situazione della comunità mercantile genovese residente e all'esercizio del commercio, che costituiscono il vero "cuore" del trattato e consentono di comprendere quale fosse già all'epoca l'estensione della penetrazione commerciale genovese nel territorio nasride e quali le sue potenziali linee di sviluppo.

La comunità, alla quale viene assicurata la proprietà di fondaci comprendenti case, magazzini, chiesa, forno e bagno in tutte le città del Regno dove vorrà insediarsi, la cui eventuale ristrutturazione verrà effettuata a spese del re, avrà diritto di essere governata da consoli che disporranno della piena autorità giudiziaria su tutti i genovesi, e anche sulle cause mosse da sudditi grenadini nei confronti di genovesi, mentre nel caso contrario la causa dovrà essere discussa di fronte al qadi della Dogana, e definita nello spazio di 15 giorni. I genovesi sono inoltre dichiarati immuni dall'applicazione di rappresaglie e le eredità giacenti dei mercanti eventualmente defunti a Granada dovranno essere consegnate al loro console dalle autorità locali.

L'analisi di queste clausole propone l'immagine di una comunità forte e radicata, che preme per ottenere una sanzione legale, e un possibile ampliamento e consolidamento, della situazione privilegiata nella quale si trova grazie al ruolo di primaria importanza che evidentemente gioca nel quadro del commercio estero dello Stato nasride, come confermano le disposizioni relative ai dazi sulle merci importate ed esportate e sugli impieghi di denaro contante investito tanto in operazioni commerciali quanto nella compravendita o nel nolo delle navi, che ci presentano i mercanti liguri nell'atto di agire nei porti granadini (dove, in forza di una clausola specifica, dispongono addirittura di uno *scriba* incaricato, con piena autorità legale, delle registrazioni commerciali) come se fossero in un territorio di propria competenza, dove dispongono liberamente dell'attività e della retribuzione dei torcimanni e dei facchini, imponendo le proprie regole al go-

¹⁰² PISTARINO, *Genova e l'Islam*, pp. 197-199; GARI, *Genova y Granada*, pp. 187-188. Sull'argomento in generale, cfr. AIRALDI, *Genovesi nel mondo islamico*.

verno locale, impressione accentuata dal fatto che essi richiedono e ottengono persino di potersi muovere liberamente anche negli spazi extraurbani, per andare a cacciare nelle campagne *pro eorum solacio*¹⁰³.

L'inserimento dell'interscambio genovese-granadino in un quadro assai più ampio e complesso di quello di un semplice rapporto bilaterale viene confermato dalle clausole finali del trattato, che prevedono l'assoluta libertà per i mercanti genovesi di muoversi dentro e fuori il Regno e di attraversarne le frontiere, soprattutto in direzione della Castiglia e del porto di Siviglia, con la sola eccezione del divieto di raggiungere direttamente il territorio dei Banu Ašqīlūla, il clan ribelle ai Nasridi che in quel momento controllava la città portuale di Malaga (ma, si badi, non di avere rapporti in generale con questi ultimi)¹⁰⁴. Del resto, l'appoggio contro i nemici musulmani (esclusi ancora una volta quelli con i quali Genova ha trattati di commercio e neutralità) è l'unico vantaggio che il Comune acconsente a garantire al sovrano nasride in cambio delle sue ampie concessioni in materia commerciale, a proposito delle quali viene anche concordato che nessuna novità dovrà essere introdotta unilateralmente dal governo granadino, specificando però che le spese di armamento delle galee eventualmente fornite a questo scopo dovranno essere sostenute dalle casse granadine¹⁰⁵.

Si trattava indubbiamente di un assetto diplomatico che poneva i contraenti in una situazione di forte disparità, ma il rinnovo integrale del trattato – concordato dall'ambasciatore genovese Leonardo Mazzucco il 20 febbraio 1295 e registrato in forma ufficiale a Granada per volontà del suo successore Guglielmo Doria, nella cui casa avviene l'atto, il 21 gennaio del 1298 (registrazione avvenuta, assai significativamente, secondo uno stile assolutamente genovese: per mezzo di un atto rogato dal notaio Pietro Clesia, evidentemente lo *scriba* del consolato, alla presenza dei consoli genovesi residenti in Granada e in Almeria, Francesco Di Negro e Giovanni De Mari)¹⁰⁶ –, dimostra la concreta applicazione che era stata data alle clausole concordate, la cui importanza agli occhi del governo genovese è chiaramente evidenziata dal fatto che questi furono i primi accordi siglati con

¹⁰³ GARÍ, *Genova y Granada*, pp. 188-194.

¹⁰⁴ I Banu Ašqīlūla, inizialmente soggetti ai Nasridi, si erano successivamente sottomessi ai Merinidi; cfr. TORRES DELGADO, *El antiguo reino nazarí*, pp. 196-197.

¹⁰⁵ GARÍ, *Genova y Granada*, pp. 194-195, 198-199.

¹⁰⁶ LISCIANDRELLI, *Trattati*, n. 471. La registrazione consentiva di dare incontestabile valore legale all'atto che il Mazzucco aveva dovuto redigere nel 1295 di propria mano a causa della morte dello scriba ufficiale del consolato di Granada, inserendolo in un documento formalmente inoppugnabile; GARÍ, *Genova y Granada*, pp. 200-205 (alle pp. 204-205 edizione del documento).

un potentato islamico a essere trascritti in forma ufficiale nei *Libri Iurium* del Comune dai tempi del trattato del 1149 con l'emiro di Valencia, e soprattutto, al di là di singoli incidenti tra le due parti che tuttavia non ne inficiavano la validità, la loro piena rispondenza tanto alle aspettative in esse riposte dall'amministrazione nasride, quanto alle esigenze della classe mercantile genovese.

In effetti, nel periodo intercorso fra la stipulazione del trattato e il suo rinnovo il valore strategico delle terre di Granada e delle loro produzioni agricole e artigianali era cresciuto in modo esponenziale agli occhi dei genovesi – che vi avevano progressivamente trovato il modo di integrare (e nel corso dei secoli XIV-XV arriveranno addirittura a sostituire) le proprie importazioni dall'Oriente verso i mercati del Nord¹⁰⁷, sempre desiderosi di prodotti mediterranei, sui quali la loro attività era andata costantemente crescendo fin dall'ultimo quarto del XIII secolo – e pertanto la loro presenza nel regno nasride aveva conosciuto un notevole impulso, con un conseguente beneficio anche per l'economia granadina, ma l'ampiezza delle concessioni ottenute già nell'accordo del 1279 assicurava evidentemente la sostanziale adeguatezza delle norme in esso contenute a garantire sufficientemente ancora per lungo tempo l'ulteriore sviluppo dell'attività economica genovese nel regno nasride¹⁰⁸, e questo fatto ne spiega la sostanziale vigenza per più di due secoli, a dispetto di crisi anche gravi¹⁰⁹, pur non mancando nella documentazione pervenutaci notizie di accordi diplomatici intervenuti nel corso del XV secolo, fino al mai ratificato trattato del 1478-1482, che ne perfezionano ulteriormente le disposizioni attraverso una puntuale elencazione di tutte le possibili eventualità connesse alla presenza genovese nel territorio granadino¹¹⁰.

¹⁰⁷ GARÍ, *Genova y Granada*, pp. 193-194, 197-198; LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *La uva pasa de Málaga*; FÁBREGAS GARCÍA, *Producción y comercio*, pp. 121-125, 151-154. Sull'approvvigionamento degli equipaggi delle galee, cfr. BASSO, *Approvvigionamento e consumi di bordo*.

¹⁰⁸ Sullo sviluppo delle relazioni tra Genova e Granada nei secoli XIV-XV, oltre alla bibliografia indicata da PISTARINO, *Tra Genova e Granada*, p. 204, si vedano anche: SANCHEZ MARTÍNEZ, *Malloquines y genoveses en Almería*; GARÍ, *La advertencia del fin*; IGUAL LUIS, *Italianos en la frontera marítima nazarí*, pp. 471-474; PETTI BALBI, *Le strategie mercantili*; FÁBREGAS GARCÍA, *Producción y comercio*, pp. 155-163; EAD., *Un mercader genovés en el reino de Granada*; EAD., *La familia Spinola en el reino nazari de Granada*; PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria*, pp. 167-169.

¹⁰⁹ La più grave di tali crisi si verificò negli anni intorno alla metà del XV secolo, provocando un'ondata di sequestri di beni dei mercanti genovesi insediati nel Regno e la conseguente tensione politico-diplomatica fra le due parti, faticosamente ricomposta in omaggio ai comuni interessi economici; cfr. AIRALDI, *Genova e Spagna nel secolo XV*.

¹¹⁰ GARÍ - PISTARINO, *Un trattato*. Per la notizia del perduto trattato del 1405, cfr. GARÍ - SALICRÚ I LLUCH, *Las ciudades del triangulo*, p. 208.

3. L'Africa: i porti del Maghreb

Come si è visto nelle pagine precedenti, il desiderio di assicurarsi sicuri punti di appoggio lungo la rotta che conduceva verso il Maghreb costituì uno dei motivi principali dell'attività dispiegata dai genovesi nel Mezzogiorno francese e lungo le coste iberiche.

Qualsiasi potenza commerciale interessata a espandere il proprio raggio d'azione nel Mediterraneo occidentale si trovava inevitabilmente attratta verso i porti della costa nordafricana, e Genova non fece eccezione, come dimostra la conclusione già nel 1136, dopo una dimostrazione di potenza navale analoga a quella che si sarebbe prodotta – come già segnalato più sopra – davanti ad Almeria l'anno seguente, di un trattato con il sultano almoravide Alī ibn Yūsuf Ibn Tāshfin (1106-1143); un accordo che, oltre a garantire a Genova quel ruolo di intermediario fra il mondo cristiano e il sovrano islamico che fu alla base dei già menzionati accordi sottoscritti nel 1138 con le città portuali del Mezzogiorno francese, assicurava ai mercanti liguri la concessione di un fondaco nell'importante porto di Bugia (Bejaia, Algeria), che ben presto, come testimonia un gran numero di contratti di *societas* rogati dai notai genovesi dell'epoca, divenne una delle principali destinazioni della navigazione commerciale genovese e ligure¹¹¹.

Tale importanza trovò un'esplicita conferma pochi anni dopo il crollo degli Almoravidi, avvenuto nel 1147, allorquando, nel 1154¹¹² e nuovamente nel 1161¹¹³, in significativa coincidenza con i già menzionati trattati conclusi con gli emiri spagnoli, i genovesi si affrettarono a stipulare accordi diplomatici con il califfo Abd al-Mū'min (1145-1163), fondatore del nuovo impero almohade sulle rovine dell'antico dominio almoravide. Grazie a tali accordi essi ottennero dal nuovo padrone del Marocco e di gran parte dell'Africa occidentale la conferma dell'autorizzazione a commerciare a Bugia e Ceuta, garantendosi così la conservazione delle concessioni relative alla riduzione dei dazi doganali nei due importanti scali africani e soprattutto la conferma della possibilità di avere un fondaco autonomo, pro-

¹¹¹ LOPEZ, *Storia delle colonie*, p. 91; STRINGA, *Genova e la Liguria*, p. 205.

¹¹² Non possediamo il testo del trattato del 1154, ma la sua stipulazione viene esplicitamente menzionata da Caffaro, il quale ricorda anche come, proprio in osservanza di questo accordo, una squadra di galee marocchine lasciò libera con tutto il suo equipaggio e il carico una nave genovese che era stata catturata nelle acque della Sardegna; *Annali genovesi*, I, pp. 39-40.

¹¹³ *Annali genovesi*, I, pp. 61-62.

tabilmente ampliato rispetto alla situazione precedente, sul modello di quanto stava avvenendo in Spagna¹¹⁴.

A testimonianza eloquente del successo di questi accordi, ulteriormente confermati nel 1191, i contratti notarili della seconda metà del XII e dei primi decenni del XIII secolo confermano la frequenza con la quale i porti del Maghreb occidentale, e in particolare Bugia e Ceuta, costituirono la destinazione di viaggi commerciali dei mercanti genovesi del tempo¹¹⁵, facendo in particolare della seconda città uno dei centri privilegiati del commercio ligure verso Occidente e conseguentemente la sede di una comunità di mercanti residenti, insediati in un quartiere intorno al fondaco, del quale non possediamo descrizioni precise, ma che doveva disporre sicuramente di una chiesa, nella quale nel 1220 vennero sepolti i Francescani martirizzati dalle autorità musulmane¹¹⁶.

Le difficoltà di interazione con la realtà locale evidenziate da questo episodio clamoroso dovevano essere già di lunga data, se nel 1208 era stato possibile rinnovare gli antichi accordi solo per un biennio ed era stato poi necessario procedere di volta in volta a brevi rinnovi per mezzo di faticose trattative. Una svolta avrebbe potuto essere rappresentata dalla solenne riconferma dei trattati ottenuta dall'ambasceria di Enrico di Molassana e Nicolò Embrono nel 1223, ma all'epoca il dominio almohade iniziava a mostrare già le prime, gravi crepe nella propria struttura, che si sarebbero di lì a poco trasformate in vere e proprie breccie che avrebbero richiesto un maggiore livello di coinvolgimento del Comune a tutela degli interessi commerciali dei propri mercanti.

Nel 1231 una spedizione navale venne infatti inviata da Genova in soccorso del califfo almohade del Marocco, Abū-l-Ala Idris al-Ma'mun, in quel momento in gravi difficoltà nella guerra che lo opponeva all'emiro di Murcia, Abū-Abd-Allah Muhammad ibn Yusuf ben Hud al-Mutawakkil. L'in-

¹¹⁴ Sui trattati stipulati con il Marocco, ulteriormente riconfermati fra il 1169 e il 1170, cfr. SCHAUBE, *Storia del commercio*, pp. 345-346, 350-353, 364; KRUEGER, *Genoese trade with Northwest Africa*; ID., *The routine of commerce between Genoa and Northwest Africa*; LOPEZ, *Studi sull'economia genovese nel medioevo*, pp. 8-12; KRUEGER, *The wares of exchange in the Genoese-African traffic*; KRUEGER, *Early Genoese trade with Atlantic Morocco*; PETTI BALBI, *Linee di espansione e traffici nel Mediterraneo*.

¹¹⁵ Cfr. *ad indicem*: CHIAUDANO - MORESCO, *Il cartolare di Giovanni Scriba*; Guglielmo Cassinese (1190-1192); Bonvillano (1198); Oberto Scriba de Mercato (1186); Giovanni di Guiberto (1200-1211); Lanfranco (1202-1226). Per un'analisi di questi dati, cfr. PISTARINO, *Genova e il Maghreb*, pp. 39-67.

¹¹⁶ Viene menzionata l'esistenza nella città di un "vico dei Genovesi"; LOPEZ, *Studi sull'economia genovese nel medioevo*, p. 9; DUFOURCQ, *La question de Ceuta au XIII^e siècle*; STRINGA, *Genova e la Liguria*, p. 227.

tervento genovese nella guerra fra i due principi musulmani si giustificava principalmente con l'importanza crescente del Marocco, e della costa nordafricana in generale, nel quadro degli interessi economici del Comune: da quest'area i mercanti liguri esportavano infatti verso l'Europa pelli, grano, una certa quantità di lana, corallo e soprattutto l'oro che, lungo le carovaniere transahariane, raggiungeva i porti marocchini dalle leggendarie miniere di Sigilmasa¹¹⁷.

La missione affidata alla flotta e ai suoi due ammiragli (Carbone Malocello, esponente del partito guelfo, e Niccolò Spinola, rappresentante dei ghibellini) era da considerarsi pertanto di fondamentale importanza per gli interessi del Comune di Genova non solo in campo diplomatico, ma soprattutto dal punto di vista economico, e nel suo contesto il ruolo dei due si differenziava: mentre lo Spinola, forte di una lunga esperienza di comandi in mare, doveva avere la principale responsabilità dell'organizzazione delle operazioni dal punto di vista militare, il Malocello si distinse in quest'occasione per le notevoli capacità di cui dette prova in veste di diplomatico, un talento che doveva probabilmente aver già sperimentato in precedenza e che probabilmente era il motivo per il quale era stato scelto per affiancare il suo collega alla guida della spedizione, oltre che per mantenere l'equilibrio tra le due fazioni politiche nelle quali si stava polarizzando l'antica divisione fra i "clan" familiari in competizione per il controllo della politica genovese¹¹⁸.

La flotta genovese, forte di 10 galee e 5 unità minori, ebbe un'importanza decisiva nel sostenere la guarnigione marocchina che presidiava Ceuta, consentendole di resistere vittoriosamente all'attacco delle forze nemiche. Grazie all'operato dei due ammiragli, Genova ottenne quindi dal califfo riconoscente un premio di 8.000 bisanti d'oro e il dono onorifico di un cavallo coperto da un panno d'oro e ferrato con ferri d'argento, che fu condotto in trionfo per le vie della città, ma soprattutto, tramite un trattato il cui testo non ci è purtroppo pervenuto¹¹⁹, si vide confermare in forma ampliata tutti i privilegi di cui i suoi mercanti godevano sui mercati marocchini e su quello di Ceuta in particolare¹²⁰.

¹¹⁷ IDRISI, *La première géographie*, pp. 247-254; UNALI, *Alla ricerca dell'oro*, pp. 45-112.

¹¹⁸ BASSO, *Malocello, Carbone*.

¹¹⁹ PISTARINO, *La capitale*, p. 93.

¹²⁰ Su questi avvenimenti, cfr. *Annali genovesi*, III, pp. 56-57; AMARI, *Nuovi ricordi arabici*, pp. 570-572; MANFRONI, *Storia della Marina Italiana*, I, p. 383; IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Genova e le sue relazioni con Federico II*, p. 100.

La comunità mercantile genovese insediata nel porto marocchino crebbe quindi di numero e di importanza (tanto da minacciare la stessa sovranità marocchina sulla città, almeno stando a quanto narrato in una fonte araba coeva)¹²¹, ma il riprendere della guerra civile all'interno dei domini del califfo almohade, la cui autorità andava ormai rapidamente disgregandosi a favore degli Hafsidi e soprattutto dei Merinidi, tornò presto a minacciarne la stessa esistenza. I ribelli avevano infatti assoldato un forte contingente di mercenari spagnoli i quali, presto sfuggiti a ogni controllo, giunsero a minacciare gli stessi genovesi, che nel 1234, di fronte all'insediamento di un principe berbero, al-Yamasti, in qualità di emiro indipendente di Ceuta, furono costretti ad abbandonare in fretta e furia i loro magazzini incendiati e saccheggiati e a rifugiarsi con quanto avevano potuto salvare nel porto di Malaga (controllato, come si ricorderà, dal clan dei Banu Ašqīlūla, amico dei genovesi e all'epoca ancora fedele ai Nasridi), da dove provvidero ad avvisare degli avvenimenti tanto la madrepatria, quanto i compatrioti della comunità di Tunisi.

L'anno successivo, in seguito ai problemi causati ai commerci genovesi da questi eventi, Carbone Malocello fu quindi nuovamente incaricato di prendere parte alla nuova, poderosa spedizione che i genovesi stavano organizzando verso l'Africa nord-occidentale, la cui importanza è dimostrata dal fatto che l'armamento della flotta venne finanziato con i proventi di un debito pubblico garantito dagli introiti di uno dei principali cespiti fiscali del Comune, la dogana del sale¹²². Portatosi a Ceuta, il Malocello avviò le difficili trattative con l'emiro ribelle, ma, nonostante la sua abilità di diplomatico e l'efficace strumento di pressione rappresentato dalla poderosa flotta genovese che nel frattempo si era posta alla fonda di fronte alla città, non riuscì a convincere l'ostinato principe musulmano a scendere a più miti consigli. Vista pertanto inutile la prosecuzione della sua opera di persuasione, egli decise di lasciare la città dopo aver lanciato ufficialmente la sfida all'emiro a nome del Comune di Genova¹²³.

Raggiunta quindi la flotta, venne incaricato di recarsi a Siviglia, dove, anche in virtù del menzionato trattato di amicizia stipulato fra il califfo almohade e il Comune in occasione della spedizione del 1231, si riteneva evidentemente possibile arruolare un consistente numero di mercenari, che avrebbero potuto compensare la deficienza del dispositivo militare geno-

¹²¹ AMARI, *Nuovi ricordi arabici*, p. 615.

¹²² DI TUCCI, *Documenti inediti*, pp. 284-316.

¹²³ *Annali genovesi*, III, pp. 74-75.

vese per quanto riguardava le truppe di terra. Il Malocello cadde tuttavia gravemente malato appena giunto nella città andalusa, e morì nel giro di pochi giorni senza aver potuto condurre a termine il suo importante incarico¹²⁴.

Nonostante ciò, l'attacco dalla parte del mare contro Ceuta si rivelò sufficiente a convincere l'emiro a piegarsi alla resa e a concludere un accordo diplomatico con il quale tuttavia non solo i genovesi ottenevano la riconferma dei loro privilegi, ma di fatto, con grande spregiudicatezza diplomatica, ponevano la città sotto un loro velato protettorato, sottraendola almeno in parte al controllo almohade¹²⁵.

L'esperimento di "dominio mediato" in terra d'Africa portò alla costituzione fra i mercanti che avevano subito danni nei saccheggi del 1234 (e potevano pertanto vantare crediti, regolarmente registrati in un apposito *cartulare*, nei confronti del califfo del Marocco e della comunità di Ceuta) del primo esempio a noi noto di una *Maona*; esso ebbe una durata sostanzialmente limitata nel tempo, il dominio genovese, stando ai documenti in nostro possesso, si esaurì infatti già nel 1237¹²⁶, ma inaugurò l'utilizzazione da parte genovese di un termine derivato proprio dalla lingua araba (*ma-unah* = assistenza), che avrebbe indicato da allora in poi la tipica "società per azioni" genovese compiutamente sviluppatasi nel secolo successivo, ispirando come modello le analoghe associazioni sorte per amministrare i domini genovesi a Chio, a Cipro e in Corsica¹²⁷.

Il desiderio di espandere il più possibile la rete della loro presenza, che li aveva spinti a trattare a più riprese con gli Almohadi, portò comunque i genovesi stipulare accordi anche con i rappresentanti superstiti della dinastia almoravide, che ancora controllavano importanti porzioni di territorio, come dimostra il già ricordato caso delle Baleari, riuscendo già prima del

¹²⁴ IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Genova e le sue relazioni con Federico II*, pp. 194-195.

¹²⁵ *Annali genovesi*, III, pp. 72-74; AMARI, *Nuovi ricordi arabici*, pp. 573-575; DI TUCCI, *Documenti inediti*, pp. 278-284.

¹²⁶ DI TUCCI, *Documenti inediti*, pp. 316-317, 320-340.

¹²⁷ Sulla struttura della *Maona* che, apparsa in forma embrionale già nella progettata gestione dei beni genovesi in Tortosa e quindi "sperimentata" in Marocco, trovò la sua definitiva configurazione nell'associazione di capitalisti che governò l'isola di Chio dal 1347 fino alla conquista turca del 1566 in base a convenzioni più volte rinnovate con il Comune di Genova, e che fu a sua volta il "modello" al quale si ispirarono le analoghe strutture create per l'amministrazione dei possedimenti genovesi in Cipro (1373) e della Corsica (1378), si vedano: CESSI, *Studi sulle Maone medievali* (il quale tuttavia nega che a Ceuta sia stata costituita effettivamente una *Maona*); ARGENTI, *The Occupation of Chios*, I, pp. 106-200; PISTARINO, *Chio dei Genovesi*, pp. 79-146 (ivi completa e aggiornata bibliografia sull'argomento). Sulle *maone* di Cipro e di Corsica, cfr. PETTI BALBI, *Una città e il suo mare*, pp. 186-199, 223-246.

1167 a strappare concessioni analoghe per un insediamento a Tunisi, comprendente almeno un bagno e un forno, oltre ad alcune case e magazzini¹²⁸, che avrebbe conosciuto nei secoli successivi un grande sviluppo, dando origine a una delle comunità genovesi più fiorenti in terra africana, sviluppata soprattutto dopo che la nuova dinastia Hafside ebbe affermato il proprio autonomo potere sull'area compresa fra l'Algeria e la Tripolitania a partire dal 1228¹²⁹.

Con grande pragmatismo, forse prevedendo la durata effimera del successo colto in Marocco, i genovesi, che almeno dal 1223 avevano un proprio console insediato a Tunisi¹³⁰, non esitarono infatti a concludere già nel 1236 un trattato di alleanza politico-commerciale che li legava per un decennio ad Abū Zakariyyā' Yahyà, l'emiro hafside che aveva sottratto al controllo degli Almohadi Tunisi e buona parte dell'Ifriqiya¹³¹, e grazie al costante favore dei nuovi califfi, nonostante i gravi torbidi che sconvolsero il regno fra il 1277 e il 1309, essi poterono quindi organizzare una presenza assai ben strutturata nei principali porti hafside: Bugia e soprattutto Tunisi.

Già nel 1234 lo sviluppo del fondaco genovese di Tunisi, non a caso destinazione di una parte dei mercanti fuggiti da Ceuta, aveva richiesto infatti l'edificazione di un nuovo muro che delimitasse il confine con l'analoga concessione pisana e dieci anni dopo abbiamo la prima sicura menzione dell'esistenza *in loco* di una *scribania* che, implicando l'insediamento di un notaio-cancelliere nel porto nordafricano, attesta il raggiungimento di uno stadio assai avanzato di organizzazione burocratica della comunità residente.

Sono proprio gli atti rogati da un notaio insediato nel fondaco fra il 1288 e il 1289, Pietro Battifoglio¹³², che ci offrono l'immagine più precisa dell'insediamento genovese a Tunisi alla fine del XIII secolo: posto nel sobborgo fuori dalle mura della città, verso l'area attualmente occupata dall'avamposto della Goletta, il "fondaco vecchio", all'interno del quale si

¹²⁸ PODESTÀ, *La pesca del corallo*, pp. 14-15; DE MAS LATRIE, *Traité de paix et de commerce*, II, docc. 31, 115-116, 118, 182, 196; LISCIANDRELLI, *Trattati*, nn. 294, 320, 377, 433; DUFOURCO, *L'Espagne catalane et le Maghrib*, pp. 94, 260, 278; ID., *Aperçu sur le commerce entre Gênes et le Maghrib au XIII^e siècle*; BALLETTTO, *Da Genova al Maghrib*; STRINGA, *Genova e la Liguria*, p. 255.

¹²⁹ Sugli Hafside, cfr. SAYOUS, *Le commerce des Européens à Tunis*; BRUNSCHVIG, *La Berbérie orientale sous les Hafside*.

¹³⁰ JEHEL, *Les Génois en Méditerranée occidentale*, pp. 368-372.

¹³¹ LISCIANDRELLI, *Trattati*, n. 294.

¹³² JEHEL, *Catalogue analytique et chronologique des actes du notaire Petrus Batifolius*; PISTARINO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Tunisi da Pietro Battifoglio (1288-1289)*.

trova anche una cappella dedicata a Santa Maria, è stato affiancato, in forza del trattato stipulato nel 1287¹³³, da un “fondaco nuovo”, che con la sua semplice esistenza dimostra l’espandersi della comunità e l’aumento costante del volume dei traffici commerciali che legano Genova al porto hafside, e quindi il superamento delle conseguenze della partecipazione, a dire il vero assai poco convinta, dei genovesi alla spedizione crociata di Luigi IX nel 1270¹³⁴.

Dal punto di vista sociale, è già stato rilevato come in questo periodo la comunità residente non annoverasse quasi nessuno dei “grandi nomi” dell’aristocrazia mercantile genovese: i mercanti insediati, alcuni dei quali anche proprietari di case, sembrano appartenere in genere allo strato “medio” del ceto economico genovese, mentre i grandi operatori si sarebbero affacciati decisamente sulla piazza tunisina solo nel corso del XV secolo, anche in conseguenza della progressiva estromissione dai mercati del Levante conseguente all’espansione ottomana¹³⁵.

In effetti, dopo un XIV secolo che aveva visto peggiorare progressivamente i rapporti fra Genova e Tunisi, dal trattato del 1343¹³⁶ fino alla crisi di fine Trecento connessa alla spedizione franco-genovese in Tunisia promossa dal doge Antoniotto Adorno nel 1389-1390¹³⁷, e la ripresa dei rapporti regolari durante la dominazione viscontea sul Comune ligure nel 1421-1435, nel 1443 venne stabilito che il console, in genere imposto fino a quel momento dal governo della madrepatria, dovesse da allora in poi essere scelto di concerto con i cittadini *qui habent domos* in Tunisi¹³⁸, indicando così chiaramente come la comunità residente avesse acquisito un “peso” politico direttamente collegato al rango sociale di coloro che adesso ne costituivano la parte principale.

I documenti confermano infatti come la comunità dei mercanti raccolti nel fondaco incentrato sulla chiesa di San Lorenzo, menzionata nel 1471 da Anselmo Adorno nelle sue memorie di viaggio¹³⁹, avesse acquisito in

¹³³ LISCIANDRELLI, *Trattati*, n. 433.

¹³⁴ *Annali genovesi*, IV, pp. 131-135; MANFRONI, *Storia della Marina*, II, p. 45; BOLDORINI, *Da Tunisi a Trapani con i genovesi*.

¹³⁵ PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria*, pp. 191-209.

¹³⁶ PETTI BALBI, *Una città e il suo mare*, pp. 200-222.

¹³⁷ MIROT, *Une expédition française en Tunisie au XIV^e siècle*; FERRER I MALLOL, *Documenti catalani sulla spedizione franco-genovese in Berberia (1390)*; DUFOURCQ, *Chrétien et musulmans durant les derniers siècles du Moyen Age*; VENTURA, *Cronaca di un riscatto*.

¹³⁸ PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria*, pp. 228-229.

¹³⁹ *Itinéraire d’Anselme Adorno*, pp. 102, 166.

quest'epoca una connotazione nettamente "aristocratica", contrapposta a quella di carattere "popolare" della comunità di pescatori di corallo di origine ligure e siciliana insediata nel vecchio *castrum* hafside di Marsacares dalla metà del XV secolo¹⁴⁰, le cui attività erano strettamente controllate dai grandi capitalisti, come Clemente Cicero, Biagio De Gradi o Giovanni Gregorio Stella, appaltatore anche delle tonnare di Capo Bon, residenti nella capitale hafside e dotati di ottimi contatti politici tanto in Tunisi quanto in Genova o Milano¹⁴¹.

I rapporti genovesi-tunisini nel corso dei decenni successivi, fino alla caduta degli Hafsidi, sostituiti da un governatore ottomano nel 1574, rimasero sostanzialmente improntati a un tenore amichevole, nonostante episodiche tensioni, consentendo alla comunità di svilupparsi e radicarsi ulteriormente nel quadro economico locale fino a porre le premesse per l'esperimento di insediamento economico svoltosi nell'isola di Tabarca tra il 1540 e il 1741, finalizzato allo sfruttamento dei ricchi banchi di corallo locali e direttamente finanziato e patrocinato dalla famiglia Lomellini, che avrebbe rappresentato in una certa misura il "canto del cigno" di quello schema legato all'intervento privato, solo figurativamente sostenuto dallo Stato, che per secoli era stato tipico degli insediamenti oltremarini genovesi¹⁴².

¹⁴⁰ GOURDIN, *Émigrer au XV^e siècle: la communauté ligure des pêcheurs de corail de Marsacares*.

¹⁴¹ PODESTÀ, *La pesca del corallo*, pp. 18-25; BALLETO, *Famiglie genovesi nel Nord-Africa*; PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria*, pp. 226-252.

¹⁴² PODESTÀ, *La pesca del corallo*, pp. 25-32; MARENCO, *Genova e Tunisi*, pp.19-125. Sull'insediamento di Tabarca, cfr. PODESTÀ, *L'isola di Tabarca*; SOLE, *Due memorie inedite sull'insediamento genovese di Tabarca*; STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 246-250.

II

Le isole tirreniche: il crocevia delle rotte

1. La Corsica

Costretti ad abbandonare il progetto di assumere il controllo di alcuni degli scali portuali della Penisola iberica, i genovesi nel corso della seconda metà del XII secolo spostarono il proprio interesse sull'altra potenziale direttrice del traffico commerciale verso il Maghreb: la rotta che attraversava il Mediterraneo in direzione nord-sud appoggiandosi agli scali delle grandi isole tirreniche.

Si trattava di una rotta ben nota ai mercanti liguri, probabilmente una delle prime lungo le quali si erano avventurati nelle loro navigazioni, ma il tentativo di acquisizione del controllo dei porti corsi e sardi comportava inevitabilmente una *escalation* del livello di confronto con Pisa ben superiore a quella connessa al progetto di espansione verso il Mezzogiorno francese e la Spagna. Le due antiche alleate, infatti, che pure avevano per lungo tempo collaborato per respingere le marinerie islamiche da quei porti - una collaborazione culminata nella già ricordata impresa del 1014-1015 per respingere il tentativo del re di Denia di assumere il controllo dei porti sardi -, da tempo erano inevitabilmente entrate in contrasto proprio per la questione della supremazia nelle acque delle isole tirreniche, che il progressivo incremento dell'importanza delle rotte commerciali verso l'Africa e il Levante aveva reso sempre più urgente per entrambe.

Fin dal momento in cui Genova aveva iniziato a cercare di affermarsi quale potenza navale dominante nel Tirreno in competizione con Pisa, con la quale era entrata in aperto conflitto già nel 1118, la Corsica e la Sardegna avevano costituito in effetti il primo e principale obiettivo della feroce lotta per la supremazia fra le due città tirreniche principalmente per la loro stessa posizione geografica, che ne faceva naturalmente la "chiave" che avrebbe consentito a chi ne avesse assunto il controllo di dominare le principali rotte di navigazione fra la costa tirrenica dell'Italia centro-settentrionale e le destinazioni oltremarine: se Pisa avesse prevalso, Genova sarebbe stata di fatto costretta in un angusto angolo¹, se invece, come poi avvenne,

¹ Per una considerazione a questo proposito, cfr. LOPEZ, *Storia delle colonie*, pp. 88-89; PETTI BALBI, *Genova e Corsica*, p. 5.

avesse avuto il sopravvento il comune ligure, la città sull'Arno avrebbe visto svanire la fitta rete di contatti commerciali che la legavano all'Africa settentrionale e, soprattutto, ai suoi ricchi possedimenti sardi².

La lotta per assumere il controllo dei porti corsi e sardi e delle risorse delle due isole venne dunque combattuta senza esclusione di colpi, e nel quadro dell'attività dispiegata a questo scopo da entrambe le città un ruolo di particolare importanza venne indubbiamente giocato dalla rocca còrsa di Bonifacio.

Posta all'estremo sud della Corsica e dotata di un ottimo porto naturale, oltretutto di una posizione facilmente difendibile, Bonifacio era una "roccaforte marina" per eccellenza. Quasi isolata rispetto al resto del tessuto insediativo dell'isola, la città viveva essenzialmente in funzione del suo porto e delle sue attività; la sua posizione ne faceva il naturale punto di controllo di un'ampia area che si estende fra la Corsica meridionale, le coste settentrionali della Sardegna e la Penisola italiana e che ha il proprio centro in quel passaggio obbligato per la navigazione che è costituito dallo stretto delle Bocche.

Proprio le caratteristiche naturali del sito ne avevano fatto già nel XII secolo una perfetta base per l'attività corsara dei pisani, che da questa posizione potevano rafforzare il proprio controllo su entrambe le isole, e conseguentemente i genovesi avevano iniziato a progettarne l'occupazione per poterla sfruttare a proprio vantaggio.

Nel corso delle ripetute ostilità fra le due città marittime durante la seconda metà del XII secolo, questo nido di pirati passò quindi più volte di mano (ufficialmente però sempre a opera e per iniziativa di privati cittadini, senza che i due Comuni venissero ufficialmente coinvolti): distrutto nel 1187 a opera del genovese Folco di Castello, dopo la tregua siglata fra Genova e Pisa nel 1188³ venne ricostruito da cittadini pisani che ne fecero ancora una volta la base di attacchi contro la navigazione mercantile genovese fino a quando, nel 1195, venne definitivamente occupato per iniziativa di tre membri dell'aristocrazia consolare genovese, che ne assunsero la signoria in nome del Comune⁴.

I genovesi provvidero da quel momento in poi a sviluppare questo prezioso possedimento per trasformarlo in un caposaldo delle loro ambizioni

² ROSSI SABATINI, *L'espansione di Pisa nel Mediterraneo fino alla Meloria*; HERLIHY, *Pisa nel Duecento*; CRISTIANI, *Nobiltà e popolo nel comune di Pisa*; TANGHERONI, *Politica, commercio, agricoltura a Pisa nel Trecento*; VIOLANTE, *Economia, società, istituzioni a Pisa nel medioevo*.

³ *I Libri Iurium*, I/4, doc. 673.

⁴ LOPEZ, *Storia delle colonie*, pp. 135-136.

egemoniche nel Tirreno e a questo scopo ne promossero il popolamento da parte di immigrati di origine ligure, attratti dalle condizioni particolarmente favorevoli concesse dalla città-madre a questa vera e propria “colonia di popolamento”, che costituiva tanto dal punto di vista dell’amministrazione laica, quanto da quello ecclesiastico, un lembo di territorio comunale genovese paragonabile ai *loca immunia* delle Riviere e che della Liguria riprendeva anche le caratteristiche strutturali degli insediamenti⁵.

Il carattere particolare di Bonifacio, “isola nell’Isola”, tendenzialmente estranea al resto della Corsica dal punto di vista demografico e dotata di una funzione principalmente strategica, tanto da costituire una delle eccezioni alla teoria espressa alcuni anni or sono da Peter Rietbergen che indica come assai rare le città portuali dove la funzione militare predominava su quella mercantile⁶, era determinato anche da alcune caratteristiche che, come si vedrà, la rendevano assai simile ad alcuni porti dell’Oltremare genovese dotati di funzioni simili.

Il porto bonifacino apparteneva alla tipologia del “porto di catena”, poiché la sua imboccatura poteva essere efficacemente ostruita da un solido sbarramento, ed era protetto, oltreché dalle imponenti fortificazioni della rocca, proprio dalla sua stessa conformazione naturale, che si presenta nell’aspetto di un profondo fiordo dall’imboccatura relativamente stretta e difendibile. Queste caratteristiche, insieme alla profondità delle acque, lo rendevano un ottimo riparo, anche per navi di notevoli dimensioni, e soprattutto ne facilitavano la difesa dal mare, rendendo difficoltoso l’accesso a vascelli ostili.

Il porto e la rocca di Bonifacio divennero quindi il caposaldo principale non solo della dominazione genovese in Corsica, ma, come si è detto, anche del controllo che i genovesi, da questa formidabile posizione, potevano esercitare su un’ampia parte della Sardegna settentrionale dominata da un ramo del consortile genovese dei Doria, un rapporto, quest’ultimo, divenuto nel corso del tempo talmente stretto che Bonifacio si trovò a essere a

⁵ Sullo sviluppo di Bonifacio (che fu posta ecclesiasticamente sotto la diretta giurisdizione dell’arcivescovo di Genova) dopo il 1195, cfr. VITALE, *Documenti sul castello di Bonifacio nel secolo XIII*; ID., *Nuovi documenti sul castello di Bonifacio nel secolo XIII*; ID., *La vita economica del castello di Bonifacio nel secolo XIII*; HEERS, *Un exemple de colonisation médiévale*; SORGIA, *Corsica, Genova e Aragona*; PETTI BALBI, *Bonifacio all’inizio del Trecento*; ANTONETTI, *Histoire de la Corse*, pp. 137-139; PETTI BALBI, *Genova e Corsica*, pp. 77-78; ORIGONE, *Sardegna e Corsica nel secolo XIV*, pp. 369-388; PETTI BALBI, *Bonifacio au XIV^e siècle*; STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 139-148; CANCELLIERI, *Bonifacio au Moyen Âge*.

⁶ RIETBERGEN, *Porto e città o Città-Porto?*

tal punto integrata nell'economia del Nord Sardegna da essere considerata addirittura una città sarda⁷.

L'inespugnabilità di Bonifacio, che si dimostrò in grado di resistere a tutti i tentativi messi in atto dalla Corona d'Aragona, anche con il sostegno delle forze locali, per eliminare la presenza genovese nell'isola fra il XIV e il XV secolo, anche quando, durante la breve occupazione catalano-aragonese di Calvi⁸, si trovò a essere completamente isolata⁹, fece infatti di questa base non solo il pomo della discordia fra Alfonso V d'Aragona e tutti i governi succedutisi a Genova nei primi decenni del Quattrocento¹⁰, ma soprattutto il punto centrale che sosteneva tutto il sistema di roccaforti e porti controllati dai Doria nel Logudoro.

Questo legame, che era evidente già nel XIV secolo, subì tuttavia una profonda trasformazione nel corso del XV: se infatti nel corso del Trecento e nei primi decenni del secolo seguente Bonifacio aveva potuto senz'altro essere identificata come il perno sul quale si reggeva tutta la rete delle posizioni di controllo genovesi nel Logudoro, e dunque come una sorta di retrovia strategica dei dominî dei Doria, dopo il 1420 la relazione con la rocca di Castelgenovese, già privilegiata, subì un ulteriore accrescimento di importanza. Soprattutto, si produsse un vero e proprio "rovesciamento" della prospettiva politica con la quale le autorità genovesi guardavano a questo possesso: se prima era Bonifacio a sostenere Castelgenovese, adesso era quest'ultima a costituire quasi una difesa avanzata della città corsa, giustificando così il consistente sforzo militare e finanziario necessario per la difesa di una posizione che dal 1434 e fino alla sua caduta nel 1448 rimase ormai completamente isolata e dipendente in modo totale dagli approvvi-

⁷ Sul legame tra Bonifacio, sostanzialmente quasi estranea al commercio corso, e la Sardegna settentrionale, così forte che alla fine del XV secolo alcune "pratiche di mercatura" collocavano la roccaforte corsa sulle coste del Logudoro, cfr. GIORGIO DI LORENZO CHIARINI, *El libro di mercatantie et usanze de' paesi*, p. 21. Sull'argomento, si veda ora SODDU, "Homines de Bonifacio non possunt vivere non euntes ad partes Sardinie".

⁸ MELONI, *Un episodio della politica mediterranea di Alfonso il Magnanimo*.

⁹ Bonifacio venne assediata per diversi mesi da terra e dal mare dalle forze catalano-aragonesi guidate personalmente da Alfonso V il Magnanimo, ma l'assedio si risolse in un fallimento a causa del soccorso che una squadra genovese riuscì a portare alla piazzaforte dopo aver forzato il blocco della flotta catalana; cfr. *Annales*, pp. 345-348; *Chronique*, pp. 279-281. Sulla campagna corsa del Magnanimo, durante la quale ebbe luogo l'unica adunanza del parlamento del Regno aragonese di Corsica, cfr. inoltre JIMENEZ SOLER, *Itinerario del Rey don Alfonso V de Aragón y I de Napoles*, pp. 35-50; MARONGIU, *Il regno aragonese di Corsica nel suo periodo culminante*; ID., *La Corona d'Aragona e il regno di Corsica*.

¹⁰ Cfr. FOSSATI RAITERI, *La Corsica tra Alfonso d'Aragona e Tommaso di Campofregoso (1415-1428)*.

gionamenti via mare, come venne del resto rilevato, con brutale franchezza, nel corso di un Gran Consiglio tenutosi in Genova nell'agosto 1445 proprio per discutere dei problemi relativi alle piazzeforti della Corsica, allorquando uno degli intervenuti sottolineò il fatto che “[...] *Bonifacio e Calvi per le lor franchixe costan ogni ano unna branca de dinae a la borsa de lo Comun; costa ancora Castello zenoeize, lo qual non se goarda se non per respecto de Bonifacio [...]*”¹¹.

Anche dopo la caduta delle ultime posizioni in Sardegna, comunque, l'importanza strategica di Bonifacio rimase immutata, come dimostrano i costanti interventi del Banco di San Giorgio, al quale dal 1453 al 1464 e quindi dal 1483 al 1562 venne affidato il governo della Corsica¹², per rafforzare e ammodernare le difese della rocca e le strutture del porto che, nonostante la promozione dello sviluppo demografico e commerciale di altri centri portuali come Bastia e Ajaccio intrapresa a partire dagli ultimi decenni del XV secolo, continuava a costituire il pilastro principale del dominio genovese sull'isola¹³, ma soprattutto, in un quadro che vedeva molti porti dell'isola divenire in quegli stessi anni le basi di una rinnovata e virulenta attività di pirati e corsari¹⁴, rimaneva l'insostituibile *oculus marinus Ianue*, come lo aveva definito l'annalista genovese Giovanni Stella¹⁵, attraverso il quale la Repubblica rinnovata e alleata degli *Austrias* era in grado di scrutare, e tentare di prevenire, le mosse dei suoi molti potenziali nemici (corsi, turchi, francesi) attivi sulla turbolenta scena mediterranea del XVI secolo.

Nel caso delle città portuali corse è particolarmente interessante notare come in generale, e soprattutto per quelli che potrebbero a buon titolo essere definiti i “pilastri” della dominazione genovese, cioè Bonifacio, Calvi, Bastia e Ajaccio, le fortificazioni costituiscano un elemento fondamentale della rete castellana preposta al controllo dell'isola soprattutto in qualità di

¹¹ ASGE, *A.S.*, 536, cc. 62v.-64r. Sull'argomento, cfr. BASSO, *La rocca di Castelgenovese*, pp. 414-416.

¹² Su questo periodo e sul governo del Banco nell'isola, cfr. BORNATE, *La Corsica e il Banco di S. Giorgio*; ID., *Genova e Corsica alla fine del Medioevo*; EMMANUELLI, *Le Banque de Saint-Georges*; PERASSO DA RIN, *Genova e la Corsica nella II^a metà del Quattrocento*; EAD., *Corsica genovese tra Medioevo e Età Moderna*; EAD., *Il governo del Banco di San Giorgio*; EAD., *Il primo governo del Banco di San Giorgio in Corsica*; FRANZINI, *La Corse du XVI^e siècle*, pp. 339-478. Di particolare importanza, per gli avvenimenti del periodo 1453-1464, la narrazione del cronista coevo Giovanni della Grossa: *Chronique*, pp. 371-441.

¹³ Su questi aspetti, cfr. BASSO, *Castelli e fortificazioni nelle città portuali dell'area alto-tirrenica*, pp. 153-159.

¹⁴ Cfr. BASSO, *Insedimenti*, pp. 144-158.

¹⁵ *Annales*, p. 345.

centri di irradiazione del potere genovese in direzione “esterna”, più che come punti di passaggio delle merci di provenienza continentale e delle esportazioni delle scarse produzioni isolate.

Come si è già avuto modo di sottolineare, la funzione principale dei porti corsi e delle loro fortificazioni era infatti quella di impedire che un'altra potenza potesse assumere il controllo delle rotte che passavano nelle acque del Tirreno settentrionale e solo secondariamente di fornire uno sbocco commerciale alle produzioni isolate¹⁶, tanto che possiamo dire che in pratica solo Calvi abbia esercitato entrambe queste funzioni, in quanto centro di esportazione della principale area produttiva dell'isola, la Balagna, di cui costituiva il naturale sbocco commerciale, mentre per gli altri centri qui presi in considerazione (e soprattutto, come si è visto, per Bonifacio) venne sicuramente esaltata la funzione militare.

Un buon esempio di questa politica è offerto dal caso di Calvi: la comunità, sottrattasi nel 1278 al controllo degli Avvocati di Nonza e assoggettata direttamente al Comune di Genova, godeva di uno statuto privilegiato modellato su quello di Bonifacio, con la quale condivideva anche il popolamento da parte di elementi liguri, costituendo l'estremo settentrionale di una catena di posti di controllo sulla costa occidentale dell'isola di cui abbiamo notizia nel corso della seconda metà del XIII secolo.

Nel corso del XV secolo, e in particolare durante i periodi di governo della Corsica da parte della Casa di San Giorgio, gli interventi mirati al potenziamento di questa posizione, dimostratisi di importanza pari a Bonifacio per la strategia genovese di controllo delle rotte, provocarono una parziale “traslazione” del centro abitato dal più antico insediamento della “città bassa”, raccolta intorno al convento di San Francesco e aperta sul porto di Santa Maria, verso la “città alta” nella quale, presso la chiesa di San Giovanni Battista, erano riunite le residenze degli ufficiali e delle autorità di governo.

I provvedimenti adottati dai Protettori di San Giorgio per la difesa e il rafforzamento della rocca di Calvi sono ben documentati. Per portare solo alcuni esempi, si può notare come all'inizio del settimo decennio del XV secolo, in corrispondenza con la pericolosa situazione determinata dall'accordo intercorso tra la turbolenta nobiltà corsa e una parte della Casata dei Campofregoso, che aveva determinato l'elezione di Tommasino Campofregoso a conte di Corsica e lo sbarco, nella primavera-estate del 1462, di truppe intenzionate a sostenere la rivolta, siano registrate spese per alcuni

¹⁶ MUSSO, *Il dominio sforzesco*, I, p. 542; BASSO, *Genova e la Corsica nel secolo XV*, e bibliografia ivi citata.

interventi operati dal castellano, Andrea Lercari, per il ripristino delle mura del castello, nel quale era stanziata in permanenza una guarnigione di 12 *paghe*, così come negli altri castelli della parte nord-orientale dell'isola, il "Di qua dei Monti"¹⁷. Tali provvedimenti non riuscirono a impedire che Tommasino divenisse *de facto* il padrone della Corsica fra il 1462 e il 1464, fino all'arrivo delle truppe milanesi che lo avrebbero costretto ad abbandonare l'isola¹⁸, ma la resistenza che Calvi poté opporre grazie al rafforzamento operato¹⁹ valse da ammaestramento per il futuro per i reggitori del Banco.

Ben più consistenti furono infatti gli interventi operati nel confuso periodo intercorso tra la fine della Signoria sforzesca su Genova, nel 1477, e il definitivo ritorno dell'isola sotto l'amministrazione del Banco, nel 1483, che vide un nuovo tentativo di insignorirsi della Corsica da parte di Tommasino Campofregoso, nominato governatore nel 1478 da Bona di Savoia, duchessa vedova di Milano e reggente in nome del figlio Gian Galeazzo Maria²⁰: già il 6 marzo 1482 venne infatti deciso di inviare come commissario a Calvi Luca Doria, con il compito specifico di scoprire quali fossero le eventuali intenzioni ostili dei catalani nei confronti della città e stabilire conseguentemente quali potessero essere gli interventi necessari. Esaminata la situazione, il Doria valutò che fosse necessario procedere a una completa ricostruzione della fortezza sul vecchio sito, proposta che venne integrata da quella avanzata da un altro membro del Consiglio, Lazzaro Doria, il quale suggerì di deliberare una spesa di 1.000 fiorini per la costruzione di una nuova torre e di un *corridone* verso la marina, che integrassero e rafforzassero le difese dell'insediamento in considerazione dell'incrollabile fedeltà dimostrata dai calvesi nel corso della guerra in atto con i catalani e durante l'assedio di Bonifacio²¹.

¹⁷ ASGE, *S. Giorgio, sala 34*, 590/1309, c. 4r (12 maggio 1461), viene registrata la spesa di 12 lire e 10 soldi pagate a Teramo Illioni per il trasporto della bombarda *Giorgina* da Cinarca a Calvi; c. 9r (stessa data), le guarnigioni di Calvi e di Bastia risultano essere entrambe di 12 *paghe*, mentre a San Fiorenzo, tradizionalmente fedele ai Campofregoso che ne erano stati i fondatori, e quindi particolarmente sospetta, ne sono stanziate 15; c. 14v (14 dicembre 1462), viene registrata la spesa di 6 lire per restauri del castello. Per l'entità delle guarnigioni, mediamente più numerose nel nord che non nel sud, con le vistose eccezioni di Cinarca e Bonifacio; cfr. FRANZINI, *La Corse*, pp. 404-405.

¹⁸ MUSSO, *Il dominio sforzesco*, I, pp. 546-562; FRANZINI, *La Corse*, pp. 211-222.

¹⁹ In effetti, gli abitanti di Calvi, sentendosi abbandonati dal Banco, offrirono la signoria della loro città dapprima al doge, Paolo Campofregoso, e quindi al duca di Milano, Francesco Sforza, divenuto nel frattempo Signore di Genova, ottenendo infine di ritornare sotto la diretta giurisdizione del Comune di Genova; cfr. MUSSO, *Il dominio sforzesco*, I, pp. 549, 552-554.

²⁰ MUSSO, *Il dominio sforzesco*, II, pp. 70-73.

²¹ ASGE, *S. Giorgio, sala 34*, 607/2262, cc. 130-148.

Nonostante l'opposizione espressa da Giovanni Battista Grimaldi nei confronti di questi provvedimenti di spesa, giudicati forse eccessivi, il parere dei due Doria dovette prevalere e il 15 aprile successivo gli *Officia* dei Protettori, dei Precedenti e del 1444, ben valutando l'importanza strategica di Calvi e della sua popolazione, di origine ligure e non corsa, per il saldo controllo della parte settentrionale dell'isola e delle sue regioni economicamente più produttive, adottarono la decisione di porre la città, il suo castello e tutto ciò che in esso era contenuto sotto la diretta amministrazione delle Compere, sottraendola di fatto al controllo del governatore²². In conseguenza di questi provvedimenti, Calvi conobbe negli anni successivi una lunga serie di interventi, che condussero, fra il 1482 e il 1494, alla completa ricostruzione della fortezza, secondo le indicazioni di Luca Doria, con lavori di notevole impatto economico, che comportarono anche la demolizione di un certo numero di edifici preesistenti, e ne definirono un aspetto che sarebbe stato ulteriormente modificato nel secolo successivo, dopo il bombardamento franco-turco, con l'edificazione nel 1553-1554 di una nuova cinta bastionata a protezione della *civitas semper fidelis*, per adeguarla alle nuove esigenze della tecnica militare, consegnandola nelle forme che ancor oggi conserva²³.

Analogamente a quanto si stava verificando per le due tradizionali piazzeforti del potere genovese in Corsica, anche insediamenti più recenti, o fino a quel momento di importanza secondaria, conobbero una fase di intensi interventi fortificatori nel corso degli ultimi decenni del XV secolo, in concomitanza con il processo di demolizione dei castelli eretti in precedenza dai "signori cinarchesi" avviato dall'amministrazione del Banco per consolidare la sicurezza del suo controllo sulle aree "Di là dai Monti"²⁴.

Nel caso di Bastia, la fortificazione innalzata verso la fine del nono decennio del XIV secolo da Lionello Lomellino²⁵ dopo aver rinunciato al pri-

²² *Ibidem*, c. 148.

²³ Ampia e dettagliata documentazione in ASGE, *S. Giorgio, sala 34*, 598C/1789-1791 (*Calvi, fabbriche*, 1489-1490); *sala 39*, filza 31 (*Calvi castellani*, contenente documenti sui lavori di edificazione della fortezza fra 1482 e 1494 e liste di edifici da demolire a tale fine). Alle proteste e richieste di risarcimento da parte di proprietari di case demolite fanno riferimento anche le istruzioni date dai Protettori nel 1490 al nuovo governatore, che viene invitato però a pensare prima di tutto al completamento del castello; cfr. PERASSO DA RIN, *Il governo del Banco di San Giorgio*, p. 183. Sullo sviluppo di Calvi, STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 150-156.

²⁴ GIOVANNANGELI, *Recherches sur les castelli cinarchesi à la fin du Moyen Age*; FRANZINI, *La Corse*, pp. 391-396.

²⁵ La fondazione di Bastia, seguita all'abbandono da parte del Lomellino della sede di Biguglia, incendiata dai corsi ribelli, viene generalmente datata dagli storici al 1383-1384: "[...] Leonello fabricò la Bastia che inanzi non era mai stato luoguo di signore né corte né fortezza, per essere

mitivo progetto di rialzare le fortificazioni di Aleria²⁶ era stata già rinforzata nel 1405 e nel 1418, ma fino alla fine del secolo, nonostante la sua posizione favorevole ai contatti marittimi con il continente, che era stata fondamentale nella scelta del Lomellino, essa rimase una fortezza isolata e priva di un borgo fortificato²⁷.

Indicato come *castrum seu bastite Portus Cardi*, e quindi idealmente collegato al preesistente villaggio di Cardo, di cui costituiva la marina, questo forte ebbe comunque per tutto il corso del XV secolo un'importanza notevole: sede di una delle gabelle del sale, luogo dove veniva custodita la cassa del Tesoriere e residenza del governatore, nonostante le sue ridotte dimensioni, e lo stato miserevole in cui, secondo le relazioni dei castellani, versava la fortezza almeno dal 1473²⁸, esso stava progressivamente sostituendo Calvi in qualità di “capitale” del governo genovese della Corsica²⁹.

Proprio in considerazione di questo ruolo e dell'importanza crescente della località anche dal punto di vista economico, quale principale porto della costa orientale dell'isola, a partire dal 1476, dopo il fallimento del progetto già concepito dagli Sforza fin dal 1464³⁰, venne iniziata l'edificazione, secondo un piano definito da una maglia urbana a scacchiera, di quella che sarebbe divenuta la “Terra Nuova” (per distinguerla dalla preesistente fortezza, la “Terra Vecchia”) di Bastia³¹, proprio allo scopo di esaltarne il ruolo di caposaldo e capitale, un processo la cui importanza non sfuggì a Tommasino Campofregoso, il quale non a caso durante il suo ultimo periodo di potere in Corsica dedicò particolare attenzione e notevoli energie alla realizzazione delle opere di fortificazione della “Terra Nuova”³².

Quest'opera, che sarebbe stata proseguita anche dall'amministrazione del Banco, in particolare a opera di Raffaele Grimaldi, che nel 1488 portò

luoguo più accomodato con il traffico di Gienova, et anchora per più sigurtà di li governatori quando socciedesse alcuna rivolta di li Corsi contra loro”; cfr. *Chronique*, p. 229; SOLMI, *La Corsica, studio storico*, p. 24; TENCAJOLI, *La Corsica, curiosità e notizie storiche*, p. 7; EMMA-NUELLI, *L'implantation génoise*, p. 191; PETTI BALBI, *Genova e Corsica*, pp. 62-63.

²⁶ Per le fortificazioni di Aleria, si vedano i begli schizzi allegati a una dettagliata relazione presentata da Niccolò Todesco il 25 settembre 1484; SALONE – AMALBERTI, *Corsica*, nn. 58-59, pp. 64-67.

²⁷ Secondo l'esplicita testimonianza di Giovanni della Grossa, nel 1393 Bastia “*non era allora ancor fortificata*”; cfr. *Chronique*, p. 233.

²⁸ MUSSO, *Il dominio sforzesco*, II, pp. 33-34.

²⁹ FRANZINI, *La Corse*, pp. 416-417.

³⁰ MUSSO, *Il dominio sforzesco*, I, p. 536.

³¹ Cfr. STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 132-137.

³² FRANZINI, *La Corse*, p. 230.

a compimento il circuito delle mura³³, e condotta definitivamente a termine nel 1503³⁴, rivestì un'indubbia importanza nel consolidare il controllo genovese sull'area orientale dell'isola, ma soprattutto nel fornire finalmente alla Corsica uno scalo marittimo di buon livello che fosse più riparato della rada di Calvi e meno decentrato del pur formidabile porto di Bonifacio, e proprio per questo tanto il Campofregoso, quanto il Banco, sembrano aver cercato in ogni modo di attirare nuova popolazione nella località, per mezzo della concessione di franchigie e privilegi, e di coinvolgere i nuovi coloni nell'opera di edificazione³⁵.

Un'esigenza analoga spinse le autorità del Banco a promuovere un intervento su vasta scala anche sulla costa occidentale. Qui, su un sito che già nel X secolo era stato occupato da un castello e presso il quale nel 1272 era stata progettata la costruzione di Castel Lombardo³⁶, venne deciso di intraprendere, a partire dal 1492, la riedificazione di Ajaccio.

Questa località, sede di uno degli episcopati corsi, secondo una fonte cronachistica coeva era stata completamente distrutta verso il 1380 dal conte Arrigo della Rocca³⁷; negli anni successivi era stata rapidamente ricostruita, tanto che già nel 1397 aveva potuto ospitare l'assemblea di nobili corsi riunitisi per accogliere il nuovo re d'Aragona, Martino I, e prestargli atto di omaggio vassallatico³⁸, e, pur priva di significative fortificazioni, aveva consolidato nel corso del tempo il suo ruolo strategico nel territorio "Di là dai Monti"³⁹.

³³ PERASSO DA RIN, *Il governo del Banco di San Giorgio*, p. 165.

³⁴ ASGE, *S. Giorgio, sala 34*, 598/1603, 1604 (*Bastia* 1483-1485); 598/1771 (*Bastia, fabbriche* 1503).

³⁵ Circa i privilegi promessi dal Campofregoso, e in parte ristretti successivamente, abbiamo una testimonianza diretta nelle proteste presentate in proposito nel 1483 di fronte ai Protettori di San Giorgio da Antonio Tagliacarne, un imprenditore coinvolto nei lavori di edificazione del borgo e delle sue fortificazioni; cfr. VALLEIX, *Les requêtes d'Antonio Tagliacarne au sujet de la fondation de Bastia*; ID., *Les premiers habitants de Bastia*. Nel 1490 i Protettori di San Giorgio operarono quindi una nuova serie di concessioni per favorire il popolamento della località; PERASSO DA RIN, *Il governo del Banco di San Giorgio*, p. 174.

³⁶ Il Castel Lombardo venne distrutto nel 1274 da un'incursione della flotta angioina; *Annali genovesi*, IV, p. 167. Su questo tentativo di colonizzazione, cfr. LOPEZ, *Da mercanti a agricoltori*; STRINGA, *Genova e la Liguria*, p. 157.

³⁷ Cfr. *Chronique*, p. 229.

³⁸ Il soggiorno del sovrano aragonese si protrasse dal 18 febbraio all'8 marzo; cfr. BOSCOLO, *La politica italiana di Martino il Vecchio*, p. 36; FERRER I MALLOL, *Il partito filocatalano in Corsica*, pp. 65-66; FODALE, *La Corsica nella politica mediterranea di Martino l'Umano*, pp. 89-90.

³⁹ L'importanza della posizione è confermata dagli eventi connessi al tradimento progettato dal vescovo locale, capo di una cospirazione mirante a favorire uno sbarco dei Catalani; cfr. DI TUCCI, *La congiura di Iacopo Mancoso*.

Il nuovo progetto era tuttavia assai più radicale, in quanto prevedeva il completo dislocamento dell'insediamento in una nuova posizione e la contestuale edificazione di un nuovo sistema di fortificazioni. La nuova Ajaccio avrebbe quindi completamente sostituito quella antica, che sarebbe stata completamente demolita a questo scopo⁴⁰.

Di questo cantiere assolutamente inusitato, per importanza ed entità della spesa, nel panorama della Corsica, i Protettori incaricarono due tecnici considerati chiaramente di provata esperienza, l'architetto Cristoforo *de Gandino* e l'ingegnere Pietro *de Mortora*, a fianco dei quali posero in qualità di tesoreri, con l'evidente compito di sorvegliare attentamente le spese non indifferenti che si prevedeva sarebbe stato necessario sostenere per portare a compimento l'opera, due ufficiali del Banco: Damiano de Franchi Luxardo e Gregorio Grimaldi⁴¹.

Uno schizzo datato 1509⁴² consente di valutare che le opere di edificazione del nuovo castello e della cinta muraria all'interno della quale era andato a insediarsi il borgo ricostruito erano a quella data pressoché completate e corrispondevano di fatto alla struttura ancora oggi individuabile attraverso i rilievi topografici dell'attuale centro storico di Ajaccio; tuttavia, osservando tanto le strutture del castello, che vengono rappresentate in forme ancora chiaramente legate alla tradizione tardomedievale, quanto quelle del borgo murato, che al contrario presenta forti somiglianze sia nell'impianto sia nelle strutture difensive con le "terrenove" toscane del XIII-XIV secolo, il risultato dell'operazione non si può certamente giudicare del tutto soddisfacente: forse i Protettori erano riusciti a completare l'opera rapidamente e senza eccedere i preventivi di spesa, ma la nuova fortezza nasceva "vecchia" nella sua concezione strutturale, e assolutamente inadeguata a fronteggiare il fuoco delle artiglierie. Le esigenze della guerra "moderna" avrebbero dunque richiesto nei decenni successivi una radicale revisione tanto di questa, quanto delle altre fortezze della Corsica, con enormi costi, per adeguarle ad affrontare le sfide che la nuova tecnica bellica del XVI secolo avrebbe imposto⁴³.

⁴⁰ STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 122-124; *Ajaccio 1492. Naissance d'une ville génoise en Corse*.

⁴¹ ASGE, *S. Giorgio*, sala 37, filza 14A; sala 39, filza 4.

⁴² ASGE, *S. Giorgio, Primi Cancellieri*, 17; cfr. SALONE – AMALBERTI, *Corsica*, n. 5, p. 45.

⁴³ Sulla "Guerra di Corsica" che le forze del Banco di San Giorgio e della Repubblica di Genova avrebbero dovuto combattere contro i ribelli di Sampiero Corso sostenuti dalla coalizione franco-ottomana, cfr. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, II, pp. 991-994, 1071-1075; EMMANUELLI, *Gênes et l'Espagne dans la guerre de Corse*; COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'Età Moderna*, pp. 55-63; VIERGÉ-FRANCESCHI – GRAZIANI, *Sampiero Corso*.

2. La Sardegna

Si è visto come le specifiche funzioni militari, oltre allo stretto legame anche demografico con la madrepatria, abbiano consentito a Bonifacio di mantenere ancora nel corso dell'Età moderna un'importanza inalterata nel quadro della presenza genovese nel Mediterraneo occidentale. Tuttavia, per lungo tempo la motivazione principale della base corsa era stata strettamente connessa alle vicende della presenza genovese nella vicina Sardegna, e in particolare nel nord dell'isola. Fra il XII e il XV secolo, tuttavia, mentre gli sforzi per assumere e mantenere il controllo della Corsica erano stati connessi essenzialmente a motivazioni militari, la Sardegna, con i suoi porti e le sue preziose risorse, era stata uno dei fulcri dell'interesse delle classi di governo genovesi, che più volte avevano guardato con attenzione alle possibilità che si offrivano loro per intervenire nelle questioni interne dell'isola al fine di sfruttarle per i propri interessi economici e politici.

Da un punto di vista politico, e strategico-militare, la Sardegna, la quale, come si è detto, era stata insieme alla Corsica la causa principale della discordia che aveva provocato la progressiva dissoluzione di quell'antica alleanza pisano-genovese che aveva visto per lungo tempo le due città procedere di conserva nella lotta contro la potenza marittima islamica nel corso del secolo XI, costituì un'esperienza nuova e originale per l'espansionismo genovese, che proprio nell'isola sperimentò alcune forme di penetrazione che sarebbero state successivamente messe in atto in realtà assai più lontane da un punto di vista geografico, ma con tratti analoghi dal punto di vista sociale, come il mondo della *Romania* bizantino-genovese dell'Egeo.

Allontanandosi progressivamente da quella "politica del fondaco" che veniva applicata con grande successo nell'Occidente mediterraneo, i genovesi affidarono infatti la loro penetrazione nella realtà politico-economica della Sardegna all'azione di "clan" dell'aristocrazia mercantile cittadina, alcuni membri dei quali strinsero relazioni di parentela con l'aristocrazia e le dinastie regnanti indigene, costituendo così a livello locale un "ambiente" adatto a favorire un'ulteriore e progressiva espansione degli interessi economici della madrepatria, che contemporaneamente otteneva dai Giudici concessioni tanto a favore degli enti ecclesiastici quanto dello stesso Comune, e allo stesso tempo andando a bilanciare in parte l'influenza, fino a quel momento esclusiva, esercitata dai pisani sulle dinastie giudicali.

Dopo i primi contatti, evidenziati dalle donazioni operate dai giudici cagliaritari in favore della cattedrale di Genova all'inizio del secolo⁴⁴ e dai

⁴⁴ PISTARINO, *Genova e la Sardegna nel secolo XII*, pp. 40, 45-50.

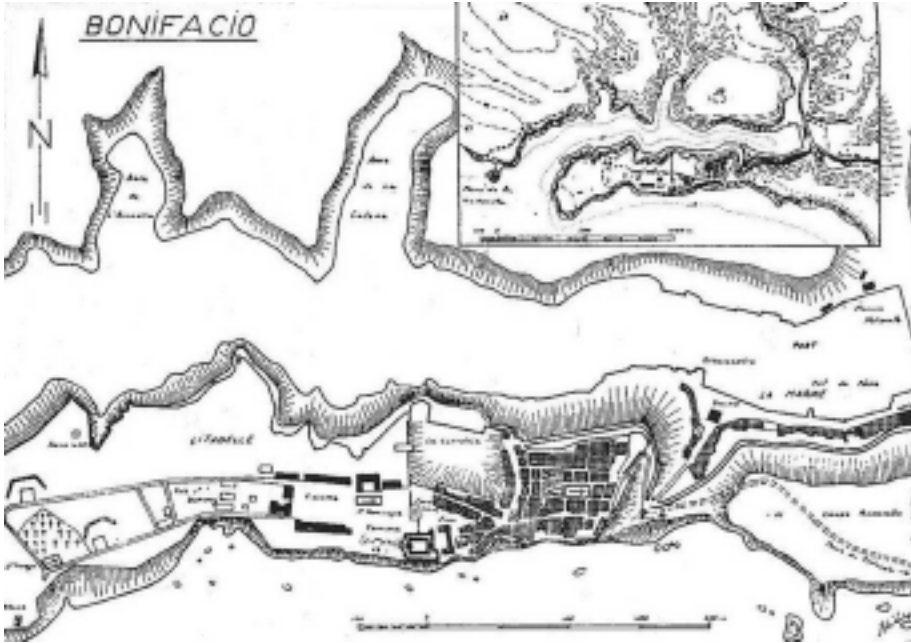


Fig. 6 - La città e il porto di Bonifacio (elaborazione da Y. KOLODNY, *La Géographie urbaine de la Corse*, Paris, S.E.D.E.S., 1962).

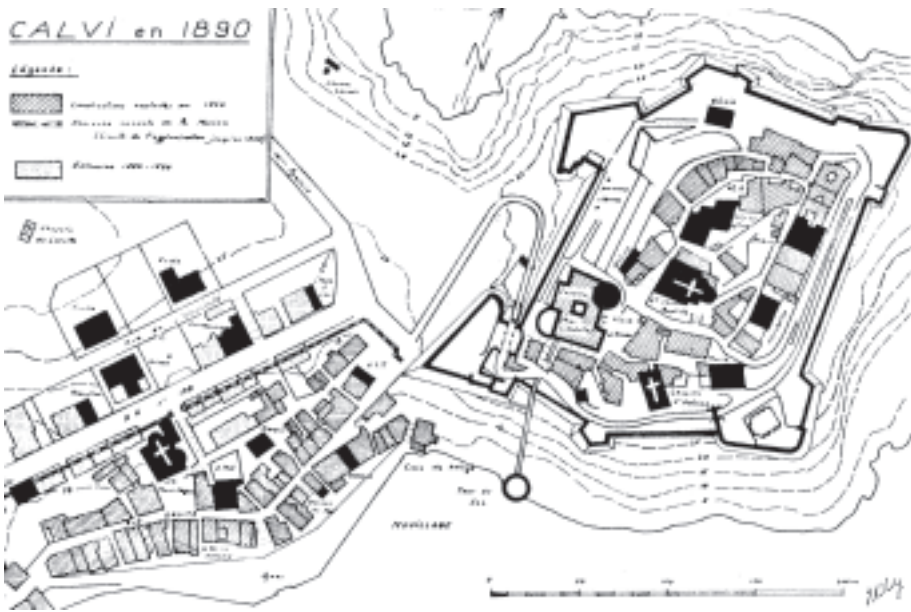
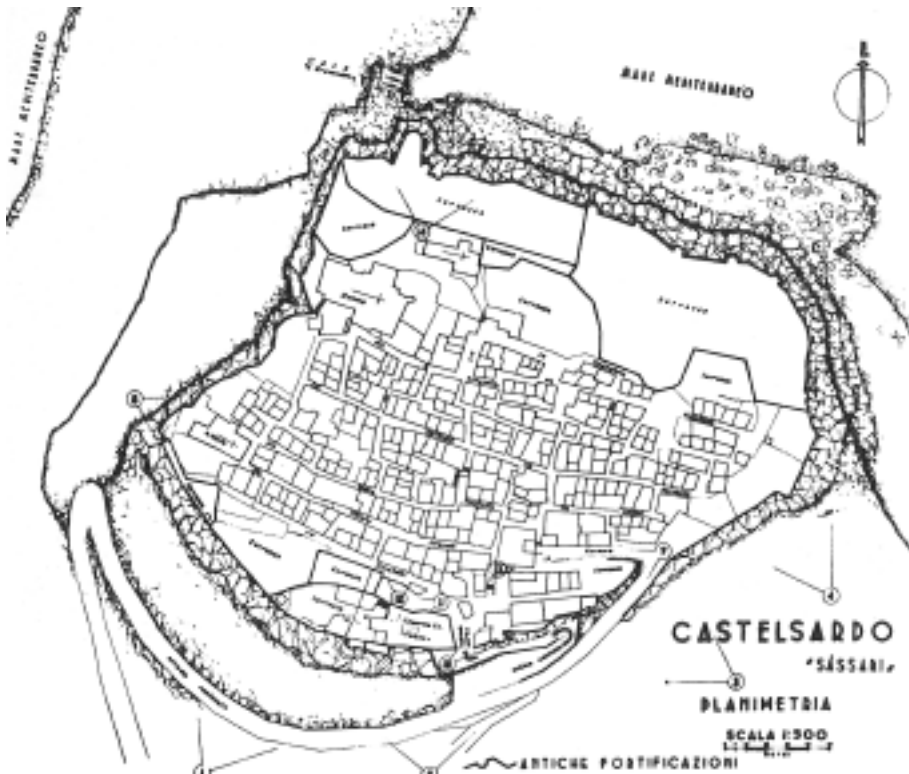


Fig. 7 - Pianta della cittadella e del borgo di Calvi (elaborazione da Y. KOLODNY, *La Géographie urbaine de la Corse*, Paris, S.E.D.E.S., 1962).



Fig. 8 - La città e il porto di Cagliari (dettaglio di una xilografia tratta da SEBASTIAN MÜNSTER, *Cosmographia Universalis*, Basilea 1550).

Fig. 9 - Pianta del centro storico della città di Castelsardo (Castelgenovese) (elaborazione da S. RATTU, *Bastioni e torri di Castelsardo, Sardegna*; Torino, Rattero, 1953).



trattati con i quali nel 1131, modificando la propria precedente politica filopisana, il sovrano del Giudicato di Arborea, Comita II, aveva fatto dono alla cattedrale genovese di San Lorenzo della proprietà della chiesa di San Pietro *de Claro* con le sue pertinenze fondiari, i servi e gli armenti, nonché di altre quattro *curtes* e di metà delle vene argentifere dei monti dell'Arborea (alle quali si aggiungeva inoltre metà delle vene argentifere del Giudicato di Torres, che Comita sperava di occupare proprio grazie all'appoggio politico-militare genovese), e successivamente aveva posto se stesso, il figlio Barisone e tutto il suo regno sotto la protezione del Comune di Genova⁴⁵, la migliore occasione in tal senso fu certamente offerta dall'avventuroso tentativo messo in atto dal giudice Barisone I d'Arborea nel 1164 per cingere quella corona di *rex Sardinie* che, dopo un breve momento di gloria, avrebbe significato per lui e per il suo stato, ma anche per quei suoi sostenitori genovesi *de melioribus civitatis* che divennero suoi *fideles* e vassalli in virtù dei forti crediti vantati nei confronti del nuovo sovrano, un onere finanziario intollerabile e, sostanzialmente, un affare economicamente e politicamente fallimentare⁴⁶.

Questo episodio, secondo l'acuta interpretazione che a suo tempo ne ha offerto Geo Pistarino, lungi dall'essere solo il velleitario tentativo di un "regolo" isolano esageratamente ambizioso e mal consigliato, secondo quella che era stata per molto tempo la valutazione corrente fra gli storici che si erano interessati alla questione, si inquadra in modo assolutamente coerente nelle dinamiche di espansione della potenza genovese e risponde all'esigenza, acutamente avvertita in quel frangente, di approfittare del favore del giudice e di quello, comprato a peso d'oro, dell'imperatore Federico I per conseguire il grande obiettivo di espellere i pisani dalla Sardegna, colpendo alle radici la fonte della prosperità economica degli acerrimi rivali e conseguentemente aprendosi la strada per un totale controllo del bacino occidentale del Mediterraneo e delle sue rotte commerciali⁴⁷.

La decisione di intervenire più direttamente nelle questioni interne dell'isola viene infatti direttamente collegata da Pistarino proprio al deludente risultato delle grandi spedizioni condotte contro Tortosa e Almeria nel 1147-1148, che nelle intenzioni del governo genovese, come si è visto, avrebbero dovuto assicurare il controllo di basi fondamentali per lo sviluppo dei commerci in direzione del Maghreb.

⁴⁵ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 379-380.

⁴⁶ PISTARINO, *Genova e la Sardegna nel secolo XII*, pp. 72-96.

⁴⁷ PISTARINO, *Genova e la Sardegna: due mondi a confronto*, pp. 206-208; BALLETTTO – PISTARINO, *Inizio e sviluppo dei rapporti tra Genova e la Sardegna nel tardo medioevo*.

La Sardegna, per la sua stessa posizione geografica, apparve quindi come una valida soluzione alternativa che avrebbe consentito di raggiungere il medesimo risultato; da qui la decisione di appoggiare il giudice al fine di scalzare il predominio pisano e porre le basi di un'egemonia genovese, un progetto che, anche dopo il sostanziale fallimento dell'avventura del sovrano arborense, venne riproposto in una versione adattata alla situazione attraverso gli accordi che Barisone, virtualmente prigioniero dei suoi "protettori" genovesi, fu indotto a sottoscrivere nel 1168 con i giudici di Torres e di Cagliari, con i quali, approfittando del sospetto generato presso i sovrani locali dalla concessione dei diritti feudali sulla Sardegna effettuata nel 1165 da Federico I in favore dei pisani, gli stessi genovesi avevano intanto già siglato, fin dal 1166, delle intese volte ad assicurare la posizione di Genova e dei suoi mercanti nei punti-chiave del commercio isolano⁴⁸.

Nonostante i tentativi messi in atto da Barisone, con l'appoggio di Pisa, per sottrarsi alla soffocante tutela genovese a partire dal suo rientro in Arborea nel 1172 e fino alla morte, avvenuta nel 1184, la politica genovese conseguì proprio in questi anni alcuni dei suoi maggiori successi diplomatici in Sardegna, stringendo accordi con i sovrani di Torres e di Cagliari mediante i quali i mercanti liguri ottennero la promessa di ampi privilegi commerciali e soprattutto la disponibilità di porti come quello cagliaritano *de Gruttis*, che avrebbe dovuto essere sottratto ai pisani, i quali avrebbero loro permesso di sfruttare a proprio vantaggio il ricco mercato di esportazione del sale sardo⁴⁹.

In realtà, la situazione dei genovesi nel Giudicato cagliaritano rimase sempre precaria, e gli accordi stipulati rimasero in gran parte lettera morta, a causa del saldo controllo che i pisani erano in grado di esercitare su questo territorio, ma più a nord, in Arborea e soprattutto nel Logudoro (dove il radicamento delle famiglie di origine genovese e ligure era più forte e in grado di condizionare la politica locale)⁵⁰, i successi diplomatici si tradus-

⁴⁸ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 388-391, 405, 415.

⁴⁹ *Ibidem*, docc. 416-417. Il porto *de gruttis* (così detto probabilmente per la presenza nelle vicinanze di antiche sepolture a colombaio, successivamente adattate a magazzini) risultava di particolare importanza economica per la sua vicinanza alle saline; in un documento successivo riferito a quest'area si parla infatti del *Portus salis*; cfr. CORONEO, *Architettura romanica dalla metà del Mille al primo '300*, p. 266, scheda 147 e bibliografia ivi citata.

⁵⁰ DAY, *La Sardegna e i suoi dominatori*, pp. 153-187; PETRUCCI, *Re in Sardegna, a Pisa cittadini*; SANNA, *La cronotassi dei giudici di Torres*; SODDU, *I Malaspina e la Sardegna*; ID., *Malaspina, Genova e l'espansione in Sardegna nei secoli XII-XIII*; SIMBULA, *L'Arborea nel Medioevo: potere, società, economia dal XII al XV secolo*; PETRUCCI, *Giudicato d'Arborea, Comune pisano e domini Sardiniae tra XII e XIV secolo*.

sero in un reale potenziamento delle attività commerciali dei liguri, i quali poterono approfittare anche della posizione di arbitri che riuscirono a imporre nel conflitto di successione sorto in Arborea fra Pietro de Lacon-Serra e Ugo de Bas per ottenere da entrambi i contendenti, divenuti condomini del Giudicato, ampie concessioni, la più importante delle quali era sicuramente quella della conferma del possesso di un quartiere con spazio per cento botteghe, una chiesa e un cimitero nella capitale giudicale, Oristano, all'interno della quale vengono delimitati con precisione i confini di un *portus Ianue* (da intendersi appunto nel senso di un quartiere commerciale organizzato, che appare inserito fra il nucleo urbano originario e il nuovo polo di sviluppo costituito dalla cattedrale e dal complesso della residenza arcivescovile e già dotato di taverne e delle abitazioni di alcuni artigiani) che avrebbe consentito loro di sfruttarne l'ottimo porto naturale e il ricco retroterra agricolo⁵¹.

Sempre secondo l'interpretazione di Geo Pistarino, tuttavia, l'aver affidato la soluzione della crisi ad accordi stretti con la vedova di Barisone, la nobildonna catalana Agalbursa de Bas, e con suo nipote, Ugo, chiamato a succedere sul trono giudicale, costituì una mossa attraverso la quale "il problema sardo diventava un problema più ampiamente internazionale"⁵² e, aprendo le porte alla penetrazione catalano-aragonese nell'isola, si ponevano pertanto le basi per i gravi problemi che si sarebbero presentati nei secoli successivi.

In definitiva, tenendo conto del lungo periodo di prevalenza pisana e successivamente catalana nel Giudicato arborense nel corso del XIII e XIV secolo, l'area nella quale la politica genovese di penetrazione commerciale in Sardegna ebbe maggiore e più duraturo successo fu il nord-ovest dell'isola, il territorio del vecchio Giudicato di Torres⁵³.

Già nelle decadi a cavallo fra la fine del XII secolo e la metà del XIII una serie di accordi diplomatici aveva garantito la posizione dei genovesi in quest'area, i cui sovrani erano stati accolti come compartecipi nella *Compagna Communis* genovese⁵⁴, e dopo il definitivo collasso della struttura statale logudorese aveva consentito ai dinasti sardo-liguri di assumere il

⁵¹ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 392-404. Sulla questione del *portus Ianue* e del suo ruolo nello sviluppo del tessuto urbano della capitale arborense, nella quale l'intero insediamento intramurario sarebbe stato successivamente definito in lingua sarda *portu*, in contrapposizione al *brugu* esterno alle mura, cfr. MELE, *Oristano giudicale*, pp. 33-34, 49-51.

⁵² BALLETO – PISTARINO, *Inizio e sviluppo dei rapporti tra Genova e la Sardegna nel tardo medioevo*, p. 15.

⁵³ PISTARINO, *Genova e la Sardegna nel secolo XII*, p. 123.

⁵⁴ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 407-414.

diretto controllo delle aree strategicamente più importanti dello scomparso Giudicato, un processo culminato con l'imposizione, dopo la definitiva vittoria genovese nel secolare conflitto con Pisa, di un controllo di Genova sul comune di Sassari, previsto fin dagli accordi di pace con Pisa del 1288 e definitivamente sancito dal trattato del 1294⁵⁵, che poneva la principale città logudorese in una situazione di dipendenza analoga a quella in cui si trovavano le città della Liguria, prefigurando un saldo controllo del Comune di Genova sullo scalo di Porto Torres, delle cui strutture portuali veniva esplicitamente previsto il ripristino e il potenziamento⁵⁶, ma soprattutto apriva ampi spazi operativi all'espansione dell'influenza dei Doria e allo sviluppo delle loro piazzeforti costiere di Alghero e Castelfenice.

In base agli accordi del 1288 anche il porto di Cagliari sarebbe dovuto passare sotto il controllo genovese⁵⁷; ciò avrebbe indubbiamente costituito un notevole successo nell'ottica della politica di controllo delle rotte del Mediterraneo occidentale, ma, come i genovesi ben sapevano, si trattava di un obiettivo ben difficile da conseguire, al di là degli accordi diplomatici. Già intorno alla metà del secolo, infatti, essi avevano sperato di conseguire questo risultato sostenendo il tentativo dei marchesi di Massa, detentori del titolo giudicale, di sottrarsi alla soffocante tutela pisana; l'operazione, dopo un avvio promettente, si era tuttavia conclusa in un disastro militare che aveva visto la distruzione della capitale giudicale di Santa Igia e la cacciata in esilio dell'ultimo giudice, Guglielmo III Cepolla, a opera dei pisani e dei loro alleati locali⁵⁸.

I genovesi, di fronte ai quali, come si vedrà, andavano aprendosi negli stessi anni le immense prospettive del bacino pontico, pur valutando attentamente tutti i benefici che il controllo di un porto come quello cagliaritano avrebbe potuto comportare, di fronte alle resistenze messe in atto dalla popolazione locale, costituitasi in Comune indipendente per sfuggire agli obblighi sottoscritti da Pisa, non ritennero utile, o praticabile, intraprendere azioni che andassero al di là di vibranti proteste diplomatiche, poiché evidentemente l'organizzazione di una nuova campagna militare in Sardegna

⁵⁵ *I Libri Iurium*, I/7, docc. 1201-1209, 1219; ORIGONE, *Dal trattato fra Genova e Sassari*, pp. 263-264, 267-270; STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 243-244.

⁵⁶ ORIGONE, *Dal trattato fra Genova e Sassari*, p. 267; CASTELLACCIO, *Porto Torres*, pp. 142-143, 153-154, 235, 238, 244-245. Su questi temi si vedano ora le considerazioni in SODDU, *La confederatio*, testo corrispondente alle nn. 49-51.

⁵⁷ Sull'importanza del nodo commerciale cagliaritano, cfr. SIMBULA, *Il porto di Cagliari nel Medioevo*.

⁵⁸ BESTA, *La Sardegna medioevale*, I, pp. 215-217; VITALE, *Il Comune del podestà a Genova*, p. 361; BOSCOLO, *Chiano di Massa*.

poco dopo l'enorme sforzo compiuto per sopraffare definitivamente la potenza pisana avrebbe distolto eccessive forze dallo sfruttamento delle nuove, grandiose possibilità che si stavano presentando nel Levante.

Tutti gli sforzi vennero conseguentemente concentrati verso i porti del nord-ovest, e soprattutto verso i già menzionati scali di Alghero e Castelgenovese che assai significativamente compaiono con certezza nella documentazione in nostro possesso proprio a partire dall'ultimo quarto del XIII secolo (una datazione che, anche sulla base delle evidenze archeologiche, appare essere sempre più attendibile alla critica attuale per l'effettiva fondazione di questi porti genovesi in Sardegna, anche se la tradizione attestata dalla storiografia erudita stabilisce una data molto più remota, e cioè il 1102)⁵⁹ e che rapidamente si affermarono come i principali punti di forza della presenza commerciale genovese nell'Isola, come dimostrano gli sforzi per salvaguardarne la sicurezza e il controllo da parte di Genova costantemente messi in atto dai vari governi succedutisi nella città ligure nel corso di quel periodo politicamente tormentato che fu rappresentato dal XIV e XV secolo⁶⁰.

Entrambe fondazioni promosse dal consortile dei Doria, le due città portuali, affiancate da scali minori non localizzati con precisione, come Portoleone, sito probabilmente sulla costa occidentale a sud di Alghero, costituivano gli sbocchi principali, a ovest e a nord, dei domini della famiglia nel Logudoro, attraverso i quali le produzioni locali venivano avviate verso i mercati liguri e giungevano le importazioni commerciali dal Continente e dalla Corsica.

Non disponiamo di notizie dirette sulla struttura urbana di Alghero durante il periodo di dominazione dei Doria, anche se i rilievi architettonici hanno consentito di ipotizzare che l'area di popolamento più antico sia stata, com'è logico, quella prospiciente il porto, dove sarebbe ancora leggibile una Ripa sul modello ligure, al quale si sarebbe successivamente aggiunto un ampliamento organizzato per linee ortogonali e racchiuso in una cinta fortificata approssimativamente pentagonale (simile a quella che sarebbe

⁵⁹ La data tradizionale deriva dalle affermazioni dell'umanista sassarese Giovanni Francesco Fara (1543-1591); cfr. J.F. FARAE, *Opera*, I, pp. 176-178. Per un'analisi critica della tradizione alla luce delle più recenti acquisizioni storiografiche, cfr. SODDU, *La signoria dei Doria in Sardegna e l'origine di Castelgenovese*, pp. 237-241 e bibliografia ivi citata. Si vedano inoltre PRINCIPIE, *Sassari. Alghero (Le città nella storia d'Italia)*; BERTINO, *Notizie e ipotesi*, pp. 139-156; BROWN, *Alghero prima dei catalani*; ORTU, *La Sardegna dei Giudici*, pp. 201-224; CAMPUS, *Popolamento*.

⁶⁰ Per un ampio quadro della situazione politica genovese, cfr. PETTI BALBI, *Tra dogato e principato*.

stata realizzata ad Ajaccio), interrotta da due porte; gli ampliamenti e gli interventi di epoca tardomedievale e moderna rendono tuttavia questa ricostruzione puramente ipotetica, anche se i dati desumibili dall'atto di dedizione al Comune di Genova, sottoscritto nel 1353 da 537 capifamiglia "in ecclesia Sancte Marie Virginis" (di fronte alla quale si apriva una piazza porticata), e dalla successiva inchiesta promossa dalla Corona d'Aragona nel 1364 consentono di ipotizzare una popolazione di circa 2.000 abitanti, compatibile con le dimensioni della città racchiusa nelle mura, il cui tracciato, descritto nel documento catalano, corrisponde con quanto ancora oggi rilevabile, anche tenendo conto dell'esistenza in tale area di numerosi appezzamenti non edificati (orti e giardini soprattutto, ma anche un'area utilizzata come darsena), presenti nei documenti e successivamente assorbiti dall'espansione del tessuto urbano⁶¹.

L'insieme di questi elementi ci offre l'immagine di un centro insediativo notevolmente sviluppato e, insieme all'evidente collocazione strategica, rende credibile la cifra di 1.700 difensori indicata dagli "Annali" in occasione dell'assedio pisano del 1283, che causò gravi danni alle fortificazioni e alla città, obbligando i Doria a un intenso intervento di riedificazione, e contestualmente chiarisce i motivi che spinsero il Comune ad accettare la signoria di Alghero nel 1353 nel disperato tentativo di impedirne la conquista da parte di Pietro IV d'Aragona. Tuttavia, la perdita di Alghero, e il ripopolamento dell'insediamento con coloni provenienti dalla Catalogna, voluto dal sovrano per farne in tutto e per tutto una "città catalana" nell'isola⁶², per quanto grave, non dovette essere considerata negli ambienti di governo genovesi altrettanto catastrofica di quanto avrebbe potuto esserlo quella dell'altra città portuale dei Doria: Castelgenovese.

Nata presumibilmente nella seconda metà del XIII secolo (forse sul sito di precedenti insediamenti di età antica), la città-fortezza dei Doria, con i suoi tre porti naturali di Frigianu e Mare Piccinu, a ovest, e Cala Austina, a est (ai quali si aggiungeva il *Mandracho del Socorro*, con funzioni prevalentemente militari, immediatamente adiacente alle mura settentrionali nell'area di Manganella)⁶³, costituiva infatti un punto chiave per il controllo della vasta area che dalle Bocche di Bonifacio si estendeva fino al Golfo dell'Asinara e allo stesso tempo era il punto di passaggio privilegiato per i commerci di importazione ed esportazione fra la Liguria, la Corsica e la

⁶¹ RATTU, *Bastioni e torri di Alghero*; BERTINO, *Notizie e ipotesi*, pp. 181-185.

⁶² Si vedano a questo proposito gli interventi compresi nel volume *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo*.

⁶³ CAMPUS, *Popolamento*, pp. 155-165; BIANCO, *Castelsardo*, pp. 657-661.

Sardegna nord-occidentale, e in particolare la regione dell'Anglona⁶⁴, e pertanto venne fatta oggetto di speciali attenzioni tanto da parte del Comune, quanto dai suoi signori sardo-genovesi.

Dominato dal castello dei Doria, posto nel punto culminante del tavoliere inclinato verso nord che occupa il piccolo promontorio sul quale sorge la città medievale, il centro urbano, per il quale è stata ipotizzata una popolazione di circa 400 abitanti nel XIV secolo⁶⁵, era serrato da una cinta di mura con un perimetro di circa un chilometro, nella quale si aprivano due porte, una a nord, verso il mare, e l'altra a sud, nei pressi del castello, delle quali la seconda era sicuramente la principale, essendo quella attraverso la quale passavano tutti i collegamenti non solo verso l'entroterra, ma anche verso i tre porti sopra menzionati⁶⁶; all'interno, una maglia viaria adattata alle condizioni naturali del sito, con un sistema di scale e vicoli che superano il forte dislivello, presenta ancora oggi evidenti legami con la tradizione architettonica ligure⁶⁷ anche se il tessuto urbano, come nel caso di Alghero, risulta certamente più denso di quello ricostruibile sulla base della documentazione medievale, come gli atti rogati fra il 1321 e il 1326 dal notaio Francesco Da Silva⁶⁸.

In questi documenti viene infatti menzionata la presenza di orti e di *terre vacue* (delle quali è però chiara la destinazione ad aree edificabili)⁶⁹ che ci presentano una situazione di ancora "incompiuta" urbanizzazione del sito nei primi decenni del XIV secolo, dovuta presumibilmente sia alle difficoltà intervenute negli anni precedenti a causa di ripetuti episodi bellici, sia al fatto che, tanto in omaggio agli accordi stipulati dal consortile dei Doria con il Comune di Genova nel 1287⁷⁰ (che contenevano tra l'altro il divieto di trasferire popolazione fra i territori del consortile e quelli del Comune di Sassari, divenuto "satellite" politico della metropoli ligure), quanto per una precisa politica di popolamento mirata a inserire nel territorio elementi non sardi, in genere artigiani, e quindi maggiormente legati agli interessi dei di-

⁶⁴ La vitalità dei traffici e l'importanza del porto di Castelgenovese ancora pochi anni prima del passaggio in mano ai catalano-aragonesi sono testimoniati dalla legislazione portuale redatta nel 1435 per volontà dell'ultimo signore genovese della rocca, Nicoloso Doria, cfr. PIERGIOVANNI, *Il diritto portuale di Castelgenovese*; SIMBULA, *Gli statuti doganali di Castelgenovese*.

⁶⁵ LIVI, *La popolazione della Sardegna nel periodo aragonese*, pp. 92-93, 97-98.

⁶⁶ RATTU, *Bastioni e torri di Castelsardo*, pp. 13-17, 87-88, 98; BIANCO, *Castelsardo*, pp. 661-671.

⁶⁷ BRANDIS – SECHI, *Considerazioni geografiche sul centro storico di Castelsardo*, pp. 3, 28.

⁶⁸ BASSO – SODDU, *L'Anglona negli atti del notaio Francesco Da Silva (1320-1326)*.

⁶⁹ CAMPUS, *Popolamento*, p. 156.

⁷⁰ *I Libri Iurium*, I/7, docc. 1210-1214.

nasti sardo-liguri, che favoriva l'immigrazione dai possedimenti continentali dei Doria e soprattutto da Bonifacio⁷¹.

Proprio il legame anche "personale", oltre che strategico, con Bonifacio, e la permanente vitalità dei traffici fra le due città⁷², contribuisce a spiegare la quantità di sforzi messi in atto dai ceti dirigenti genovesi per sostenere la resistenza dei Doria arroccatisi a Castelgenovese, anche quando, dopo il 1436, la città rimase di fatto un avamposto isolato in una Sardegna ormai completamente assoggettata alla Corona d'Aragona, e il fatto che essi si siano rassegnati alla perdita di quest'ultima posizione solo nel momento in cui la situazione generale della politica mediterranea e le condizioni politiche ed economiche interne resero la prosecuzione di questo atteggiamento più dannosa che utile per gli interessi della classe mercantile maggiormente interessata a rivitalizzare i traffici con la Sardegna⁷³.

Grazie al mutamento degli equilibri politici determinatosi dopo che la morte del Magnanimo⁷⁴ e ancor più la guerra civile catalana⁷⁵ ebbero cambiato radicalmente i termini del confronto fra una Corona d'Aragona sempre più "ripiegata" verso la Penisola iberica e una Genova che, forte dell'alleanza strategica con la Castiglia, tornava dopo un lungo periodo di difficoltà ad affacciarsi da protagonista nello scenario del Mediterraneo occidentale, questa posizione si rivelò vincente, come dimostra la vigorosa ripresa dei traffici genovesi con la Sardegna riscontrabile a partire dalla fine

⁷¹ A conferma della costante presenza di un cospicuo numero di bonifacini tra gli abitanti di Castelgenovese, possono essere richiamati, oltre ai dati desumibili dagli atti notarili di Francesco Da Silva, provvedimenti come quello adottato nel 1475 dal governo genovese che, a causa di sequestri e catture subiti dai suoi sudditi corsi in Castelgenovese e Sassari, provvide a decretare il blocco dei commerci con l'Isola; cfr. TOLA, *Codex Diplomaticus Sardiniae*, I, doc. CL, pp. 86-87; BASSO – SODDU, *L'Anglona*; SODDU, *Castelsardo a novecento anni dalla nascita*; CAMPUS, *Popolamento*, pp. 161-165; SODDU, *La signoria*, pp. 247-266.

⁷² Sui rapporti fra Bonifacio e Castelgenovese (rinominata Castellaragonese nel XVI secolo e Castelsardo nel XVIII) nel corso dell'Età moderna, cfr. MATTONE, *Castellaragonese. Una città-fortezza nel Mediterraneo moderno (XVI-XVIII secolo)*; MURGIA, *Castelsardo: da porto caricatore a terra di contrabbando*.

⁷³ Si veda a questo proposito BASSO, *La rocca di Castelgenovese*, pp. 420-422.

⁷⁴ Tensioni connesse alla contrapposizione tra il governatorato francese insediato a Genova fra il 1458 e il 1461 e la Corona d'Aragona per le questioni relative al Regno di Napoli continuavano comunque a essere presenti anche nei primi anni del regno di Giovanni II, come prova l'istituzione il 17 agosto 1459 di un *devetum Sardinee* (in conseguenza del quale il 30 agosto successivo venne ordinato a tutti i mercanti genovesi di abbandonare immediatamente Sassari) che fu riconfermato il 9 giugno 1460; ASGE, *A.S.*, 1785, c. 496r.; 564, c. 77v.

⁷⁵ Sulla pace siglata nel 1464 con Ferrante I di Napoli, che aprì la strada alla tregua con l'Aragona, favorita dall'alleanza di questi con il nuovo Signore di Genova, Francesco Sforza, cfr. PETTI BALBI, *Tra dogato e principato*, pp. 302-303.

del XV secolo, in un momento in cui, a causa della crisi del commercio orientale, le rotte del Mediterraneo occidentale avevano riconfermato la loro importanza fondamentale per l'economia della città marittima e quindi i porti tirrenici, e quelli sardi in particolare, erano ancora una volta al centro dell'attenzione degli operatori commerciali genovesi e liguri.

3. *La Sicilia*

Insieme alla Sardegna, la Sicilia, da sempre grande punto di snodo del commercio mediterraneo e fulcro di un Regno affermatosi tra le Potenze principali dello scacchiere politico del mare interno (nonché, grazie ai suoi rapporti di “patronato” sulla Tunisia prima degli Ziriti e poi degli Hafsidei, una delle “porte” aperte al commercio europeo in direzione dell’Africa)⁷⁶, costituì indubbiamente, nonostante occasionali dissapori fra il Comune e i sovrani normanni, uno dei punti di maggiore interesse per l’espansione commerciale genovese nel corso del XII secolo, divenendo ben presto la principale area di approvvigionamento cerealicolo dei genovesi⁷⁷, nonché luogo di insediamento di comunità mercantili e di singoli individui, sia appartenenti all’antica nobiltà di origine feudale, come alcuni Ventimiglia o Del Carretto integratisi nella nobiltà locale, sia di più recente affermazione, come il console Ogerio Capra e suo fratello Amico, destinatari nel 1116 di ampie concessioni in terreni e rendite in Messina da parte di Ruggero II dalle quali trasse successivamente origine l’*hospitium* dei genovesi nella città⁷⁸, o i mercanti beneficiati dalle clausole relative ai dazi pagati nei porti siciliani contenute nei trattati stipulati nel 1156 e riconfermati nel 1174⁷⁹, o ancora Nobile Barbonoso, che sempre in Messina ricevette una concessione di carattere feudale da parte di Guglielmo II nel 1185⁸⁰.

Analogamente a quanto avveniva in Sardegna nello stesso periodo, tutti questi elementi di origine ligure, al di là dei temporanei contrasti fra gli Al-

⁷⁶ Per gli interessi degli Altavilla in direzione dell’Africa settentrionale, manifestatisi già con la prima spedizione del giovane Ruggero II nel 1116, cfr. ABULAFIA, *Federico II*, pp. 19-20, 23, 36, 47-49, 186. Per lo specifico tema delle relazioni genovesi con questa parte della costa africana, cfr. KRUEGER, *Trade with Northwest Africa*; ID., *Postwar Collapse and Rehabilitation in Genoa*; ID., *Genoese Merchants, their Partnerships ad Investments, 1155 to 1164*; ABULAFIA, *L’attività commerciale genovese nell’Africa normanna*; PISTARINO, *Genova e il Maghreb*.

⁷⁷ Già nel 1142-1143 le fonti documentarie attestano l’importanza delle importazioni di grano siciliano per l’economia genovese; cfr. PISTARINO, *La capitale*, pp. 258-259.

⁷⁸ ABULAFIA, *Pisan commercial colonies*, pp. 70-71.

⁷⁹ *I Libri Iurium*, 1/2, docc. 289-291.

⁸⁰ PISTARINO, *La capitale*, pp. 254-270.

tavilla e il Comune di Genova, si innestarono profondamente nel tessuto economico e sociale dell'isola, anche qui spesso in profondo contrasto con i pisani.

L'adesione di Pisa – dopo una fase iniziale nella quale aveva assunto un atteggiamento favorevole nei confronti del nuovo assetto politico del Meridione – alla politica antinormanna perseguita dagli imperatori da Lotario II a Federico I, adesione che era del resto funzionale anche alla tutela degli interessi pisani⁸¹, favorì infatti ulteriormente i genovesi nel corso della seconda metà del secolo⁸², e la loro posizione privilegiata non venne scalfita neanche dall'anarchia nella quale il Regno sprofondò negli anni turbinosi che trascorsero dalla morte di Guglielmo II all'affermarsi del governo personale di Federico II.

Le invasioni, le guerre civili e le usurpazioni che sconvolsero la Sicilia a cavallo fra il XII e il XIII secolo toccarono infatti solo marginalmente i grandi interessi economici dei genovesi nell'isola e anzi, grazie all'ascesa politica di alcuni compatrioti, il caos che travolse l'amministrazione siciliana aprì davanti a loro nuovi, inattesi spazi di affermazione ed espansione.

Anche nel teatro siciliano il fine principale a cui miravano i genovesi era, come si è visto, quello di scalzare le posizioni dei rivali pisani, ma la situazione di sostanziale anarchia attraversata dal Regno fra il 1197 e il 1220 ampliò i loro obbiettivi, portandoli a pensare che avrebbe potuto essere possibile ottenere finalmente, in termini di controllo del territorio e delle sue risorse, molto di ciò che a suo tempo era stato loro promesso in cambio del sostegno fornito alla spedizione di conquista dell'Isola dall'imperatore Enrico VI (il quale però, una volta compiuta l'impresa, non aveva mantenuto gli impegni che si era assunto)⁸³, e in particolare che avrebbero potuto assumere di fatto il controllo dei porti principali della costa orientale siciliana, Messina e Siracusa, che costituivano i punti di appoggio fondamentali per la rotta diretta verso il Levante.

Un simile piano si basava sulla possibilità di avvalersi dell'aiuto di un personaggio che in quel momento si trovava a occupare uno dei posti chiave

⁸¹ Sulla presenza commerciale pisana nell'isola, cfr. ABULAFIA, *Pisan commercial colonies*, pp. 72-79.

⁸² Cfr. PISTARINO, *La capitale*, pp. 253-270.

⁸³ La delusione genovese nei confronti del sovrano svevo è ben sintetizzata dalla celebre immagine con cui l'annalista del Comune denuncia la falsità delle promesse di Enrico, il quale allo scopo di ottenere l'aiuto dei genovesi per la spedizione nel Regno "[...] *ex civitatibus, opidibus et casalibus largas et plenas vento hominibus lanue porrigebat manus; et ex predictis et aliis innumeris opibus eis vana et inefficacia privilegia fieri et sigillo suo bullari fecit [...]*"; *Annali genovesi*, II, p. 46.

dell'amministrazione del Regno: l'Ammiraglio di Sicilia e conte di Malta Guglielmo Grasso, un abile uomo di mare che era stato uno dei principali collaboratori di Enrico VI e che era divenuto l'ago della bilancia nella contesa fra le fazioni "tedesca" e "normanna" che si contendevano il controllo del re-bambino Federico Ruggero, guidate rispettivamente dal Gran Siniscalco Markward von Anweiler e dal Cancelliere Gualtieri di Palearia⁸⁴.

Proprio trasferendo il proprio determinante appoggio dal primo al secondo dei due, dopo il rovescio subito da Markward nella battaglia di Monreale, il Grasso ricevette dal Reggente, oltre alla conferma dei suoi titoli e cariche, ampi privilegi per i suoi compatrioti nell'isola, contenuti nel trattato sottoposto alla firma del re-bambino nel dicembre 1200 con il quale i genovesi ottennero, oltre a un tributo di 10.000 onze d'oro e al risarcimento di tutti i danni subiti dalle loro proprietà fondiarie, anche case e fondaci in Messina, Trapani, Siracusa e Napoli, e che venne poi considerato da Genova quale fondamento legale di tutte le sue future pretese⁸⁵.

Neanche la successiva disgrazia dell'Ammiraglio, catturato e incarcerato fino alla morte dal Gran Siniscalco dopo un nuovo rovesciamento delle fortune della guerra, compromise seriamente la posizione della comunità mercantile genovese in Sicilia, né le fortune dei suoi familiari: dopo la morte di Markward, avvenuta nel 1202, Gualtieri di Palearia, tornato padrone della situazione, non mancò infatti di riconfermare il titolo di conte di Malta al genero del Grasso, Enrico Pescatore, il quale nel decennio successivo avrebbe ripreso, su scala più ampia, le imprese e la politica di suo suocero⁸⁶, mentre la carica di Ammiraglio di Sicilia veniva attribuita a un altro esponente del gruppo di "tecnici" genovesi presenti alla Corte siciliana, Guglielmo Porco⁸⁷, che l'avrebbe mantenuta fino al 1220.

Questa situazione risultò di grande giovamento per gli interessi dei genovesi in Sicilia, tanto da spingere i liguri ad approfittare della confusa situazione politica e della sostanziale incapacità del governo del Reggente di controllare efficacemente il territorio al di fuori della capitale per tentare di escludere definitivamente dal commercio siciliano i loro rivali pisani, fermi nel sostenere la sconfitta fazione "tedesca" e ostinatamente ghibellini,

⁸⁴ Sulla figura del Grasso, cfr. BASSO, *Grasso, Guglielmo*. Sul suo ruolo in qualità di Ammiraglio di Sicilia, cfr. HUIILLARD-BRÉHOLLES, *Historia diplomatica*, I/1, p. 35; AMARI, *Storia dei Musulmani in Sicilia*, III, pp. 606-607; MANFRONI, *Storia della Marina Italiana*, I, p. 299; MÉNAGER, *Ammiratus-Amiras*, pp. 111-113.

⁸⁵ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 292; HUIILLARD-BRÉHOLLES, *Historia diplomatica*, I/1, p. 65; *Annali genovesi*, II, p. 81.

⁸⁶ ABULAFIA, *Henry Count of Malta and his Mediterranean activities*, pp. 108-110; ID., *Federico II*, p. 79.

assicurandosi, sulla base legale delle concessioni del 1200, il controllo delle esportazioni e gran parte degli introiti daziari dei principali porti dell'isola.

Con il consenso dello stesso Ammiraglio in carica e l'aperto sostegno di Enrico Pescatore, che assunse personalmente il comando della flotta, i genovesi ardirono persino organizzare nel 1204 una spedizione navale che, con il pretesto di vendicare un attacco pisano contro navi commerciali genovesi verificatosi nel porto della città, si concluse con l'occupazione di Siracusa⁸⁸.

Fatto ancora più grave, e indicativo del livello di degrado del controllo esercitato dal governo regio sulle terre del Regno e dell'autorità che i genovesi, grazie al ruolo esercitato da alcuni di loro, vi avevano ormai acquisito, fu che un altro comandante genovese attivo al servizio siciliano, Alamanno da Costa⁸⁹, venne investito "sul campo" del governo della città, con il titolo di conte di Siracusa, e questo non da parte di un rappresentante del re o della Reggenza, ma addirittura dai consoli inviati dal Comune di Genova a reggere la colonia di Alessandria, che si trovavano a bordo di una delle navi impegnate nell'impresa; Alamanno venne successivamente confermato nella sua nuova dignità comitale da un altro inviato ufficiale del governo genovese, Folco di Castello (il conquistatore di Bonifacio; non a caso, si direbbe, un parente del conte di Malta), situazione assai particolare che si riflette anche nella singolare titolatura che egli adottò nei propri documenti: "*Dei Gratia comes Syracuse, in nomine Communis Ianue et Domini Regis*"⁹⁰.

L'occupazione di Siracusa, pur avvenuta in un quadro di dubbia legalità e di sostanziale usurpazione dei diritti della Corona che poteva essere giustificata solo da un'interpretazione esageratamente estensiva dei termini del trattato del 1200 e delle precedenti concessioni effettuate da Federico I nel 1162 ed Enrico VI nel 1191⁹¹, consegnava dunque nelle mani dei genovesi,

⁸⁷ Guglielmo Porco venne confuso da una parte della storiografia con il Grasso, attribuendogli anche una inesistente parentela con l'*Ammiratus Amiratorum* Margarito da Brindisi; si veda HOPF, *Geschichte Griechenlands*, I, pp. 180-182, successivamente corretto da DESIMONI, *Quartieri dei genovesi a Costantinopoli nel secolo XII*, pp. 165-166; ID., *I genovesi e i loro quartieri in Costantinopoli nel secolo XIII*, pp. 223-227.

⁸⁸ *Annali genovesi*, II, pp. 92-93.

⁸⁹ Su Alamanno da Costa e le sue imprese, cfr. MANFRONI, *Le relazioni fra Genova, l'impero bizantino e i Turchi*, pp. 635, 650, 652-653; ID., *Storia della Marina*, II, pp. 303-304, 344, 358-360, 365, 374; VITALE, *Il Comune del podestà*, pp. 150-155, 166-167, 172, 174, 180, 195.

⁹⁰ DE NEGRI, *Storia di Genova*, pp. 328-329; ABULAFIA, *Federico II*, p. 85.

⁹¹ In tali occasioni, in cambio dell'appoggio della loro flotta, ai genovesi era stata promessa non solo l' infeudazione della città di Siracusa, ma anche il possesso di terreni per 250 giornate in Val di Noto e la concessione di fondaci in tutti i porti siciliani; STRINGA, *Genova e la Liguria*, p. 246.

che già controllavano l'arcipelago maltese attraverso il conte Enrico ed esercitavano una velata forma di protettorato sulla città di Messina grazie all'attiva presenza di numerosi liguri nella classe dirigente della città dello Stretto⁹², il controllo dei principali porti siciliani posti sulla più diretta rotta di collegamento fra il bacino occidentale del Mediterraneo e il Levante, mettendoli quindi nella condizione ideale per cercare di interrompere le linee commerciali dei pisani; essa apriva però anche ulteriori possibilità di espansione del controllo sulle rotte verso il Levante, che i genovesi, per il tramite dei loro compatrioti inseriti agli alti livelli dell'amministrazione siciliana, tentarono di sfruttare.

Dopo aver condotto nel 1205 una fortunata incursione sulle coste della Siria, che fruttò un ricco bottino e valse la riconferma dei privilegi genovesi nei porti del principato di Antiochia⁹³, Enrico Pescatore, in accordo con Guglielmo Porco e Alamanno da Costa e con il consenso "non ufficiale" del Comune, progettò infatti un'ulteriore impresa che, se condotta a buon fine, avrebbe non solo potuto riaffermare la posizione di Genova nei confronti dei veneziani, che nel 1204 avevano espulso i mercanti genovesi da Costantinopoli e dall'area del nuovo Impero Latino d'Oriente, ma avrebbe aggiunto l'ultimo tassello al grandioso disegno di dominio di tutti i maggiori scali che controllavano la rotta verso i porti del Medio Oriente.

Fu così che nel 1206 il conte di Malta, appoggiato dalle forze navali del conte di Siracusa, sbarcò alla testa di un forte contingente di truppe nell'isola di Creta, da poco ceduta ai veneziani dal marchese Bonifacio di Monferrato, divenuto re di Tessalonica⁹⁴, e, dopo aver avuto ragione della guarnigione della capitale, Candia, comandata da Ranieri Dandolo, si proclamò signore dell'isola e iniziò a fortificarla per prevenire il prevedibile contrattacco veneziano⁹⁵.

L'avventura cretese di Enrico Pescatore, che preoccupò non poco il governo di Venezia, costretto a impegnare ingenti risorse per fronteggiare la gravissima minaccia⁹⁶, si risolse infine in un fallimento nel 1211 quando il

⁹² In Messina, i genovesi possedevano a quest'epoca un grande fondaco intitolato a San Giovanni, probabilmente sviluppatosi intorno all'*hospitium* creato nel 1116, e dal 1194, per concessione di Margarito da Brindisi, Ammiraglio del Regno, anche un palazzo fortificato; *Annali genovesi*, II, pp. 48, 81, 132, 171; STRINGA, *Genova e la Liguria*, p. 229.

⁹³ *Annali genovesi*, II, pp. 98-102; *I Libri Iurium*, I/2, doc. 345; FAVREAU, *Graf Heinrich von Malta, Genua und Boemund IV. von Antiochia*; PISTARINO, *Genovesi*, p. 61.

⁹⁴ OSTROGORSKY, *Storia dell'Impero Bizantino*, pp. 388-397; MAESTRI, *Bonifacio di Monferrato*.

⁹⁵ MALTEZOU, *Creta fra la Serenissima e la Superba*, pp. 763-767.

⁹⁶ ORTALLI, *Venezia e Creta*; RAVEGNANI, *La conquista veneziana di Creta*.

conte di Malta, nonostante l'invio di truppe in suo aiuto da parte del governo di Genova⁹⁷, fu costretto, dopo una lunga serie di violenti scontri per terra e per mare, a rinunciare a ogni pretesa sull'isola⁹⁸. Anche un successivo tentativo di occupazione di Creta messo in atto fra il 1217 e il 1218, sempre con una benevola neutralità del Comune di Genova, da parte di Alamanno da Costa, nel corso del quale lo stesso conte di Siracusa cadde prigioniero dei veneziani⁹⁹, si concluse del resto con un esito negativo.

Anche se l'ambiziosa politica mediterranea autonomamente avviata dai due conti aveva rischiato di innescare una crisi di vaste dimensioni nelle relazioni tra il Regno e Venezia, che aveva visto la sua politica di espansione mediterranea messa a rischio, l'influenza esercitata dagli ammiragli genovesi alla Corte di Palermo (e conseguentemente il ruolo privilegiato dei loro compatrioti nei principali centri economici del Regno) rimase per il momento immutata. Grazie agli ottimi rapporti intercorrenti in quel momento fra Genova e il sovrano (e al suo incontestabile prestigio personale), lo stesso Enrico Pescatore venne infatti chiamato a succedere nella carica di Ammiraglio a Guglielmo Porco quando questi nel 1220 venne destituito dal giovane Federico II, intenzionato a riprendere nelle proprie mani le redini del Regno, e rimase in carica fino alla vigilia della propria morte, avvenuta nel 1230, continuando a tutelare gli interessi in Sicilia di quei mercanti genovesi che, con i loro consistenti finanziamenti, avevano spianato la strada dello Svevo verso la corona imperiale, nonostante la crescente insoddisfazione dimostrata dal sovrano proprio a partire dal 1220 verso gli eccessi perpetrati negli anni precedenti contro l'autorità della Corona e la sua dichiarata volontà di porvi freno e rimedio¹⁰⁰.

⁹⁷ In cambio di questo sostegno, accompagnato da un sostanzioso finanziamento di 20.000 lire genovine, Enrico Pescatore aveva promesso ai suoi compatrioti, con un atto ufficiale del 25 luglio 1210, un quartiere in tutte le città dell'isola, un tributo annuo, la completa esenzione fiscale, e aveva inoltre designato il Comune proprio erede nel caso si fosse estinta la sua discendenza; *I Libri Iurium*, I/6, doc. 945, pp. 30-33; *Annali genovesi*, II, pp. 109-110; LOPEZ, *Storia delle colonie*, pp. 138-139.

⁹⁸ GEROLA, *La dominazione genovese in Creta*. Il governo genovese si impegnò nella bozza di trattato proposta ai veneziani nel 1212 a far rispettare anche da parte dei conti di Malta e Siracusa la tregua eventualmente stabilita; *I trattati con Genova*, pp. 43-52.

⁹⁹ Alamanno venne catturato nel 1217 e trattenuto in prigione fino al 1218. Tuttavia, egli avrebbe conservato il controllo di Siracusa fino al 1220 e ancora nel 1239 Gregorio IX avrebbe prospettato ai genovesi, in cambio della partecipazione alla spedizione anti-sveva in Sicilia da lui vagheggiata in quel momento, la possibilità di riottenere la città; cfr. *Annali genovesi*, II, p. 138; ABULAFIA, *Federico II*, p. 283; ID., *Syracuse*.

¹⁰⁰ Era stato il conte di Malta ad accompagnare il giovane re a Genova, durante l'avventuroso viaggio compiuto nel 1212 per rivendicare la corona imperiale, e probabilmente a mediare la concessione di un cospicuo prestito, che venne ripagato con la piena conferma delle esenzioni

La lunga crisi apertasi proprio in seguito al netto rifiuto opposto dai genovesi alla richiesta avanzata nel 1238 da Federico II di un formale atto di sottomissione all' autorità imperiale¹⁰¹, e protrattasi fino alla morte dell' imperatore svevo nel 1250, segnò ovviamente la fine di qualunque ambizione genovese di controllo sui porti siciliani anche se, grazie alla continuità della presenza a corte di Ammiragli di origine genovese i quali, benché esuli, avevano cura di utilizzare la propria influenza per tutelare gli interessi economici dei propri concittadini¹⁰², il ruolo esercitato dagli operatori liguri nel quadro dell' economia siciliana venne solo parzialmente intaccato; fu quindi su queste basi che, una volta superata la fase di difficoltà, venne riavviato il commercio genovese con la Sicilia e i mercanti genovesi videro gli antichi privilegi e le esenzioni daziarie nei porti dapprima confermati nel 1254 dal pontefice genovese Innocenzo IV, in qualità di supremo sovrano feudale del *Regnum*, e quindi ampliati sotto il regno di Manfredi dal sovrano alla disperata ricerca di legittimazione e di alleati¹⁰³.

La caduta degli Svevi e il minaccioso dispiegarsi della potenza di Carlo I, le cui ambizioni di espansione oltremarina, interessatamente sostenute da Venezia, minacciavano oltretutto di interferire gravemente con gli interessi commerciali genovesi nella *Romania*¹⁰⁴, spinsero tuttavia i genovesi ad appoggiare un altro disegno politico, di cui forse intuivano la potenziale pericolosità per i loro interessi¹⁰⁵, ma che rappresentava al momento l' unica concreta possibilità di stroncare i grandiosi disegni politici degli Angioini

fiscali godute dai genovesi in Sicilia fin dal 1156; tuttavia, nell' ambito della politica di riaffermazione dell' autorità regia nell' isola, tali concessioni vennero sempre più spesso contestate da Federico, a partire dalle "Assise di Capua" del dicembre 1220. A conferma del fatto che comunque Enrico rimase nella cerchia dei consiglieri di fiducia di Federico II, va ricordato che il conte fu anche ambasciatore dell' imperatore presso Gregorio IX nel 1228; cfr. *Annali genovesi*, II, p. 122, 145-146; IMPERIALE DI SANT' ANGELO, *Genova e Federico II*, pp. 20-22, 57; ABULAFIA, *Federico II*, pp. 96, 113, 118.

¹⁰¹ *Annali genovesi*, III, pp. 85-87, 91-93, 96; ABULAFIA, *Federico II*, pp. 257-259.

¹⁰² BASSO, *Insedimenti*, pp. 42-43.

¹⁰³ *I Libri Iurium*, I/4, doc. 790. Al fine di conseguire un riavvicinamento politico con Genova, nel 1257 Manfredi di Svevia restituì al figlio di Enrico Pescatore, Niccolò, i feudi e i beni che suo padre aveva detenuto in Malta e che Federico aveva avvocato alla Corona dopo la morte dell' Ammiraglio; cfr. CARO, *Genova*, I, pp. 47, 375; IMPERIALE DI SANT' ANGELO, *Jacopo D' Oria e i suoi Annali*, pp. 58-59; ASHTOR, *Il retroscena economico*, p. 68; PISPISA, *Il regno di Manfredi*, pp. 343-344.

¹⁰⁴ Per le ostilità fra Genova e Carlo I e il sequestro dei beni dei genovesi nel Regno, cfr. CARO, *Genova*, I, pp. 220-227, 279-364, 394-396; IMPERIALE DI SANT' ANGELO, *Jacopo D' Oria e i suoi Annali*, pp. 180-199, 206-212; ABULAFIA, *I regni del Mediterraneo occidentale*, pp. 62-68.

¹⁰⁵ Sulla relativa freddezza con la quale a Genova si guardava ai successi aragonesi, cfr. PISTARINO, *Genova e Barcellona*, pp. 87-90.

e dei loro alleati, e cioè le rivendicazioni di Pietro III d'Aragona sulla corona siciliana.

Molto si è già scritto sull'impresa del sovrano aragonese, sulle sue conseguenze sugli equilibri politici ed economici del Mediterraneo, e anche sul coinvolgimento di Genova e dei genovesi in questi eventi¹⁰⁶, e in questa sede non si intende ritornare ulteriormente sull'argomento, ma è inevitabile esprimere alcune considerazioni su quelle che furono le reazioni genovesi allo sviluppo degli avvenimenti, in particolare dopo che il provvisorio assestamento della situazione militare ebbe consolidato il controllo catalano-aragonese sulla Sicilia, con il conseguente insediamento dei mercanti catalani in una posizione dominante sulle piazze commerciali dell'isola.

La preoccupazione genovese per questo stato di cose è assolutamente evidente e viene espressa dalla rapidità con la quale il Comune si affrettò a inviare un'ambasceria all'infante Giacomo, divenuto re di Sicilia nel novembre 1285 in forza delle disposizioni testamentarie del padre, contando evidentemente di poter sfruttare la situazione di nuova suddivisione che si era venuta a determinare fra i membri della Corona d'Aragona per ottenere dal nuovo sovrano la conferma di quei privilegi che da lungo tempo garantivano ai genovesi una posizione di primo piano nell'economia siciliana.

In effetti, il 21 marzo 1286, re Giacomo concesse la riconferma integrale delle esenzioni garantite ai mercanti genovesi in Sicilia, e in particolare a Messina, principale piazza commerciale del Regno, dalla convenzione stipulata con re Manfredi nel giugno del 1261, stabilendo una tabella aggiornata dei tributi che avrebbero dovuto essere versati alle casse del Regno nei singoli casi¹⁰⁷, ma si trattava di un successo che, per quanto di notevole ampiezza, era destinato inevitabilmente a essere temporaneo; infatti, già il 17 luglio 1288, sentendosi evidentemente più sicuro della propria posizione politica, il re, con il chiaro scopo di riequilibrare la situazione, concesse ai barcellonesi, agli aragonesi e ai maiorchini una serie di libertà e franchigie per l'esercizio del commercio nel Regno di Sicilia, dal quale contestualmente veniva espressamente esclusa tutta una serie di potenziali concorrenti e nemici, come provenzali, romani, toscani, veneziani, pisani e abitanti delle province continentali del Regno, con la sola dichiarata eccezione dei genovesi.

¹⁰⁶ Cfr. AMARI, *La guerra del vespro siciliano*; CARO, *Genova*, II, pp. 47-57; LOPEZ, *Genova marinara*, pp. 63-93; RUNCIMAN, *I Vespro siciliani*; ABULAFIA, *I regni del Mediterraneo occidentale*, pp. 68-88.

¹⁰⁷ LISCIANDRELLI, *Trattati*, n. 430. Per le concessioni di Manfredi, cfr. *I Libri Iurium*, I/4, doc. 790.

Una volta succeduto al fratello Alfonso III sul trono di Barcellona, nel 1291, Giacomo II, ormai re d'Aragona e di Sicilia, si trovò poi a godere di una posizione notevolmente rafforzata, nonostante le difficoltà che indubbiamente presentava lo scacchiere politico internazionale, e quale naturale conseguenza dispiegò una politica di aperto sostegno delle rivendicazioni dei propri sudditi anche nel campo commerciale, pur non spingendosi ancora a una rottura con Genova, che rimaneva la principale alleata sulla quale la Corona d'Aragona potesse in quel momento fare conto nello scenario politico italiano.

La riconferma dell'eccezione in favore dei genovesi rispetto al monopolio del commercio siciliano decretato a vantaggio dei sudditi della Corona d'Aragona contenuta nel diploma concesso dal re il 4 aprile del 1296¹⁰⁸ costituisce tuttavia l'ultima significativa manifestazione del permanere, almeno a livello formale, di quell'antica alleanza che gli avvenimenti connessi all'istituzione del *Regnum Sardinie et Corsice* (con la cui creazione in favore di Giacomo II nel 1297 papa Bonifacio VIII alterò irrimediabilmente, forse anche al di là delle sue stesse intenzioni, i vecchi equilibri dello scacchiere del Mediterraneo occidentale)¹⁰⁹ avrebbero presto trasformato in aperta ostilità, aprendo, come giustamente è stato rilevato da Geo Pistarino, “la grande lotta fra catalani e genovesi per il predominio nel Mediterraneo occidentale”¹¹⁰.

¹⁰⁸ LISCIANDRELLI, *Trattati*, n. 470 (ivi anche la citazione del documento del 1288).

¹⁰⁹ Per le questioni relative all' infeudazione delle isole tirreniche al sovrano aragonese, cfr. SALAVERT Y ROCA, *El tratado de Anagni y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón*; DUPRÉ-THESEIDER, *Come Bonifacio VIII infeudò a Giacomo II il regno di Sardegna e Corsica*; SORGIA, *Sardenya y Còrsega des de la infeudació fins a Alfons el “Magnànim”*, pp. 19-21; PETTI BALBI, *Genova e Corsica*, pp. 14-19; CASULA, *Profilo storico della Sardegna catalano-aragonese*, pp. 9-14.

¹¹⁰ PISTARINO, *Genova e Barcellona*, p. 90. Si vedano in proposito anche le considerazioni di FERRER I MALLOL, *Catalans i genoveses durant el siglo XIII*.

III

L'Oriente genovese

1. Il Levante

1.1 Acri: il crocevia del commercio

Gli sforzi messi in atto dai genovesi fra XII e XIII secolo per assumere il controllo dei porti siciliani, e in ultimo anche di quelli cretesi, erano connessi, come si è detto, all'obbiettivo di conquistare la supremazia sulle rotte che collegavano l'Europa occidentale agli scali della Terrasanta e dell'Egitto escludendone tutti i potenziali concorrenti, e soprattutto i pisani.

Sulla base dei dati desumibili dalla documentazione notarile dell'epoca circa gli investimenti in operazioni commerciali, è infatti possibile rilevare come questa rotta costituisse, insieme a quella verso la Penisola iberica e il Maghreb, uno degli assi principali del commercio genovese nella seconda metà del XII secolo¹.

In conseguenza della partecipazione attiva alle vicende delle spedizioni crociate, i genovesi avevano ottenuto dai principi latini di *Outremer* ampie concessioni nei territori e nelle città conquistate (che spesso si spingevano fino alla promessa della cessione di un terzo dei centri costieri, come nei casi di Cesarea, Arsuf, Acri e Tripoli), che avevano assicurato loro una posizione di assoluto rilievo nella vita economica degli Stati cristiani di Siria-Palestina e che vedevano protagonisti, accanto al Comune, quei privati, e in particolare la famiglia degli Embriaci (che aveva espresso il capo della spedizione, quel Guglielmo *Caput Mallei* che sarebbe rimasto nei secoli uno degli eroi più esaltati del "Pantheon" del Comune)², ai quali erano andati i più sostanziosi frutti della vittoria.

Era stato infatti grazie all'interposizione dei membri delle famiglie della nobiltà di origine vicecomitale³ che avevano partecipato direttamente al-

¹ Cfr. CHIAUDANO - MORESCO, *Il cartolare di Giovanni Scriba; Guglielmo Cassinese (1190-1192); Bonvillano (1198); Oberto Scriba de Mercato (1186); Giovanni di Guiberto (1200-1211); Lanfranco (1202-1226)*; BALARD, *La Romanie*, II, pp. 673-679; PISTARINO, *Genovesi*, pp. 20-25, 41-43.

² Sulla figura dell'Embriaco, cfr. CARDINI, *Profilo di un crociato: Guglielmo Embriaco*.

³ Sulle famiglie dei *vicecomites* e sul loro ruolo, cfr. PETTI BALBI, *I Visconti di Genova*.

l'impresa, e sotto l'egida del Capitolo della cattedrale di San Lorenzo, che il Comune aveva ottenuto dai principi di *Outremer* quei privilegi commerciali che avevano aperto i porti siro-palestinesi al commercio genovese⁴, ma ancor più era attraverso la loro opera che gli insediamenti coloniali così costituiti venivano amministrati, al punto che nel 1125 tutti i possedimenti genovesi nella parte settentrionale di *Outremer* (Antiochia, Solino, Laodicea) vennero affidati con mandato ventennale agli Embriaci, mentre la signoria di Jebail (Gibelletto, Byblos) veniva personalmente riconfermata con investitura feudale in favore di Guglielmo Embriaco e dei suoi discendenti⁵.

Il controllo di queste posizioni, considerate evidentemente di importanza secondaria rispetto ad altre nel quadro dell'espansione economica genovese, veniva dunque lasciato nelle mani di privati cittadini (con un tale livello di autonomia che nel 1168 fu addirittura Ugo Embriaco, *Dei gratia Gibelleti dominus*, a rilasciare un diploma di esenzione dai dazi e gabelle in favore dei mercanti genovesi che fossero recati nella sua città, e a partire dall'anno successivo lo stesso Embriaco si rifiutò di continuare a pagare i censi dovuti al Comune e alla cattedrale di San Lorenzo)⁶, mentre il Comune, che comunque aveva avuto cura di garantire la tutela dei suoi diritti nel quadro legale del *Sacrum Imperium* occidentale facendo inserire un esplicito riferimento a città, castelli, porti e altri possedimenti d'oltremare nel testo del diploma con cui Federico I aveva confermato nel 1162 tutti i diritti e le esenzioni dei genovesi⁷, poteva concentrare le proprie energie

⁴ Fino al diploma di Boemondo II di Antiochia del 1127 gli stessi testi dei privilegi sono prevalentemente conservati nel *Liber privilegiorum Ecclesie Ianuensis*, e solo dopo tale data vengono registrati esclusivamente nei *Libri Iurium* del Comune; PISTARINO, *Genovesi*, pp. 25-59.

⁵ La data e i termini della concessione del 1125 vengono desunti dal testo del diploma con il quale essa venne rinnovata, dopo un periodo di tensioni fra il Comune e la famiglia a causa del mancato pagamento dei censi feudali, nel 1147. Gli Embriaci detenevano la signoria di Jebail (ceduta da Bertrando di Saint-Gilles, conte di Tripoli, alla cattedrale genovese di San Lorenzo) già dal 1109; nel 1154, in conseguenza delle gravi difficoltà economiche attraversate dal Comune a causa della spedizione in Spagna, di fatto venne loro "appaltata" la gestione delle colonie genovesi di Terrasanta in cambio del pagamento di un consistente censo in denaro e tale situazione si protrasse fino al 1187; *I Libri Iurium*, I/1, docc. 136, 164-166; HEYD, *Le colonie commerciali*, I, pp. 251-254; REY, *Les seigneurs de Giblest*; JACOBY, *Mercanti genovesi e veneziani*, p. 224; BALARD, *I Genovesi in Siria-Palestina*, pp. 10-14; ID., *La Méditerranée*, p. 85.

⁶ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 315, 322, 325-329, 339. Nonostante questa contrapposizione si sia protratta almeno fino al 1186, a dispetto degli interventi dei papi Alessandro III, Lucio III e Urbano III, non venne comunque meno nei membri della famiglia il senso di appartenenza alla grande *Communitas* genovese; in proposito, si veda AIRALDI, *Je suis Bertrand de Gibelet*.

⁷ IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Codice diplomatico*, I, doc. 308.

verso quelli che erano considerati i nodi fondamentali degli scambi economici, e in particolare verso Acri.

Il ruolo di San Giovanni d'Acri, già tra i principali scali del Levante nel XII secolo, all'epoca dello splendore del Regno di Gerusalemme, si accrebbe ulteriormente dopo la caduta di Gerusalemme, quando la città costiera divenne la capitale di ciò che rimaneva in mano cristiana del principale Stato crociato. Oltre a essere uno scalo fondamentale nelle rotte da e verso l'Egitto, a causa della presenza della corte reale e delle sedi di tutte le principali istituzioni ecclesiastiche del Regno la città divenne infatti anche un grande centro di consumo e un mercato di primaria importanza e ciò spiega l'accanimento con il quale tutte le fazioni politiche ed economiche presenti sulla scena della Terrasanta cercarono di assicurarsene un controllo esclusivo, o quantomeno di esercitarvi il proprio predominio⁸.

I genovesi, in virtù delle concessioni ottenute, controllavano il più ampio quartiere commerciale all'interno della città⁹, il che conferiva loro un'indubbia posizione di vantaggio nei confronti di tutti i potenziali concorrenti, consacrata nelle concessioni estorte per mezzo di un'esplicita pressione militare nel 1195 che prevedevano, oltre all'assoluta libertà di commercio mediante la totale esenzione dai dazi, un ingrandimento del quartiere e la possibilità di edificare una chiesa dedicata a San Lorenzo e una grande torre, di cui avrebbero deciso liberamente le dimensioni e l'altezza¹⁰.

Stando ai dati desumibili da due inventari, redatti nel 1249 e 1250 a cura dei consoli e *vicecomites* genovesi in Siria, oltre alla chiesa sopra indicata nel quartiere si trovavano beni immobili di proprietà del Comune che comprendevano a quell'epoca due torri, la "vecchia" e la "nuova" (quest'ultima da identificarsi evidentemente con quella indicata nell'accordo del 1195), una decina di case, sei palazzi (di cui almeno tre affacciati sulla *ruga* porticata centrale e uno con loggia), cinque banchi, cinque botteghe, due

⁸ JACOBY, *L'évolution urbaine et la fonction méditerranéenne d'Acree à l'époque des croisades*. Una testimonianza diretta della funzione di nodo commerciale di primaria importanza per l'economia mediterranea esercitata da Acree è offerta dalle indicazioni contenute nella pratica di mercatura del Pegolotti, che elenca come corrispondenti del porto palestinese "quando era a mano dei cristiani" Sivas, Laiazzo, Clarenza, Ancona, Messina, Palermo, la Sicilia, Tunisi, la Puglia, Napoli, Venezia, Firenze, Pisa, Genova, Marsiglia, Nîmes, Montpellier, la Champagne, Famagosta, Aleppo, Laodicea, Tripoli di Siria, Damasco e Antiochia; FRANCESCO DI BALDUCCIO PEGOLOTTI, *La pratica*, pp. 63-69.

⁹ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 60; VOLTERRA, *Acree – salvaguardia e rivalutazione dei quartieri fondati dalle Repubbliche Marinare*; KEDAR – STERN, *Un nuovo sguardo sul quartiere genovese di Acree*.

¹⁰ *I Libri Iurium*, I/2, doc. 336.

volte, un forno e un giardino, che rendevano censi per un valore complessivo fra i 750 e gli 839 bisanti¹¹; a queste si aggiungevano almeno altre cinquantasei case e una torre di proprietà privata, che pagavano censi per altri 358 bisanti, e due terreni di notevole ampiezza fuori dalle mura, posti nell'entroterra a nord-est della città, uno nella località detta *Dochum* (Khiriāt Da'um, Israele), con ben sedici termini con incisa la scritta IANVA, e l'altro in quella di *Cochetum* (Kuweikāt, attualmente Bet ha-'Emeq, Israele), con undici termini¹².

L'estensione del quartiere e l'imponenza architettonica delle sue strutture testimoniavano dell'importanza che il porto di Acri rivestiva agli occhi delle autorità genovesi e del peso economico che questo scalo aveva nel quadro della bilancia commerciale genovese, un peso già notevole nell'ultimo decennio del XII secolo e che si sarebbe ulteriormente accresciuto dopo che gli eventi della IV Crociata ebbero di fatto escluso i genovesi dalla piazza commerciale di Costantinopoli, spingendoli a concentrare una consistente parte dei loro traffici in direzione della Siria e dell'Egitto¹³.

Un sintomo evidente di tale concentrazione può essere riscontrato per esempio anche nella comparsa nella documentazione relativa allo sfruttamento del porto di Acri, al fianco dei grandi mercanti e investitori impegnati nei traffici internazionali, di operatori economici di livello relativamente modesto, come i piccoli impresari del settore ittico che, associandosi alle carovane marittime che dalla Liguria si dirigevano in Terrasanta, nel corso del XIII secolo fecero della città palestinese la base di partenza per le loro campagne di pesca¹⁴.

Ovviamente questi sviluppi non potevano essere pacificamente accettati da pisani e veneziani, ugualmente interessati a poter sfruttare a proprio vantaggio le potenzialità del porto acconitano, e questo condusse a ripetuti scontri, soprattutto in concomitanza con le guerre genovesi-pisane, che misero a soqquadro la città senza tenere conto alcuno dell'autorità del re.

¹¹ Il bisante *sarracinale* d'oro, coniato negli stati crociati a imitazione delle monete arabe in oro, aveva un contenuto di 2,55 grammi (18 carati) di oro puro su un peso totale di 3,40 grammi; cfr. DESIMONI, *Actes passés en 1271, 1274 et 1279 à l'Aïas (Petite Arménie) et à Beyrouth*, p. 437.

¹² DESIMONI, *Quatre titres*, pp. 215-221, 224. Alcuni dei termini confinari descritti sono stati rinvenuti nel corso di scavi archeologici alla fine degli anni settanta del XX secolo, consentendo la localizzazione dei terreni; cfr. FRANKEL, *I cippi confinari genovesi dal kibbutz Shomrat*. L'Istituto Internazionale di Studi Liguri e l'Università di Genova hanno promosso negli ultimi anni importanti campagne di scavo, dirette da Carlo Varaldo, nell'area del quartiere genovese di Acri.

¹³ Cfr. BALARD, *Les Génois en Roumanie*; ID., *La Roumanie*, I, pp. 38-42; ORIGONE, *Genova, Costantinopoli e il Regno di Gerusalemme (prima metà sec. XIII)*.

¹⁴ BALLETO, *Genova nel Duecento*, pp. 195-206; PISTARINO, *Genovesi*, pp. 111-112.

Dopo un primo urto avvenuto già nel 1192 e un secondo conflitto di cui abbiamo notizia nel 1203, nel 1222 si giunse a uno scontro su vasta scala, nel corso del quale la torre edificata dai genovesi in base alle concessioni del 1195 venne data alle fiamme dai pisani. Ricostruita rapidamente in forme ancora più possenti, questa torre, la “Monçoa”, divenne il simbolo stesso dell’orgogliosa preponderanza vantata dai genovesi nella città e il perno del sistema difensivo del loro quartiere, potentemente fortificato, fino alla decisiva “Guerra di San Saba” del 1256-1258.

Questo conflitto apparentemente di importanza solo locale, scoppiato nel 1256 per una banale controversia fra genovesi e veneziani per il controllo di alcune case di proprietà del monastero di San Saba che si trovavano sul confine tra i loro quartieri e degenerato rapidamente in uno scontro generale che coinvolse tutte le fazioni che si contendevano il predominio in Acri, si inseriva in realtà in un quadro generalizzato di esasperata competizione politica ed economica estesa su tutto lo scacchiere mediterraneo ed era destinato a divenire la causa scatenante di profondi processi di trasformazione degli equilibri politici ed economici di un’ampia area che dal Levante si estendeva fino all’Egeo e al Mar Nero.

L’iniziale successo delle incursioni condotte dai genovesi nel quartiere avversario nella prima fase delle ostilità, che sembrava dover concludere ancora una volta in loro favore la contesa, venne infatti annullato nel 1257 dal passaggio di campo dei pisani, inizialmente loro alleati, determinato dal già menzionato tentativo di impadronirsi di Cagliari messo in atto dai genovesi nell’anno precedente.

In una stretta concatenazione di eventi che, come ai tempi della spedizione spagnola contro Almeria, collegavano in un unico disegno punti dello spazio mediterraneo assai lontani tra loro, il fallimentare piano concepito a Genova per colpire alla radice il potere dei pisani in Sardegna fu quindi la principale ragione che portò questi ultimi ad allearsi con i veneziani per espellere i liguri da Acri, operazione sostenuta del resto da gran parte della popolazione locale e dagli Ordini dei Templari e dei Teutonici, che non sopportavano più la pesante ipoteca che i genovesi pretendevano di far valere sull’economia locale¹⁵.

Nel 1258, dopo il disastroso fallimento di un’operazione di soccorso inviata dalla madrepatria, conclusasi con un’umiliante sconfitta navale, i ge-

¹⁵ Lo stretto collegamento fra tutti questi eventi è del resto esplicitamente confermato dall’atto con il quale nel luglio 1258 i rappresentanti delle tre città rimisero a papa Alessandro IV l’arbitrato in tutte le loro controversie relative alla Sardegna e alle questioni d’Oltremare; *I Libri Iurium*, I/4, doc. 798.

novesi, sostenuti ormai solo dagli Ospitalieri e da alcune delle “nazioni” mercantili minori (anconetani e catalani), dovettero così rassegnarsi a evacuare il loro quartiere e a rifugiarsi a Tiro il cui signore, Filippo di Montfort, era un loro saldo alleato¹⁶.

1.2 Tiro: una base sicura

Mentre pisani e veneziani festeggiavano quindi la vittoria demolendo la grande torre “Monçoaia” e spartendo con i loro alleati il bottino e i beni fondiari dei genovesi ad Acri, questi ultimi iniziavano a meditare una rivincita, ma si preoccupavano al contempo di riorganizzare i loro traffici nella nuova base di Tiro.

In questo porto, l'unico ancora aperto alle loro navi sulla costa siro-palestinese oltre a Jebail, tenuta dagli Embriaci, i genovesi godevano fin dall'epoca della conquista crociata di privilegi, ulteriormente ampliati e consolidati dalle concessioni effettuate in loro favore da Corrado di Monferrato. Il marchese, nel drammatico frangente dell'assedio stretto intorno a Tiro dalle forze del Saladino dopo il crollo del Regno, aveva avuto assoluto bisogno dell'aiuto dei mercanti italiani (e in particolare dei genovesi, che lo avevano trasportato da Costantinopoli alla Palestina) per assicurare la difesa e i rifornimenti necessari a far sopravvivere la città e a dargli quindi la possibilità di far valere le sue pretese sulla corona di Gerusalemme; spinto da queste necessità, aveva quindi riconfermato i privilegi di pisani e genovesi, concedendo ai rappresentanti dei Comuni tutto ciò che avevano chiesto in cambio del loro aiuto.

Nel caso dei genovesi questo aveva comportato il riconoscimento, con il diploma dell'aprile del 1190, dei provvedimenti già adottati nel 1187 dai superstiti baroni del Regno, rifugiatisi in città dopo il disastro di Hattin: piena autorità della *curia* genovese in tutti i procedimenti giudiziari, con l'eccezione delle rapine e dei crimini di sangue, ma soprattutto libertà di commercio nel loro fondaco in regime di totale esenzione fiscale, diritto di usare le unità genovesi di peso e misura (cantaro, bussa, moggio) nelle transazioni commerciali, e in sovrappiù il versamento alle casse del Comune di un terzo dell'*introitus et redditus cathene* (cioè dei dazi portuali)¹⁷.

¹⁶ Sui motivi dell'ostilità di Filippo di Montfort nei confronti dei veneziani, cfr. HEYD, *Le colonie commerciali*, I, p. 222.

¹⁷ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 330-331.

Corrado aveva riconfermato due anni dopo queste concessioni, estendendole anche ad Acri e ai territori che si sperava di riacquistare¹⁸, poco prima di cadere vittima di un misterioso attentato dei membri della Setta degli Assassini; esse però avevano anche costituito il modello di quelle che già il 4 maggio 1190, con grande disinvoltura diplomatica, i genovesi avevano ottenuto da Guido di Lusignano, l'avversario di Corrado nella competizione per la corona gerosolimitana, per quanto riguardava Acri, e che si sarebbero fatti riconfermare dallo stesso sovrano nell'ottobre 1191, una volta effettivamente occupata la città, dietro pressione di Riccardo I d'Inghilterra¹⁹.

Si è già visto come le concessioni ottenute in Acri avessero consentito ai genovesi (così come ai loro rivali pisani e veneziani, muniti di analoghi privilegi)²⁰ di sfruttare ampiamente le possibilità commerciali di questo scalo, nel quale avevano concentrato le proprie attività economiche, tanto quale tappa sulla rotta da e verso l'Egitto, quanto come mercato a sé stante, cosicché fino al 1258 essi si erano avvalsi solo parzialmente dei vantaggi di cui avrebbero potuto disporre in Tiro, dove tuttavia, secondo i dati offerti dai documenti citati a proposito di Acri, disponevano di un cospicuo complesso di beni fondiari, comprendente, oltre a una chiesa, al forno (che nel 1249 risultava tuttavia in rovina) e a due *balnea* siti nella via degli orefici, il Palazzo del Comune, la loggia con la piazza antistante, almeno quindici case di proprietà pubblica e due di proprietà privata (intestate a Giacomo e Guglielmo Musso, presumibilmente parenti), un giardino e un altro terreno vuoto; a questi beni, posti nell'area confinante con i possedimenti dell'arcivescovo e dei Templari, si aggiungevano, fuori dalle mura, a oriente della città, tre campi vicini all'acquedotto (con i relativi diritti d'acqua), un mulino, il casale di San Giorgio con le sue dipendenze, parte del casale di *Sechilia*, un altro terreno e un giardino recintato a nord della città, lungo la via per Sidone e infine il diritto a un terzo dei proventi dell'*introitus catene* (cioè del gettito della dogana del porto)²¹.

Una volta costretti ad abbandonare la loro principale base e a rivedere conseguentemente tutto il loro sistema di rotte, i genovesi decisero pertanto di valorizzare questi possedimenti e di approfittare al massimo delle occasioni che avrebbero potuto derivare dalla disponibilità dimostrata nei loro confronti da Filippo di Montfort, che aveva manifestato in modo plateale

¹⁸ *Ibidem*, doc. 334.

¹⁹ *Ibidem*, docc. 332-333.

²⁰ BALARD, *La Méditerranée*, pp. 80-84.

²¹ DESIMONI, *Quatre titres*, pp. 222-224.

la sua inclinazione filo-genovese risarcendo prontamente, in parte con denaro proprio, in parte con somme sequestrate a mercanti veneziani, il danno provocato dalla cattura nelle acque di Tiro della nave genovese “Oliva” da parte dei veneziani, che successivamente avevano venduto nave e carico ad Acri²².

Il signore di Tiro, da parte sua, aveva tutto l’interesse a favorire i genovesi, poiché sperava che la loro presenza avrebbe potuto trasformare la sua città in un nodo commerciale di importanza pari a quella di Acri e che ciò, oltre a consolidare il suo potere a livello locale, avrebbe anche potuto favorire la sua aspirazione a sottrarsi definitivamente al controllo del potere regio, ed era perciò pronto a escludere veneziani e pisani dal suo porto in loro favore²³.

Il risultato di questa convergenza di interessi si concretizzò con il trattato del 1264²⁴, nel quale le concessioni di Corrado di Monferrato venivano ribadite con alcune importanti specificazioni, relative soprattutto alle questioni commerciali, che consentono di cogliere alcuni aspetti dell’organizzazione economica che i genovesi prevedevano di dare a questo loro insediamento.

Ai genovesi veniva innanzitutto garantita assoluta libertà di azione e movimento, con il riconoscimento della piena autorità dei loro rappresentanti locali tanto nelle cause civili quanto in quelle criminali, il divieto di sottoporre a sequestro alberi e timoni delle navi e la concessione di una totale franchigia dai dazi sia nel porto sia nella città di Tiro che includeva anche le merci che fossero state recuperate da vascelli che avessero fatto naufragio lungo la costa fra Sidone e Tiro e fossero state introdotte in città via terra, che in tal modo erano sottratte al pagamento del dazio di una *karrobla* (carato) per ogni bisante di valore al quale erano invece assoggettate le merci normali, salvo nel caso di merci esportate e reintrodotte perché invendute.

La precisa definizione del quartiere genovese, logicamente posto in diretta comunicazione con il porto e il molo, lascia intuire una sua parziale traslazione rispetto alla situazione antecedente: negli accordi viene infatti precisato che i genovesi avrebbero potuto realizzare un bagno e un forno ce-

²² *Annali genovesi*, IV, pp. 33-34.

²³ La volontà di danneggiare i veneziani è esplicitamente indicata fra i motivi che spinsero il Comune a inviare a Tiro un ambasciatore, Lanfranco di Carmadino, nel 1265, *Annali genovesi*, IV, pp. 69-70.

²⁴ DESIMONI, *Quatre titres*, pp. 225-230. Una dettagliata analisi del trattato si trova in PISTARINO, *Genovesi*, pp. 76-79.

dendo al signore di Tiro il *balneum* precedentemente di loro proprietà, ma soprattutto avrebbero avuto il permesso di edificare, entro i confini definiti, una chiesa, un palazzo, una loggia e un certo numero di case (per le quali viene precisato che si sarebbero potute elevare fino a due piani), ma nessuna torre o altra fortificazione, il che porta a ipotizzare un ampio progetto di riedificazione dell'insediamento a immagine di quello di Acri, ma senza quegli elementi "aggressivi" che avrebbero potuto essere interpretati come una minaccia alla sovranità del Montfort, alla cui decisione veniva lasciata anche l'eventuale autorizzazione da rilasciarsi a quei genovesi che avessero voluto acquistare immobili al di fuori dei limiti del quartiere loro assegnato.

Oltre alla possibilità di attingere acqua dall'acquedotto per coltivare ogni anno un terzo dei fondi di loro proprietà a canna da zucchero, con un evidente vantaggio economico, i genovesi ottennero poi la conferma della titolarità di alcune proprietà fondiarie fuori le mura, come il mulino, due giardini e i casali di San Giorgio e *Laoraque* (detta "Lo Aracha" nell'inventario del 1250) con i loro servi e le dipendenze (e il contestuale impegno del signore a riconsegnare i *villani* che avessero eventualmente tentato di trasferirsi su terre altrui), le cui produzioni avrebbero potuto concorrere a garantire una parte dei rifornimenti alimentari necessari.

Soprattutto però, oltre al tradizionale terzo dell'*introitus cathene* relativo al porto, il Comune si assicurò anche un terzo degli introiti derivanti dai dazi pagati per le merci introdotte in città dall'entroterra e destinate a essere esportate verso Occidente (il che, come giustamente venne rilevato da Geo Pistarino, fa presupporre l'esistenza di un traffico di una certa intensità con il territorio islamico)²⁵; metà di tale cifra, tuttavia, per i primi cinque anni successivi all'accordo avrebbe dovuto essere investita nella costruzione di un molo e nelle altre opere di adattamento e potenziamento del porto "*per consilium bone gentis, que sciant de isto facto*", con l'obbligo per il Montfort di concorrere in misura paritetica alla spesa.

Quest'ultima annotazione è di notevole interesse per il tema del presente studio, perché costituisce un'attestazione unica per l'area siro-palestinese di un diretto intervento dei genovesi nella gestione del porto e delle sue strutture materiali, che conferma l'esistenza di un progetto di ampio respiro per la valorizzazione e il potenziamento dello scalo secondo una linea di comportamento assimilabile a quella che si potrà successivamente riscontrare per quanto riguarda gli interventi condotti dai genovesi nel corso dei secoli XIV e XV nei porti dell'Egeo e del Mar Nero soggetti al loro do-

²⁵ *Ibidem*, p. 77.

minio, un tratto che trova conferma in un'altra clausola dell'accordo, relativa al diritto di prelievo di acqua dall'acquedotto, che ci presenta un riferimento a quella che appare essere stata una preoccupazione costante dei genovesi in occasione della realizzazione di strutture portuali di una certa ampiezza, a cominciare da quelle della stessa Genova²⁶.

La contropartita che veniva garantita al signore di Tiro consisteva, oltre al rafforzamento della sua autorità, nella garanzia di appoggio politico e militare per la difesa della città e del suo territorio e soprattutto nell'istituzione di quello che potrebbe essere definito un "diritto esclusivo" del porto di Tiro sul commercio genovese in Terrasanta. I genovesi accettavano infatti una clausola che prevedeva esplicitamente, nel caso una loro *caravana* avesse sbarcato merci in un altro porto *in terra Christianorum*, l'annullamento del trattato e il ritorno alla situazione precedente al 1258 senza alcun onere o danno per il Montfort.

La situazione di Tiro dopo gli accordi del 1264 si discosta quindi in modo sensibile da quella che era stata la realtà della presenza genovese negli scali di Terrasanta fino a quel momento, e in qualche modo sembra prefigurare, almeno sotto certi aspetti, soluzioni che avrebbero trovato applicazione nei decenni successivi in altri contesti politici e territoriali. Una simile definizione dei rispettivi rapporti e ruoli di forza rispondeva indubbiamente tanto alle aspirazioni di Filippo di Montfort quanto, soprattutto, all'esigenza di rilanciare il commercio genovese verso la Siria dopo la crisi determinata dagli eventi di Acri.

Sulla base di un'analisi dei contratti contenuti nei rogiti dei notai dell'epoca conservati nell'Archivio di Stato di Genova, Michel Balard ha infatti potuto evidenziare quanto fortemente questi avvenimenti avessero influito sul volume complessivo dei traffici: se infatti fino allo scoppio delle ostilità *Outremer* era stato costantemente in testa nella lista delle destinazioni degli investimenti genovesi rispetto all'Africa settentrionale, alla Provenza, alla Sicilia e alla Spagna, con un 65% del totale registrabile per il 1255, già nel 1256 questa quota era precipitata all'11%. La progressiva risalita (28% nel 1257, 54% nel 1258) è assai probabilmente da riferire alle condizioni di favore che fin dal primo momento i genovesi poterono trovare a Tiro, ma la stabilizzazione dei traffici, stante anche lo stato di conflittualità vigente soprattutto con Pisa e la turbolenta situazione della stessa Siria,

²⁶ Sulla presenza di tubature (i "cannoni") che portavano l'acqua fino alle navi ancorate nel porto di Genova, dove i magistrati incaricati della gestione delle strutture portuali, i *Salvatores Portus et Moduli*, avevano giurisdizione anche sull'acquedotto cittadino, cfr. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici*, pp. 40, 124-125.

era risultata assai difficile, tanto che con il 1261-1262, in significativa coincidenza con la guerra tra Mongoli e Mamelucchi, culminata con la battaglia di Ain-Jalut, che dovette rendere praticamente impossibili le regolari comunicazioni con il retroterra, si assiste a un vero e proprio “crollo” dei volumi del commercio genovese destinato verso quest’area: 1,6% del totale registrabile nel 1261 e addirittura 0,3% nel 1262²⁷.

Il dispositivo dell’accordo con il signore di Tiro²⁸ si rivela quindi una misura radicale per tentare di riattivare una corrente commerciale che andava ormai inaridendosi in conseguenza di una vasta serie di eventi che non riguardavano solo la Terrasanta, dove la presenza cristiana si approssimava a essere cancellata, ma un’area assai più ampia dell’Oriente, anche se, come è stato evidenziato dalle stesse rilevazioni prima ricordate, in questi anni, prima dell’“esplosione” dei traffici con la *Romania*, i genovesi, nonostante fossero riusciti a rientrare ad Acri dopo la vittoria su Pisa del 1284²⁹, trovarono la principale compensazione alla diminuzione del commercio orientale in un poderoso incremento degli investimenti in direzione delle tradizionali piazze commerciali di Spagna, Sicilia e all’Africa settentrionale³⁰, e la dimostrazione della chiara percezione che di questo stato di cose si aveva in Genova, ma anche degli evidenti vantaggi che la presenza genovese comportava per le piazze commerciali, è offerta dalla vicenda di Tripoli di Siria, che in qualche modo si collega a quanto avvenuto in Tiro.

1.3 Tripoli: l’illusione di Benedetto Zaccaria

Nel 1287, dopo essersi costituiti in libero comune alla morte di Boemondo VII, principe di Antiochia e conte di Tripoli, gli abitanti di questa città si rivolsero a Genova offrendo la loro sottomissione e il libero uso del loro porto in cambio dell’appoggio politico-militare di cui avevano bisogno per difendersi tanto dai Mamelucchi quanto dalla principessa di Antiochia, che voleva riprendere la città, sperando probabilmente che l’arrivo dei genovesi, oltre ad allontanare i nemici, avrebbe anche portato una vigorosa ripresa dei traffici commerciali.

I genovesi avevano voluto mettere piede in Tripoli, di cui avevano subito valutato le potenzialità commerciali, fin dal 1109, quando il conte Ber-

²⁷ BALARD, *Les Génois en Romanie*, pp. 489-490.

²⁸ Sulla frequentazione del porto di Tiro da parte dei genovesi negli anni successivi al trattato, cfr. PISTARINO, *Genova e il Vicino Oriente*, pp. 112-113.

²⁹ BALARD, *La Méditerranée*, p. 83.

³⁰ PISTARINO, *Genovesi*, pp. 68-70, 112-115.

trando di Tolosa aveva loro promesso un terzo della città in cambio dell'aiuto che gli era stato fornito³¹, ma quella promessa, nonostante le pressioni che Genova aveva ottenuto venissero esercitate anche a opera della Chiesa sui detentori del titolo succedutisi nel corso del tempo³², non era mai stata mantenuta, anche se le concessioni di piena libertà di commercio e libera curia in loro favore effettuate da Boemondo IV, principe di Antiochia e conte di Tripoli, nel 1203, probabilmente per influenza della moglie Piacenza, figlia di Ugo Embriaco di Jebail, e riconfermate ancora nel 1205, su pressione di Enrico Pescatore conte di Malta, avevano per breve tempo fatto sperare in sviluppi positivi³³.

L'offerta del neonato comune sembrava quindi presentare un'ottima occasione per rifarsi di molti rovesci sfruttando appieno la possibilità di controllare infine completamente uno degli scali principali ancora in mano cristiana sulla costa della Siria, ma, nonostante l'immediata disponibilità ad accogliere l'offerta manifestata dal più grande capitalista genovese dell'epoca, Benedetto Zaccaria, che in quel momento si trovava con le sue navi nelle acque del Levante, il governo del Comune decise infine di non accettare la proposta³⁴.

La divergenza tra l'atteggiamento del governo genovese e gli accordi siglati *in loco* dallo Zaccaria con il Comune di Tripoli, che si poneva nei confronti di Genova in un rapporto di soggezione simile a quello delle città portuali della Riviera ligure dopo il 1251, e a nome di quest'ultimo con re Enrico II di Cipro e Gerusalemme, che impegnavano Genova, in cambio di ampi privilegi commerciali, a contribuire concretamente alla difesa delle ultime posizioni cristiane sulla costa siro-palestinese, si spiega con il conflitto di due differenti visioni dello sviluppo dell'espansione commerciale genovese: mentre lo Zaccaria, pur nella sua acutezza di uomo d'affari, cedette evidentemente in quest'occasione al suo retaggio di aristocratico di antico ceppo, impegnandosi in un'operazione dai molti rischi e dagli improbabili, anche se potenzialmente notevoli, guadagni, la classe dirigente comunale, con fredda lucidità, appariva già rassegnata ad accettare il fato che

³¹ *I Libri Iurium*, I/1, doc. 119.

³² *I Libri Iurium*, I/2, docc. 323-324.

³³ *Annali genovesi*, II, pp. 98-102; *I Libri Iurium*, I/2, doc. 345; LISCIANDRELLI, *Trattati*, nn. 181, 183; HEYD, *Le colonie commerciali*, I, pp. 255-256; FAVREAU, *Graf Heinrich von Malta*; PISTARINO, *Genova e il Vicino Oriente*, pp. 118, 121.

³⁴ HEYD, *Le colonie commerciali*, I, pp. 256-258; LOPEZ, *Genova marinara*, pp. 133-151. L'operato dello Zaccaria viene pesantemente e apertamente criticato dall'annalista ufficiale del Comune, Jacopo Doria, che lascia intendere che l'ammiraglio avesse in questa occasione preposto i propri interessi personali a quelli del Comune; *Annali genovesi*, V, pp. 89-91, 93-95.



Fig. 10 - I quartieri dei mercanti occidentali a San Giovanni d'Acri (elaborazione da M. BALARD, *La Méditerranée médiévale. Espaces, itinéraires, comptoirs*, Paris, Picard, 2006).



Fig. 11 - La città di Tiro in una stampa del XIX secolo.



Fig. 12 - Pianta della città e del porto di Famagosta (elaborazione da M. BALARD, *La Méditerranée médiévale. Espaces, itinéraires, comptoirs*, Paris, Picard, 2006).



Fig. 13 - La cittadella di Chio (elaborazione da F.W. HASLUCK, *The Latin Monuments of Chios*, in "Annual of the British School at Athens", XVI, 1909).

incombeva sui porti della Terrasanta e riteneva evidentemente che fosse assai più utile per gli interessi genovesi non entrare in urto con il Sultano d'Egitto, che rappresentava un partner commerciale sempre più interessante nel quadro del nuovo orientamento che il complesso delle rotte commerciali genovesi stava conoscendo in conseguenza degli accordi stipulati a Ninfeo nel 1261³⁵.

Nonostante il permanere di una esigua corrente di traffico anche verso la Siria, il commercio del Levante, per i genovesi, si incentrava ormai da tempo essenzialmente sui collegamenti con il porto di Laiazzo, nella Piccola Armenia, terminale mediterraneo di una delle grandi rotte carovaniere transasiatiche³⁶, e con Alessandria, il grande emporio delle spezie³⁷, entrambe rotte che avevano il loro punto focale non negli scali della costa siro-palestinese, ma nel porto cipriota di Famagosta.

2. Cipro e la "Romania"

Addentrandosi a Cipro e nell'area egea, la *Romania*, si penetra in uno spazio nel quale la presenza genovese si manifestò in forme differenti da quelle che aveva assunto in Terrasanta o nell'Occidente mediterraneo. In queste zone, e in quella a esse strettamente collegata del Mar Nero, i genovesi non si limitarono infatti a occupare quartieri commerciali più o meno ampi, garantiti da privilegi concessi dai sovrani locali, ma strapparono, per mezzo di una diplomazia assai aggressiva, e spesso anche con l'uso della forza, il controllo di intere città portuali poste in nodi strategici per lo sviluppo della loro rete commerciale. Nei casi delle isole di Chio e di Mitilene si formarono addirittura due stati semiautonimi, governati nel primo caso da un'associazione di armatori privati e nel secondo da dinasti di origine genovese.

Ciò pose loro il problema di amministrare e difendere questi centri e di sovrintendere al loro sviluppo anche dal punto di vista urbanistico, un aspetto che, con l'eccezione di Tiro, si era presentato loro in precedenza solo per quanto riguardava alcuni insediamenti in Corsica, come Bonifacio, o nella Sardegna nord-occidentale, ma che in Oriente assunse una scala di-

³⁵ LOPEZ, *Storia delle colonie*, pp. 185-188.

³⁶ RACINE, *Marchands placentins à l'Aïas*; WIRTH, *Les grandes échelles*; BALLETO, *Notai genovesi in Oltremare: atti rogati a Laiazzo*.

³⁷ Il 7 maggio 1290 venne stipulata una convenzione commerciale con l'Egitto che garantiva ai mercanti genovesi il libero accesso ad Alessandria; *I Libri Iurium*, I/7, doc. 1189. Sullo sviluppo del consolato genovese di Alessandria, cfr. PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria*, pp. 210-225.

mensionale molto più ampia, comportando grandi esborsi per le casse del Comune, sovente non compensati dagli introiti degli scali, e coinvolgendo Genova in una complessa trama politico-diplomatica che ne avrebbe consacrato lo *status* di potenza mediterranea, ma che l'avrebbe anche esposta a una serie di gravissime difficoltà.

Non è questa ovviamente la sede per ripercorrere nei dettagli la storia dell'Oriente genovese, ma alcuni riferimenti a un quadro più generale verranno di volta in volta presentati al fine di evidenziare l'importanza assunta dai vari scali del Levante e del Ponto di cui si tratterà, concentrando l'attenzione sui grandi porti nei quali è maggiormente documentabile l'ampiezza degli interventi condotti dai genovesi per potenziarne la ricettività, l'efficienza e le difese³⁸.

2.1 Famagosta: un'occasione perduta?

“*Civitas ipsa habet portum satis pulcrum et reparatum a quolibet vento*”, in questi termini il notaio campano Niccolò de Martoni descrisse il porto di Famagosta alla fine del XIV secolo³⁹, quando già da un ventennio il principale scalo cipriota era nelle mani dei genovesi, e, come è stato rilevato da Michel Balard, apprezzamenti simili vengono rivolti da altri viaggiatori dell'epoca anche ad altri porti genovesi del Levante, che per la somiglianza delle loro strutture appaiono quasi poter essere scambiati l'uno con l'altro⁴⁰.

Già nel 1218 Filippo di Ibelin, reggente del Regno di Cipro e Gerusalemme in nome del re minorenni Enrico I di Lusignano, aveva concesso ai genovesi, oltre alle consuete esenzioni daziarie e alla possibilità di insediare a Cipro propri consoli dotati di autonomia di giurisdizione, due terreni edificabili, uno a Limassol, l'altro a Famagosta, il secondo dei quali costituì il nucleo originario dell'importante presenza genovese nella città⁴¹, e nel 1232 lo stesso re Enrico, rientrato dall'esilio, confermò ed estese queste concessioni: oltre alla completa libertà di movimento e alla totale esenzione dai dazi (con le sole esenzioni di quelli relativi alle esportazioni di frumento, orzo, legumi e soprattutto vino, principale articolo di esportazione

³⁸ Per una differenziazione delle tipologie dei porti genovesi del Levante, che andavano dai semplici “caricatori”, ai porti-satellite di porti maggiori, alle vere città portuali, cfr. BALARD, *Il sistema portuale*, pp. 335-340.

³⁹ LE GRAND, *Relation*, pp. 628-631.

⁴⁰ BALARD, *Villes portuaires*, p. 75.

⁴¹ HEYD, *Le colonie commerciali*, II, pp. 291-292; STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 307-311.

del Regno), ai genovesi insediati nell'isola veniva riconosciuta la completa autonomia giurisdizionale e venivano donati loro case e un *balneum* in Nicosia, il casale di *Dispoire* nelle campagne di Limassol, alcune case e una torre lungo il mare nella stessa Limassol, un gruppo di case lungo il mare a Famagosta e altre case a Paphos e Kerines, con il diritto di costruire forni in tutte queste località e di risiedervi liberamente⁴².

È assai probabile che la *domus Communis* di Famagosta menzionata insieme al *balneum* di Nicosia nell'inventario redatto ad Acri nel 1249 precedentemente ricordato⁴³ sia da identificarsi con una di quelle indicate in questo documento, o forse con un edificio innalzato sul terreno donato fin dal 1218, ma è evidente che, nonostante l'ampiezza delle concessioni ottenute, il porto cipriota, sorto presso il sito dell'insediamento classico di Salamina, rimase per lungo tempo una destinazione secondaria nel quadro dell'espansione della rete commerciale genovese nel Levante, come prova il fatto che non abbiamo notizia dell'insediamento dei consoli che i genovesi sarebbero stati autorizzati a inviare nell'isola in base al tenore delle concessioni, mentre l'autorità sugli insediamenti ciprioti rimaneva di competenza dei *consules et vicecomites* incaricati della gestione delle colonie in Terrasanta.

La caduta di Acri e delle altre posizioni sul litorale siro-palestinese, ormai messa in conto da diversi anni – come si è detto – dalla classe dirigente del Comune, impose però alla fine del XIII secolo di valorizzare quelle che apparivano destinate a divenire le nuove basi dei traffici genovesi in direzione della Siria e dell'Egitto.

Le attenzioni si diressero in particolare verso Famagosta, che si era già affermata decisamente nel corso del XIII secolo sostituendo Limassol quale scalo principale sulle rotte che toccando i porti ciprioti collegavano l'Occidente alla Terrasanta e all'Egitto⁴⁴ grazie alla posizione favorevole del suo porto naturale, assai ben protetto dalle mareggiate per la presenza di una scogliera parallela alla distanza di circa 500 metri dalla costa, e quindi ben difendibile anche se relativamente stretto e poco profondo⁴⁵.

Principale porto del Regno, sede prescelta per la cerimonia di incoronazione dei re di Gerusalemme dopo la caduta di Acri⁴⁶, Famagosta, ripro-

⁴² *I Libri Iurium*, I/2, doc. 351; HEYD, *Le colonie commerciali*, II, p. 293.

⁴³ DESIMONI, *Quatre titres*, p. 219.

⁴⁴ Sul ruolo di Limassol nel XIII secolo, cfr. ARBEL, *Traffici marittimi*, p. 89.

⁴⁵ BALARD, *Il sistema portuale*, p. 339.

⁴⁶ RICHARD, *La situation juridique de Famagouste dans le royaume des Lusignans*, p. 223.

polata con i profughi della Terrasanta, era conseguentemente passata con grande velocità dallo stato di borgata addossata al porto (riconoscibile forse ancora nel tessuto urbanistico del “quartiere dei Greci”)⁴⁷ e protetta da un piccolo castello e da un fossato, quale era stata descritta da Wilbrand von Oldenburg nel 1211⁴⁸, a quello di grande città cosmopolita cinta da possenti fortificazioni, all’interno della quale, riproponendo gli schemi già collaudati a San Giovanni d’Acri, si erano riorganizzate lungo le principali arterie commerciali le presenze delle “nazioni” mercantili occidentali, ciascuna delle quali aveva innalzato la propria loggia, tra le quali spiccavano per magnificenza quelle dei pisani, dei veneziani e dei genovesi, lungo la strada che si dirigeva verso nord partendo dalla piazza del Palazzo reale e raggiungeva il grande convento di San Domenico presso le mura⁴⁹.

Grazie ai dati forniti dagli atti dei notai genovesi attivi nella città tra la fine del XIII secolo e i primi anni del XIV⁵⁰ è stato possibile integrare gli elementi forniti dalle cronache, a esempio antedatando di almeno un ventennio la costruzione della cattedrale di San Nicola⁵¹, e stabilirne alcuni relativi alla specifica presenza genovese, come il progetto di erigere una chiesa “nazionale” dedicata a San Lorenzo che affiancasse la già esistente cappella di San Giorgio, inglobata nelle strutture della loggia dei genovesi⁵².

A parte questo, le notizie di cui disponiamo sulla struttura dell’insediamento sono molto scarse: sappiamo dell’esistenza di un fondaco dei geno-

⁴⁷ STRINGA, *Genova e la Liguria*, p. 311.

⁴⁸ Wilbrand von Oldenburg, canonico di Hildesheim e successivamente vescovo di Paderborn e quindi di Utrecht, appartenente a una potente famiglia della Germania settentrionale, fu incaricato dall’imperatore Ottone IV, in previsione della spedizione della V Crociata, di redigere un *Itinerarium Terrae Sanctae* per il quale si avvale della consulenza di Hermann von Salza, Gran Maestro dell’Ordine Teutonico; KOHL, *Wilbrand von Oldenburg*. Sulla descrizione di Famagosta, cfr. BALARD, *Il paesaggio urbano*, p. 277.

⁴⁹ LUDOLPHUS DE SUDHEIM, *De itinere Terre Sancte*, p. 336; FRANCESCO DI BALDUCCIO PEGOLLOTTI, *La pratica*, pp. 88-89; *Traité d’Emmanuel Piloti sur le Passage en Terre Sainte (1420)*, pp. 125-126; JACOBY, *The rise of a new emporium*; BALARD, *Il paesaggio urbano*, pp. 280-283; ARBEL, *Traffici marittimi*, pp. 90-91.

⁵⁰ DESIMONI, *Actes Passés à Famagouste*, I; ID., *Actes Passés à Famagouste*, II; POLONIO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (3 luglio 1300 – 3 agosto 1301)*; PAVONI, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (6 luglio – 27 ottobre 1301)*; BALARD, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (11 ottobre 1296 – 23 giugno 1299)*; ID., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (1304-1307) e Giovanni de Rocha (1308-1310)*; PAVONI, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (Gennaio-Agosto 1302)*.

⁵¹ BALARD, *Il paesaggio urbano*, p. 281.

⁵² POLONIO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (3 luglio 1300 - 3 agosto 1301)*, doc. 349.

vesi e di varie botteghe appartenenti a mercanti o artigiani di origine ligure, uno dei quali, Giannino de Murta, risulta proprietario di due case⁵³, tutte testimonianze di una presenza folta e attiva ma che, come ha sottolineato Michel Balard, fino alla fine del XIV secolo non soverchiò quelle delle altre *nationes* mercantili dell'Occidente⁵⁴.

Nel 1374 tuttavia, al termine di un conflitto originatosi nel 1372 in conseguenza dei violenti tumulti scoppiati fra genovesi e veneziani a causa del favore dimostrato nei confronti di questi ultimi dal sovrano cipriota Pietro II all'epoca della sua incoronazione, la città era passata sotto il controllo esclusivo dei genovesi quale pegno e garanzia del versamento delle imponenti cifre che il re si era dovuto impegnare a pagare quale risarcimento per i danni di guerra ed era quindi stata affidata al governo di una Maona modellata sull'esempio di quella costituita alcuni decenni prima per amministrare l'isola di Chio⁵⁵.

I nuovi governanti avevano in effetti concepito il progetto di sfruttare a proprio vantaggio, come i Lusignano avevano fatto in precedenza, il controllo dei traffici garantito dal possesso di Famagosta imponendo a tutte le navi di fare scalo nel suo porto, e di pagare conseguentemente i dazi doganali, durante i viaggi da e per la Siria e l'Egitto, che avevano conosciuto un notevole incremento dopo che nel 1350 i divieti pontifici al commercio con i territori islamici erano stati parzialmente revocati.

I genovesi impegnarono grandi energie e investimenti nel completamento e potenziamento delle strutture difensive del loro nuovo possedimento. Dai conti della *Massaria Famaguste* e dalle informazioni della relazione di Niccolò Martoni sappiamo che alla fine del XIV secolo la città era difesa da una cinta fortificata poderosa (interrotta solo da quattro porte, una delle quali, quella dell'Arsenale, poteva essere rapidamente murata), fondata sulla roccia per evitare il pericolo delle gallerie di mina e rinforzata da ben 16 torri e 11 bertesche, alcune delle quali probabilmente rinforzate o edificate *ex novo* dai genovesi (la denominazione delle torri *Maruffus* e *de Goarco* farebbe pensare a interventi di esponenti di queste due famiglie), i quali si preoccuparono anche di distruggere tutti gli edifici esterni alle mura, obbligando almeno 2.000 persone, secondo la testimonianza del de Martoni, ad abbandonare la zona, che divenne ancora più desolata dopo

⁵³ *Ibidem*, doc. 165.

⁵⁴ BALARD, *Il paesaggio urbano*, p. 287.

⁵⁵ PETTI BALBI, *Una città e il suo mare*, pp. 186-199; OTTEN-FROUX, *I Maonesi e la Maona vecchia di Cipro*. Sui turbolenti rapporti fra genovesi e ciprioti, cfr. BALARD, *La Méditerranée*, pp. 132-136.

la devastazione dei *casali* nel corso dell'incursione mameluca del 1425, anche se almeno tre villaggi sopravvivevano ancora nel 1447⁵⁶.

Mentre l'immagine che è possibile ricavare dalla documentazione della fine del XIII secolo e dei primi decenni del XIV è quella di un centro urbano cosmopolita in fase di impetuosa urbanizzazione, la relazione del de Martoni, alla fine del XIV secolo, rileva una situazione profondamente trasformata: all'interno delle mura si trovavano ampi spazi non costruiti, e addirittura dei mulini, che contribuivano a dare un aspetto in alcuni tratti agreste a uno spazio urbano punteggiato di edifici in rovina il quale risulta diviso in contrade che, a parte quella *Iudaice*, traevano i loro nomi da alcune specializzazioni professionali (come i barbieri, i fabbri, i coltellinai), dalla presenza di specifiche attività (come quella dei macelli), o più frequentemente dalle parrocchie o da qualche edificio pubblico, ed erano attraversate da *carrubei* secondo lo schema genovese, mentre i principali edifici pubblici erano rappresentati, oltre che dal Palazzo reale, divenuto sede del Capitano genovese, e dal castello, dalle chiese e dai conventi degli Ordini mendicanti e di quelli militari, che in qualche modo replicavano anche in questo caso la situazione di Acri, nonché dagli ospedali, almeno uno dei quali, Sant'Antonio, di probabile fondazione genovese⁵⁷.

Anche la composizione della popolazione aveva subito, nel corso del XIV secolo, una trasformazione corrispondente: secondo le analisi dettagliate condotte da Michel Balard il "peso" percentuale dell'elemento genovese e ligure era cresciuto enormemente, com'è ovvio, a scapito delle presenze di altre comunità italiane e occidentali. Rispetto alla situazione rilevabile all'inizio del secolo, nel 1391 provenzali, catalani, veneziani e piacentini erano praticamente scomparsi dalla scena, sicché è possibile dire che all'epoca la grande maggioranza della popolazione della città era composta essenzialmente da quattro elementi: genovesi e liguri, greci, ebrei e armeni, con ridotte presenze di discendenti di esuli della Siria franca, oltre che di schiavi di varia origine⁵⁸.

La ridotta presenza delle altre comunità mercantili aveva avuto ripercussioni sul tessuto urbano (case abbandonate, la scomparsa della splendida loggia dei pisani e la perdita d'importanza di quella dei catalani), ma soprattutto sul volume dei traffici, come dimostrano le cifre drammatiche dell'amministrazione desumibili dai registri della Massaria per il XV se-

⁵⁶ LE GRAND, *Relation*, p. 631; POLONIO, *Famagosta genovese alla metà del '400*, p. 231; BALARD, *La Méditerranée*, pp. 137-138.

⁵⁷ BALARD, *La Méditerranée*, pp. 139-147.

⁵⁸ *Ibidem*, pp. 147-159.

colo: da quasi 150.000 bisanti registrati nel 1391, l'ammontare dei dazi percepiti sprofondò a poco più di 76.000 nel 1459 e questo provocò un costante deficit del bilancio amministrativo della città, che nel 1461 arrivò a toccare i 63.765 bisanti⁵⁹.

Indubbiamente, a dispetto dei progetti e delle speranze che si erano nutrite, l'acquisizione del controllo di Famagosta non rappresentava certamente un affare redditizio per i genovesi, ma questo non impedì loro di investire forti somme sul loro possedimento cipriota e in particolare di rafforzare le difese del porto e di migliorare il controllo del suo ingresso attraverso l'edificazione di una torre che consentiva di tirare una catena fra la stessa e il castello, eretto da re Enrico II prima del 1310 e del quale si ipotizza un potenziamento durante il periodo di governo genovese, per bloccare il passaggio⁶⁰.

Tuttavia, nonostante questa attività di fortificazione, le strutture principali del porto, dove sappiamo essere già stato presente dal terzo decennio del Trecento un arsenale, non vennero sostanzialmente modificate rispetto alla situazione dell'epoca dei Lusignano. Il bacino portuale, troppo poco profondo (da un massimo di 14 a un minimo di 12 piedi, cioè fra i 4,27 e i 3,66 metri) continuava a essere adatto essenzialmente ad accogliere solo le galee⁶¹, e non le grandi *naves* che proprio i genovesi stavano imponendo a partire dalla seconda metà del XIV secolo come nuovo mezzo di trasporto sulle rotte di lungo percorso⁶², e l'unico molo, posto in corrispondenza della *Porta maris* delle mura cittadine presso la quale si trovava una struttura per la percezione degli introiti del *comerchium*, rimase una costruzione in legno, adatta all'attracco di natanti di dimensioni relativamente ridotte, il che rendeva necessario il trasbordo delle merci su barche per scaricarle in città⁶³.

Questo ridotto interesse per le strutture portuali che avrebbero dovuto costituire l'elemento più importante per lo sfruttamento economico del porto di Famagosta può apparire paradossale visti i presupposti e le motivazioni dell'occupazione genovese della città, ma in realtà riflette un profondo cambiamento della situazione generale delle linee commerciali che

⁵⁹ *Ibidem*, pp. 167-175.

⁶⁰ Le registrazioni contabili dei lavori condotti sulle strutture portuali sono conservate nei registri della *Massaria Famaguste*; ASGE, *San Giorgio*, 590/1268-1287 (anni 1391-1465).

⁶¹ In una relazione presentata da Ascanio Savorgnan al Senato veneziano nel 1562 si nota come il porto potesse ospitare al massimo 10 galee; BALARD, *La Méditerranée*, p. 144.

⁶² Cfr. BASSO, *Insedimenti*, pp. 105-107 e bibliografia ivi citata; SIMBULA, *I porti*, pp. 26-28.

⁶³ BALARD, *Il sistema portuale*, pp. 333, 341; ID., *Villes portuaires*, p. 82.

aveva iniziato già da tempo a spingere lo scalo cipriota ai margini del sistema di rotte più battute.

La caduta di Laiazzo (1347) e poi di tutto il regno della Piccola Armenia in mano ai Mamelucchi (1375), chiudendo lo sbocco del grande itinerario transasiatico che era stato rappresentato dal porto cilicio⁶⁴, avevano infatti privato Famagosta della sua principale controparte commerciale contribuendo a spostare la maggior parte dei volumi di traffico sulla rotta delle galee veneziane, che da Creta si dirigevano direttamente verso Beirut e Alessandria, e limitando quindi progressivamente, a dispetto della presenza nelle vicinanze della città di ricche saline, l'importanza di quello che era stato il principale porto di Cipro a una dimensione essenzialmente locale.

In un tale contesto, che spingeva ormai anche i mercanti genovesi a evitare per quanto possibile lo scalo cipriota, l'avvio di estesi interventi sulle strutture portuali avrebbe rappresentato un investimento scarsamente redditizio e questo, in una situazione già complicata a causa delle incursioni egiziane e catalane e della costante ostilità dei sovrani ciprioti e in cui per di più l'amministrazione coloniale genovese era sprofondata in un tale livello di inefficienza e corruzione da spingere il Comune stesso a trasferire nel 1447 il governo della città alla Casa di San Giorgio⁶⁵, contribuì a determinare una situazione di stagnazione tale che quando Famagosta venne rioccupata dalle truppe di re Giacomo II, nel 1464, le strutture del porto e della città non differivano molto rispetto a novant'anni prima, ma in molte zone si erano anzi profondamente degradate⁶⁶.

Tuttavia, che la principale motivazione dello scarso dinamismo, e del sostanziale insuccesso, dell'amministrazione genovese vada ricercata, ancor prima che nell'incapacità o nell'inefficienza degli amministratori incaricati del governo della colonia (ai quali già le fonti tardo-medievali tendono ad addossare la responsabilità)⁶⁷, nella irreversibile emarginazione economica del porto cipriota rispetto alle correnti dei traffici, è una realtà che trova conferma nel fatto che anche sotto la successiva amministrazione veneziana Famagosta non si risollevò più dallo stato di depressione economica nel quale era precipitata in conseguenza del cambiamento dei flussi commerciali.

⁶⁴ RACINE, *Le marché de la soie à Gênes au XIII^e siècle*; BALARD, *La Romanie*, II, pp. 723-733.

⁶⁵ VITALE, *Statuti e ordinamenti sul governo del Banco di San Giorgio a Famagosta*; POLONIO, *Famagosta genovese a metà del '400*; FOSSATI RAITERI, *Genova e Cipro*; BALLETO, *Note sull'isola di Cipro nel secolo XV*; BALARD, *Il Banco di San Giorgio*, pp. 66-70.

⁶⁶ BALARD, *La Méditerranée*, pp. 136-147.

⁶⁷ BALARD, *Il sistema portuale*, pp. 349-350.

2.2 Chio: la “Gemma della Corona”

Ben altri risultati, infatti, furono conseguiti nell’area egea, aperta alla presenza genovese dal trattato siglato nel 1261 a Ninfeo con il governo di Michele VIII Paleologo in funzione antiveneziana. In questa regione, crocevia di alcune delle principali correnti di traffico dell’epoca e sede di uno dei più grandi mercati del mondo allora conosciuto, Costantinopoli, i genovesi seppero assicurarsi il controllo di una fitta rete di scali e punti di appoggio per le loro rotte, da cui trassero enormi vantaggi politici ed economici. I punti chiave di questo complesso sistema furono indubbiamente Pera e Chio, che dalla metà del XIII secolo alla metà del XV furono sostanzialmente il cuore di tutta la rete commerciale genovese.

I due grandi scali (ai quali sarebbe necessario aggiungere tuttavia per la sua importanza strategica ed economica anche Mitilene con i suoi due ottimi porti, se i dati attualmente disponibili sulla capitale dei dominî dei Gattilusio consentissero una qualche ricostruzione non solo ipotetica della situazione insediativa medievale al di là di quella delle possenti fortificazioni della cittadella, ancora oggi assai ben conservate)⁶⁸, si trovavano tuttavia in situazioni leggermente differenti fra di loro: Chio, capitale dell’isola lungamente contesa fra Genova e Costantinopoli a causa tanto della sua posizione strategica quanto delle sue produzioni, definitivamente passata nel 1346, dopo il periodo della dominazione di Benedetto Zaccaria e dei suoi discendenti fra il 1304 e il 1329 e la breve restaurazione del governo imperiale, sotto il controllo della Maona degli armatori genovesi che l’avevano conquistata⁶⁹, era allo stesso tempo un nodo fondamentale delle rotte genovesi, un punto di coordinamento di un sistema di scali minori di dimensione regionale e il porto di esportazione per la commercializzazione del prezioso mastice, di cui i Maonesi detenevano il monopolio; Pera, invece, era sostanzialmente un luogo di approdo per i carichi di merci destinati al mercato costantinopolitano e un punto di controllo fondamentale lungo la rotta che collegava il Mediterraneo al Mar Nero⁷⁰.

⁶⁸ Attualmente non sono ancora state condotte campagne di scavo che consentano di ricostruire il tessuto urbano della città vecchia di Mitilene, abitata anche in epoca turca e abbandonata in seguito al terremoto del 1881, durante il periodo della dominazione dei Gattilusio (1354-1462), con l’eccezione del castello residenziale dei signori di Mitilene, posto nel punto più alto dell’acropoli, e della presunta cattedrale latina, con la supposta tomba di Francesco I; HASLUCK, *Monuments of the Gattelusi*; IVison, *Funerary Monuments of the Gattelusi at Mytilene*; WILLIAMS, *The Castle of the Gattelusi at Mytilene*; MAZARAKIS, *To Μελανοῦδι*.

⁶⁹ LOPEZ, *Genova marinara*, pp. 205-229; ARGENTI, *The Occupation*; LOPEZ, *Familiari, procuratori e dipendenti*; PISTARINO, *Genovesi*, pp. 243-280; ID., *Chio dei Genovesi*.

⁷⁰ BALARD, *La Méditerranée*, pp. 98-112, 118-120.

Anche le strutture dei due porti in questione erano profondamente differenti: pur essendo posta in una posizione estremamente felice sulla costa orientale dell'isola, allo sbocco di una fertile pianura, Chio, nonostante la sua eccezionale importanza commerciale e la frequenza degli attracchi da parte di navi di ogni nazionalità, aveva un porto mediocre, con un accesso difficile e tendente a insabbiarsi⁷¹, Pera, al contrario, poteva giovare di uno dei migliori porti naturali del mondo, il Corno d'Oro, sul quale la colonia era affacciata. Quasi a compensare queste differenze dettate dalla natura, gli interventi sul porto di Chio furono pressoché costanti e molto estesi, mentre Pera ancora nel 1453 disponeva di infrastrutture che si potrebbero definire abbastanza rudimentali, tanto che nelle fonti documentarie pervenuteci per la sua zona di attracco non si parla di moli, ma sempre di una *palificata*, cioè di una struttura lignea di accosto, e di navi che attraccano servendosi di grandi anelli fissati direttamente alle mura marittime della colonia.

Il caso di Chio è assai ben testimoniato, sia dalla documentazione amministrativa genovese sia dai resoconti dei numerosi viaggiatori che fecero scalo nell'isola egea⁷² e persino da una serie di rappresentazioni grafiche di Età moderna, e, nonostante le modificazioni subite dal bacino portuale e dal centro urbano nei secoli successivi, consente ancora oggi di avere una chiara idea di quale fosse l'aspetto del porto in età tardomedievale e come esso si rapportasse alla cittadella fortificata.

Due grandi moli in pietra proteggevano le bocche del porto, formando un canale di accesso nel quale le navi di più grandi dimensioni dovevano gettare l'ancora, poiché non avrebbero potuto accedere al bacino interno, più adatto all'attracco di galee e di imbarcazioni minori; ciò costringeva a trasbordare le merci per mezzo di barche, ma, nonostante la costante minaccia di interrimento provocata dai detriti apportati da un piccolo corso d'acqua, contro la quale i Maonesi dovettero prendere più volte provvedimenti per mantenere la profondità adeguata dei fondali⁷³, il movimento commerciale non ne risentiva minimamente.

Lo scalo chiota costituiva infatti il punto d'imbarco principale non solo per il mastice, dal cui commercio monopolistico la Maona traeva le proprie entrate più importanti, ma anche dell'allume proveniente dalle miniere di Focea, sulla prospiciente costa anatolica, che veniva ammassato nei ma-

⁷¹ Il miglior approdo naturale dell'isola era (ed è ancora) sicuramente la baia ampia e riparata di *Portus Delphinus*, presso l'attuale località di Langada, a nord della città di Chios, penalizzata tuttavia dal difficile approvvigionamento di acqua dolce.

⁷² ARGENTI - KYRIAKIDIS, *Η Χίος παρά τοῖς Γεωγράφοις καὶ Περιηγηταῖς*.

⁷³ BALARD, *La Romanie*, I, p. 223; STRINGA, *Genova e la Liguria*, p. 281.

gazzini costruiti nei pressi del porto⁷⁴. Erano quindi presenti, oltre alla *loggia comerchii* e alla *loggia ponderis*, situate nei pressi della porta che metteva in comunicazione il porto con la cittadella, anche la *domus masticeis*, attraverso la quale passavano i preziosi carichi in uscita dall'isola, e una serie di altre strutture funzionali al mantenimento in efficienza delle navi come l'arsenale e le fabbriche di pece per il calafataggio delle chiglie.

Per proteggere l'accesso a questo nodo fondamentale della loro rete, i genovesi ricorsero ai provvedimenti abituali nei loro scali orientali: oltre alla tradizionale struttura della catena di sbarramento posta all'imboccatura del canale, ai Maonesi venne anche imposto l'obbligo di costruire e mantenere in efficienza nell'arsenale una galea di guardia che doveva pattugliare in permanenza le acque del canale che divide l'isola dalla terraferma anatolica⁷⁵.

La principale protezione dello scalo era però quella fornita dal sistema di fortificazioni che i Maonesi avevano edificato intorno al nuovo sito della città di Chio, il *castrum* dei documenti, traslata in epoca genovese in una posizione corrispondente a quella del castello costruito nel 1328 da Martino Zaccaria, a sud-est rispetto al *Paleocastro* bizantino⁷⁶, posta maggiormente a ridosso del porto e trasformata nel corso del tempo in una vera e propria cittadella (con una pianta sostanzialmente pentagonale e mura spesse alla base 3,46 e alla sommità 2,97 metri, rinforzate da nove torri, tra le quali la *turris maioris de mare* e la *turris Scantali* che dominavano il porto) il cui collegamento diretto con il bacino portuale tra il XV e il XVI secolo venne potenziato attraverso l'apertura di una seconda porta⁷⁷.

Separata dai borghi, abitati da una popolazione mista di greci e latini e a loro volta difesi da fortificazioni più modeste, dal circuito delle mura e da un profondo fossato, la cittadella era la vera *civitas Chii* genovese, al-

⁷⁴ ARGENTI, *The Occupation*, I, pp. 488-489; HEERS, *Gênes au XI^e siècle*, pp. 274-284; BALARD, *La Romanie*, II, pp. 769-782; PISTARINO, *Genovesi*, pp. 243-280.

⁷⁵ BALARD, *La Méditerranée*, p. 117.

⁷⁶ La posizione del *Paleocastro* è desumibile dalla data topica di un atto rogato nel maggio 1405 dal notaio Gregorio Panissaro (*ad littus maris, iuxta molendina de vento extra castrum et civitatem Chii, sub loco nominato Paleocastro*), mentre il nuovo castello era detto *castrum de Colla*; cfr. PIANA TONIOLO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Gregorio Panissaro (1403-1405)*, docc. 134, 157; BALARD, *La Romanie*, I, p. 219. Il *castrum de Colla* viene citato già nel 1381; BASSO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Giuliano de Canella (2 novembre 1380 – 31 marzo 1381)*, doc. 16.

⁷⁷ Ancora nel 1381 era presente nelle mura una sola porta; cfr. BASSO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Giuliano de Canella (2 novembre 1380 – 31 marzo 1381)*, docc. 43, 49, 51; PIANA TONIOLO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Gregorio Panissaro (1403 - 1405)*, doc. 118; BALARD, *La Romanie*, I, pp. 218-220.

l'interno della quale si trovavano la *plathea palatii*, situata presso la porta e circondata dagli edifici pubblici (il palazzo del podestà, dotato di una loggia propria e di un portico interno e articolato in una serie di sale, la loggia dei mercanti, la cancelleria), altre piazze (su una delle quali si affacciava la loggia dei Maonesi), numerose case (tra cui l'abitazione del vescovo latino)⁷⁸ e alcuni giardini, le botteghe e i magazzini di molti mercanti, come è possibile desumere dagli atti dei notai genovesi che rogarono sul posto, e in qualche modo le sue strutture, con gli stretti *carrubei*, talvolta coperti da volte, che si insinuavano tra gli edifici, replicavano quelle della madrepatRIA dandole un carattere specifico che la rendeva distinta dai borghi, anche se la sua vita economica e sociale non era assolutamente separata da quella di questi ultimi e soprattutto del bazar che si teneva sulla piazza immediatamente fuori dalle mura, nei pressi del porto⁷⁹, come prova il fatto stesso che molti dei notai attivi nella città, così come molti operatori economici, abitassero proprio al di fuori delle mura⁸⁰.

La commistione di residenze tra greci e latini nella città e soprattutto nei borghi, anche in conseguenza della redistribuzione a coloni occidentali dei cosiddetti beni *chisilimata* (χειλίσματα) sequestrati ai partecipi della congiura anti-latina organizzata dal metropolita greco nel 1347⁸¹, è confermata dalla compresenza di chiese e istituti religiosi di rito greco (Sant'Atanasio, San Nicola, San Stratas e San Demetrio) e di rito latino (la cattedrale di Sant'Antonio, la chiesa e il convento di San Domenico, l'ospedale di Sant'Antonio) negli stessi quartieri, a eccezione ovviamente della *contrata iudaice*, dotata di una sinagoga, situata presso la cancelleria, che tuttavia non sembra avere le caratteristiche di un ghetto chiuso, come porta a pensare il fatto che vi abitavano anche numerosi genovesi⁸².

⁷⁸ Secondo i termini del trattato di resa, i greci avevano dovuto cedere, a un prezzo stabilito da una commissione paritetica, duecento case nella *civitas* ai genovesi; BALARD, *La Romanie*, I, p. 215.

⁷⁹ Numerose indicazioni in proposito, per la situazione della fine del XIV secolo e dei primi anni del XV, possono essere tratte, a esempio, dagli atti di Giuliano de Canella (1380-1381), Donato di Chiavari (1394) e Gregorio Panissaro (1403-1405); cfr. BALARD, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Donato di Chiavari (17 febbraio - 12 novembre 1394), ad indicem*; BASSO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Giuliano de Canella (2 novembre 1380 - 31 marzo 1381), ad indicem*; PIANA TONIOLO, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Gregorio Panissaro (1403-1405), ad indicem*.

⁸⁰ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 222-223.

⁸¹ *Ibidem*, p. 218.

⁸² Sulle condizioni della comunità ebraica, arrivata a contare alcune centinaia di membri durante il periodo di dominio genovese, cfr. ARGENTI, *The Occupation*, I, pp. 442-443, 562; JACOB, *The Jews in Chios*; VILLA, *Documenti sugli ebrei a Chio nel 1394*; ARGENTI, *The Religious Minorities of Chios*; MUSSO, *Gli Ebrei nel Levante genovese*.

Le contrade in cui si suddividevano la città e i borghi, oltre a quella degli ebrei, erano del resto molto numerose: Michel Balard, ampliando i dati raccolti in precedenza da Philip P. Argenti, ne ha contate una quarantina, corrispondenti ad aree più o meno estese del tessuto urbano e denominate, come a Genova, in base ad attività economiche, chiese o residenze di individui particolarmente importanti, alle quali se ne aggiungevano almeno due, San Biagio e Varvassi, nelle campagne immediatamente circostanti⁸³.

In queste contrade si distribuivano le case dei coloni genovesi, relativamente pochi all'inizio e cresciuti lentamente di numero con il tempo fino a divenire maggioranza in alcune aree; circa la loro struttura, i documenti offrono una grande quantità di dati e permettono di ricostruire un panorama urbano nel quale, accanto a case più modeste, concentrate soprattutto nell'area del bazar, e ai magazzini vicini al porto si elevavano le residenze urbane ed extraurbane dei Maonesi e dei ricchi mercanti, palazzi a due piani, con logge e cortili, costruiti in materiali pregiati e arricchiti, soprattutto fuori dalla cittadella, da ampi giardini, che nell'area extraurbana dei Kampos diventavano vere e proprie ville sontuose, circondate da tenute piantate a vigne e frutteti e coltivate da contadini greci⁸⁴.

I valori immobiliari, oscillanti fra un minimo di 8 iperperi e 550 ducati, rendono l'idea della varietà di situazioni, anche se la media del valore delle case si aggirava nella maggior parte dei casi fra i 50 e i 150 ducati e, come nota ancora una volta Balard, l'importo relativamente modesto degli affitti richiesti testimonia di una pressione abitativa abbastanza limitata, proprio per la lentezza dell'afflusso di immigrati occidentali, che consentiva d'altra parte un più armonioso inserimento nella società locale, senza generare eccessive tensioni con le altre comunità presenti⁸⁵.

Nonostante la ricchezza dei sobborghi e la fastosità delle residenze suburbane, tuttavia, l'interesse principale dei Maonesi e del Comune si concentrò costantemente sulle attività del porto e sulle fortificazioni della cittadella che ne assicuravano la protezione. L'importanza di queste ultime è direttamente dimostrata dal fatto che negli anni immediatamente successivi alla caduta di Costantinopoli una delle principali preoccupazioni tanto del governo genovese quanto della Maona fu quella di rinforzare le difese fortificate di Chio, ritenute giustamente insufficienti per fronteggiare l'eventualità di un attacco turco a quello che era divenuto il principale centro di attività commerciale genovese nella zona.

⁸³ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 224-225.

⁸⁴ STRINGA, *Genova e la Liguria*, p. 281.

⁸⁵ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 225-227.

I Maonesi, che nel 1461 avevano intrapreso una campagna di consolidamento delle mura, nel 1464 stipularono perfino uno specifico contratto per ottenere la consulenza di uno dei maggiori architetti militari italiani dell'epoca, Michelozzo Michelozzi, proprio al fine di aggiornare le fortificazioni e adeguarle alla minaccia delle potenti artiglierie ottomane⁸⁶.

Gli eventi successivi dimostrarono la vanità di tutti gli sforzi, e delle forti spese, messi in atto per proteggere il porto e l'isola di Chio dalla minaccia delle armate del sultano⁸⁷, ma proprio la costanza di tali sforzi, e di quelli parallelamente dispiegati al fine di contrastare il pericolo di un progressivo insabbiamento del bacino portuale, testimonia ampiamente della costante importanza che l'isola egea e il suo porto principale mantennero nel quadro delle relazioni commerciali genovesi fino al cuore dell'Età moderna, a dispetto del progressivo mutare delle condizioni economiche e politiche generali⁸⁸.

2.3 Pera: la "city" nel cuore dell'Impero

Se ancora al tramonto del Medioevo Chio e il suo porto erano il luogo dove, stando a un contemporaneo, "*se fa piu merchancia che non se fa in Venecia*"⁸⁹, o, secondo la definizione di altre fonti, l'"*occhio dritto de la nostra città*", oppure "*oculus totius Christianitatis*"⁹⁰, nei secoli XIII-XV Pera costituiva il cuore e il punto di raccordo fondamentale di tutto il sistema commerciale genovese, il "cervello dell'impero coloniale genovese nel Levante", secondo la calzante definizione che ne ha dato Geo Pistarino⁹¹.

I genovesi avevano già avuto modo di valutare le potenzialità del Corno d'Oro quando, fra il 1155 e il 1204, si erano insediati a Costantinopoli, dove, pur dopo varie dispute e traversie, avevano avuto a disposizione quella che era stata nel momento della sua massima espansione (fra il 1202 e il 1204) una delle più vaste tra le aree concesse ai "Latini" dal governo imperiale, anche tenendo conto del fatto che questa disponeva, secondo quanto è stato possibile ricostruire sulla base dei documenti, di un affaccio sul porto di Neorion di soli 150 metri con tre moli d'attracco⁹².

⁸⁶ ARGENTI, *The Occupation*, I, pp. 551, 566.

⁸⁷ BASSO, "*L'occhio dritto de la città de Zenoa*".

⁸⁸ BASSO, *La Maona di Chio, Genova e l'Impero Ottomano*.

⁸⁹ Relazione del podestà di Chio Antonio Montaldo a Galeazzo Maria Sforza, duca di Milano e signore di Genova; ASMi, *Sforzesco*, 646, 21 aprile 1471.

⁹⁰ Cfr. BASSO, *The Shadow of the Crescent*.

⁹¹ PISTARINO, *Genovesi*, p. 128.

⁹² DESIMONI, *Quartieri dei Genovesi*, p. 175; BALARD, *La Romanie*, I, pp. 105-114, 179-182; BASSO, *Insediamenti*, pp. 27-29.

La concessione ai genovesi di un quartiere commerciale nella capitale imperiale era stata esplicitamente prevista nel testo del trattato stipulato con l'imperatore Manuele I Comneno nel 1155⁹³, ma ancora nel 1160 non era stata messa in pratica, anche in conseguenza degli accordi commerciali siglati nel 1156 dal Comune con re Guglielmo I di Sicilia⁹⁴, in quel momento in guerra con l'imperatore bizantino, che in parte contraddicevano gli impegni assunti precedentemente nei confronti del governo imperiale⁹⁵.

L'ambascieria di Amico de Murta, inviato nel 1157 a Costantinopoli per esigere la consegna dell'*embolum* e degli scali promessi⁹⁶, non aveva avuto risultati decisivi e la questione era rimasta ancora in sospeso. Fu solo la missione condotta da Enrico Guercio nel 1160 a consentire la felice soluzione della controversia e a sbloccare infine la concessione di quell'*embolum Sancte Crucis*, posto secondo varie ipotesi al di fuori delle mura della Città imperiale (probabilmente nell'area di Galata), in una posizione che tuttavia non è stata ancora accertata con sicurezza assoluta⁹⁷, nel quale già due anni dopo, all'epoca della sua devastazione da parte dei pisani, si trovava insediato, secondo l'esplicita affermazione degli *Annali* di Caffaro, un gran numero di mercanti liguri⁹⁸.

Dopo la distruzione del primo quartiere nel 1162, ai genovesi venne concessa nel 1169, al termine di complesse trattative diplomatiche, una nuova area, presumibilmente vicina a quella precedente, dove insediarsi⁹⁹. Tuttavia, il Comune, forte della necessità dell'imperatore Manuele I di trovare alleati contro Federico I, preferì insistere per ottenere la possibilità di realizzare il nuovo quartiere all'interno delle mura di Costantinopoli, analogamente a quanto avevano già potuto fare amalfitani, pisani e veneziani¹⁰⁰.

Le residenze dei mercanti liguri vennero quindi trasferite all'interno

⁹³ *I Libri Iurium*, I/1, doc. 181.

⁹⁴ *I Libri Iurium*, I/2, docc. 289-290. Per un'analisi delle clausole del trattato e della loro importanza, cfr. PISTARINO, *La capitale*, pp. 262-263.

⁹⁵ POLONIO, *Da provincia a signora del mare*, p. 178.

⁹⁶ Per le istruzioni date in merito all'ambasciatore, cfr. BERTOLOTTO, *Nuova serie di documenti*, doc. I.

⁹⁷ La descrizione dei confini dell'*embolum* con terreni di proprietà di vari enti ecclesiastici è contenuta in un documento edito in BERTOLOTTO, *Nuova serie di documenti*, doc. IVA. Sulla sua posizione, cfr. BALARD, *La Romanie*, I, pp. 107-108.

⁹⁸ CANALE, *Storia civile, commerciale e letteraria dei Genovesi*, I, pp. 156, 168; DESIMONI, *Quartieri dei Genovesi*, p. 160; HEYD, *Histoire du commerce*, I, p. 204; MANFRONI, *Le relazioni*, pp. 603-604; CHALANDON, *Les Comnène*, p. 577.

⁹⁹ BERTOLOTTO, *Nuova serie di documenti*, doc. III; DÖLGER, *Regesten*, II, n. 1488.

¹⁰⁰ *Annali genovesi*, I, pp. 233-234; BALARD, *La Romanie*, I, pp. 108-109.

delle mura, nella zona del *Coparion*, e la realizzazione in quest'area, a partire dal 1170¹⁰¹, di un insediamento posto all'interno del tessuto urbano di quello che era uno dei principali centri economici del mondo del tempo – nonostante le numerose difficoltà generate tanto dalla convivenza a stretto contatto con le comunità mercantili rivali e dall'insofferenza crescente della popolazione locale nei confronti dei “Latini” quanto dall'impossibilità di estendere ulteriormente al di là dei limiti fissati nei nuovi accordi siglati nel 1192¹⁰² e nel 1202¹⁰³ il quartiere, stretto fra il porto (con il quale solo grazie all'accordo del 1202 ebbe un collegamento diretto), il quartiere pisano e le proprietà di alcuni grandi monasteri, che comportava la necessità di un'edificazione assai fitta per sfruttare al meglio lo spazio disponibile¹⁰⁴ – aveva avuto una ricaduta fortemente positiva sulle attività mercantili dei genovesi; essi pertanto, quando rientrarono trionfalmente nella capitale nell'estate del 1261 in qualità di alleati dell'Impero restaurato, ebbero cura che la possibilità di goderne appieno, garantita dal trattato siglato nel marzo precedente a Ninfeo¹⁰⁵, venisse adeguatamente sfruttata.

In questo senso, la breve crisi delle relazioni con il governo di Michele VIII seguita al coinvolgimento del podestà genovese nella “Congiura dei Latini” del 1264¹⁰⁶, con il conseguente “esilio” della comunità genovese, inizialmente insediatasi in città nel quartiere precedentemente appartenuto ai veneziani, a Eraclea Pontica e la sua successiva riammissione, nel 1267, nell'area extraurbana di Sykae, sulle pendici della collina di Galata (vicino alle due prime concessioni che i liguri avevano ottenuto all'epoca dei Com-

¹⁰¹ BERTOLOTTO, *Nuova serie di documenti*, pp. doc. IVB; DÖLGER, *Regesten*, II, nn. 1495, 1497-1498.

¹⁰² Il quartiere era stato danneggiato una prima volta dai veneziani poco dopo il 1170 e ben più gravemente nel corso del *pogrom* antilatino del 1182, tanto che i mercanti lo abbandonarono almeno fino al 1186, ma solo nel 1192 gli accordi con il governo imperiale vennero rinnovati; BERTOLOTTO, *Nuova serie di documenti*, docc. V, IX, X; DÖLGER, *Regesten*, II, n. 1610; DESIMONI, *Quartieri dei Genovesi*, pp. 171-172; BALARD, *La Romanie*, I, pp. 109-111.

¹⁰³ L'accordo del 1202, confermando e ampliando le concessioni precedenti dopo un nuovo periodo di difficoltà, diede finalmente compattezza all'insediamento genovese (che, oltre al complesso del cosiddetto “palazzo di Botaniate”, alcuni pozzi e una cisterna, comprendeva 45 case, una quarantina di altri edifici e alcuni terreni ineditati) e soprattutto lo mise a diretto contatto con l'affaccio portuale che era stato messo nella disponibilità dei mercanti liguri; DESIMONI, *Quartieri dei Genovesi*; BERTOLOTTO, *Nuova serie di documenti*, docc. XVI-XVII; BALARD, *La Romanie*, I, pp. 111-112, 180-182.

¹⁰⁴ STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 361-362.

¹⁰⁵ *I Libri Iurium*, I/4, doc. 749.

¹⁰⁶ Guglielmo Guercio, podestà genovese a Costantinopoli, ammise infatti di aver preso parte al complotto organizzato da Manfredi di Svevia per rovesciare Michele VIII; BALARD, *La Romanie*, I, pp. 113-114; BASSO, *Insediamenti*, pp. 48-49.

neni), costituì in definitiva non uno scacco, ma la base del successivo impetuoso sviluppo della colonia di Pera, liberandola dalle costrizioni connesse alla necessità di adattarsi al fitto tessuto urbano della “Città” per antonomasia¹⁰⁷.

Una volta insediati a Pera, infatti, i genovesi poterono sviluppare un organismo urbano completamente indipendente dal punto vista politico e amministrativo, come dimostra la redazione di un apposito statuto per regolamentare la vita amministrativa della colonia¹⁰⁸, pur rimanendo in stretta simbiosi economica con la capitale imperiale, e soprattutto ebbero la possibilità di ritagliare per sé un’ampia fetta del volume dei traffici del porto costantinopolitano e conseguentemente dell’economia stessa dell’Impero, come riconoscono, con forti note polemiche, gli stessi autori bizantini¹⁰⁹.

Circa le strutture urbane dell’insediamento, gli atti dei notai genovesi che rogarono sul posto già negli ultimi anni del XIII secolo¹¹⁰ consentono di identificare la presenza all’epoca, oltre che della loggia del podestà, sede del potere amministrativo, di alcune decine di case, dell’ospedale e della chiesa di Sant’Elena e delle chiese di San Michele, Santa Maria e Sant’Irene (che le loro stesse dediche indicano come originariamente appartenenti alla Chiesa greca), nonché di quelle sicuramente “latine” di San Francesco e soprattutto di San Paolo, dove i Predicatori erano da lungo tempo insediati e che nel tempo sarebbe sempre stata uno dei centri di culto più venerati dai coloni occidentali¹¹¹. Come nota Michel Balard, l’impressione è quella di un quartiere sovraffollato e troppo piccolo per le esigenze di una comunità in crescita costante che, approfittando della manifesta debolezza del governo imperiale, seppe ottenere una serie di ampliamenti successivi¹¹².

¹⁰⁷ Secondo Giorgio Pachymeres, Michele VIII, diffidando dei genovesi (mentre riteneva veneziani e pisani meno pericolosi, perché meno numerosi), aveva demolito ogni fortificazione dell’area e trasferito in città tutti i greci che vi abitavano; GEORGII PACHYMERIS, *De Michaele et Andronico Palaeologis libri tredecim*, I, pp. 167-168. Sulle varie denominazioni dell’area e i loro significati, cfr. BALARD, *La Romanie*, I, p. 182.

¹⁰⁸ PROMIS, *Statuti della colonia genovese di Pera*. È stato da tempo dimostrato come questi statuti siano in realtà un semplice adattamento di quelli redatti a partire dal 1229 per la stessa Genova, ai quali venne aggiunto un sesto libro dedicato specificamente alla colonia; cfr. PIERGIOVANNI, *Lezioni di storia giuridica genovese*, pp. 33-38, 63-84.

¹⁰⁹ Sullo sviluppo di Pera, cfr. PISTARINO, *Genovesi*, pp. 122-128, 290-305; BALARD, *La Méditerranée*, p. 98.

¹¹⁰ BRĂȚIANU, *Actes des notaires génois*.

¹¹¹ Divenuta nel 1475 la moschea Arab Giami, è ancora riconoscibile nelle sue strutture; DALLEGGIO D’ALESSIO, *Le pietre sepolcrali di Arab Giami*.

¹¹² BALARD, *La Romanie*, I, pp. 183-184.

Già nelle prime concessioni del 1303 e 1304, destinate a estendersi ulteriormente, l'affaccio al mare del nuovo quartiere era significativamente più ampio del precedente: 339 passi (cioè poco meno di 600 metri, utilizzando le unità di misura genovesi)¹¹³; inoltre, a conferma delle potenzialità dell'area concessa ai genovesi, comprendeva anche la zona di un antico arsenale bizantino, l'*Exartysis*¹¹⁴.

A partire da questa prima concessione, che copriva un'area di circa sei ettari, i genovesi estesero progressivamente il territorio della loro colonia, cinta da poderose fortificazioni (la cui edificazione, contraria agli accordi stipulati ancora nel 1304 con l'Impero, era iniziata durante la ricostruzione dell'insediamento seguita al devastante incendio che aveva distrutto più di metà della colonia, comprese varie chiese e il palazzo del podestà, in una data compresa fra il 1312 e il 1315)¹¹⁵, fino a raggiungere nel XV secolo, dopo l'annessione degli adiacenti sobborghi di Lagirio e Spiga, avvenuta fra il 1352 e il 1387¹¹⁶, un'ampiezza di 37 ettari, con un perimetro di mura di circa 2.800 metri (rinforzato da torri a pianta quadrata, cilindrica e pentagonale distanti circa 30 metri l'una dall'altra e culminanti nella poderosa torre del Cristo, l'attuale "torre di Galata") e un fronte mare più che raddoppiato rispetto alle origini verso il quale guardava una solida muraglia difensiva, interrotta però da ben sei porte (al contrario delle sole tre rivolte verso l'entroterra)¹¹⁷, la cui presenza costituisce già di per sé una chiara indicazione dell'orientamento dell'abitato, che come Genova guardava essenzialmente verso il mare, e del volume dei traffici commerciali che interessava il porto, nel quale il grande viaggiatore del XIV secolo Ibn Baṭṭūṭa

¹¹³ Per le concessioni imperiali, cfr. *I Libri Iurium*, I/8, docc. 1266-1267; per le misure (1 passo = m. 1,734), cfr. ROCCA, *Pesi e misure*, p. 59.

¹¹⁴ BALARD, *La Romanie*, I, p. 185.

¹¹⁵ La data del 1312 è contenuta in una lapide pubblicata dall'Hasluck, mentre la continuazione degli Annali di Jacopo da Varagine riporta la notizia sotto il 1315; PROMIS, *Continuazione della Cronaca di Jacopo da Varagine*, p. 500; HASLUCK, *Genoese Heraldry*, pp. 142-143; BALARD, *La Romanie*, I, p. 186; STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 363-364.

¹¹⁶ Dopo una battuta d'arresto nel 1335, quando l'imperatore Andronico III fece bruciare le nuove fortificazioni costruite in cima alla collina di Galata in sfida alla sua autorità, il quartiere venne ampliato e nuovamente fortificato in conseguenza dei termini del trattato imposto il 6 maggio 1352 all'imperatore Giovanni VI dall'ammiraglio Paganino Doria al termine della spedizione navale condotta da quest'ultimo contro l'alleanza fra bizantini, catalani e veneziani e culminata nella battaglia del Bosforo, mentre l'edificazione di una nuova cinta di mura, che inglobava anche Lagirio e Spiga, venne iniziata a partire dal 1387; DESIMONI, *I Genovesi e i loro quartieri in Costantinopoli*; BALARD, *A propos de la bataille du Bosphore*; ID., *La Romanie*, I, pp. 186-192; MEDVEDEV, *Dogovor Vizantii i Genui ot 6 maja 1352 g.*; STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 364-365.

¹¹⁷ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 186-198.

asserisce di aver visto all'ancora un centinaio di galee e altrettante navi, oltre a innumerevoli imbarcazioni minori (chiaramente utilizzate per il trasbordo dei carichi)¹¹⁸.

Il quartiere, dominato dalla sagoma della grande torre del Cristo, era suddiviso, secondo la tradizione genovese, in contrade e aveva il suo centro spirituale nella chiesa di San Michele, quello politico nel palazzo del podestà, che emergeva per la sua massa fra le più piccole case di abitazione (molte delle quali però, stando ai loro prezzi, e alla testimonianza di viaggiatori come Ruy González de Clavijo, erano residenze sontuose, adeguate al rango economico e sociale di proprietari che facevano parte dell'élite dell'aristocrazia mercantile genovese)¹¹⁹, e quello economico nella Loggia prospiciente il porto, dove erano ubicati gli uffici della Dogana e il tribunale del podestà, presso la quale si trovava anche l'edificio che ospitava i massari della colonia, mentre solo alcune modeste infrastrutture si trovavano nella stretta fascia di terra che divideva le mura dal mare¹²⁰.

Il porto, dalle acque profonde e limpide, come nota Clavijo¹²¹, ospitava due arsenali: quello dell'*Exartysis*, utilizzato per ricoverare e riparare le galee e le navi e protetto da un'apposita fortificazione, e un secondo presso la torre di Santa Croce, nel borgo di Lagirio. Con le sue attività e l'intenso movimento commerciale era quindi il vero cuore della colonia e il motivo stesso della sua esistenza; eppure, per quanto è a nostra conoscenza, a parte la riattivazione degli arsenali e la realizzazione della torre che consentiva di agganciare la catena di sbarramento delle bocche del porto, l'altra estremità della quale era assicurata alla torre del *Kentenaarion* delle mura marittime di Costantinopoli, nel corso di quasi due secoli non furono sostanzialmente intrapresi interventi di particolare ampiezza e importanza per potenziare ulteriormente le capacità dello scalo e pertanto, tenuto conto del relativo silenzio della documentazione in merito allo specifico aspetto dell'assetto portuale, il nostro discorso a questo proposito si riduce a essere forzatamente limitato e assolutamente non proporzionale all'importanza cruciale del porto costantinopolitano nel quadro della rete commerciale genovese.

¹¹⁸ IBN BAṬṬŪṬA, *I viaggi*, p. 385.

¹¹⁹ Come nel caso di Chio, gli stessi proprietari possedevano anche, secondo lo stile genovese, residenze "extraurbane" fra le vigne che circondavano la colonia; RUY GONZÁLEZ DE CLAVIJO, *Viaggio a Samarcanda*, p. 67; BALARD, *La Romanie*, I, pp. 197-198.

¹²⁰ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 194-195.

¹²¹ RUY GONZÁLEZ DE CLAVIJO, *Viaggio a Samarcanda*, pp. 67-68.

Forse la stessa predisposizione del sito naturale, che consentiva un facile riparo e l'attracco delle navi direttamente a ridosso delle mura marittime, fece apparire la realizzazione di lavori di grande impegno come una spesa sostanzialmente inutile agli occhi degli amministratori della colonia e dello stesso Comune, che preferirono investire il denaro pubblico nel costante potenziamento delle fortificazioni che garantivano la sicurezza e l'autonomia dell'insediamento, cosicché al momento della caduta di Costantinopoli, a giudicare da un passaggio della drammatica descrizione dell'affannoso tentativo dell'ultimo podestà genovese di Pera, Angelo Giovanni Lomellino, di trattenere le navi in fuga affinché imbarcassero un maggior numero di fuggiaschi, le strutture principali del porto genovese risultano limitate, come si è detto, a una semplice *palificata*, cioè un molo costruito con tavole di legno inchiodate su pali conficcati nel fondo del bacino, una struttura paradossalmente rudimentale in contrasto all'importanza dello scalo¹²².

3. Il Mar Nero

3.1 Da Trebisonda a Tana: la fitta rete dei porti genovesi del "Mare Maius"

Strutture assai simili si ritrovano del resto, per quanto è possibile ricostruire sulla base delle testimonianze documentarie e dei risultati degli scavi archeologici, anche nella maggioranza degli approdi con i quali i genovesi marcarono i punti chiave delle coste di quel bacino pontico che per secoli era stato lo scrigno gelosamente custodito della ricchezza di Bisanzio e che dopo il 1261 si era aperto al dispiegarsi delle iniziative dei mercanti liguri.

Se infatti sappiamo che l'insediamento controllato dai genovesi a Trebisonda, il grande emporio dove confluivano le vie carovaniere provenienti, attraverso l'altopiano iranico, dall'Asia meridionale¹²³, occupava in un primo tempo il *Leontokastron*, posto all'estremità di uno dei grandi moli in pietra che chiudevano il bacino del porto naturale della città, e quindi, dopo il 1316, la darsena del porto stesso, trasformata nel corso del tempo in un castello fortificato¹²⁴, e che intorno a questa, per quel che è possibile desu-

¹²² PERTUSI, *La caduta di Costantinopoli*, I, p. 44. Sul significato del termine *palificata*, cfr. PISTARINO, *Genovesi*, pp. 376-377. Sulla figura del Lomellino, cfr. OLGIATI, *Angelo Giovanni Lomellino*.

¹²³ WIRTH, *Les grandes échelles*, pp. 69-71.

¹²⁴ BALARD, *La Roumanie*, I, pp. 135-137; KARPOV, *L'impero di Trebisonda*, pp. 29-69, 141-191.



Fig. 14 - Pera e Costantinopoli in una xilografia del *Liber Insularum Archipelaghi* di Cristoforo Buondelmonte (circa 1420).

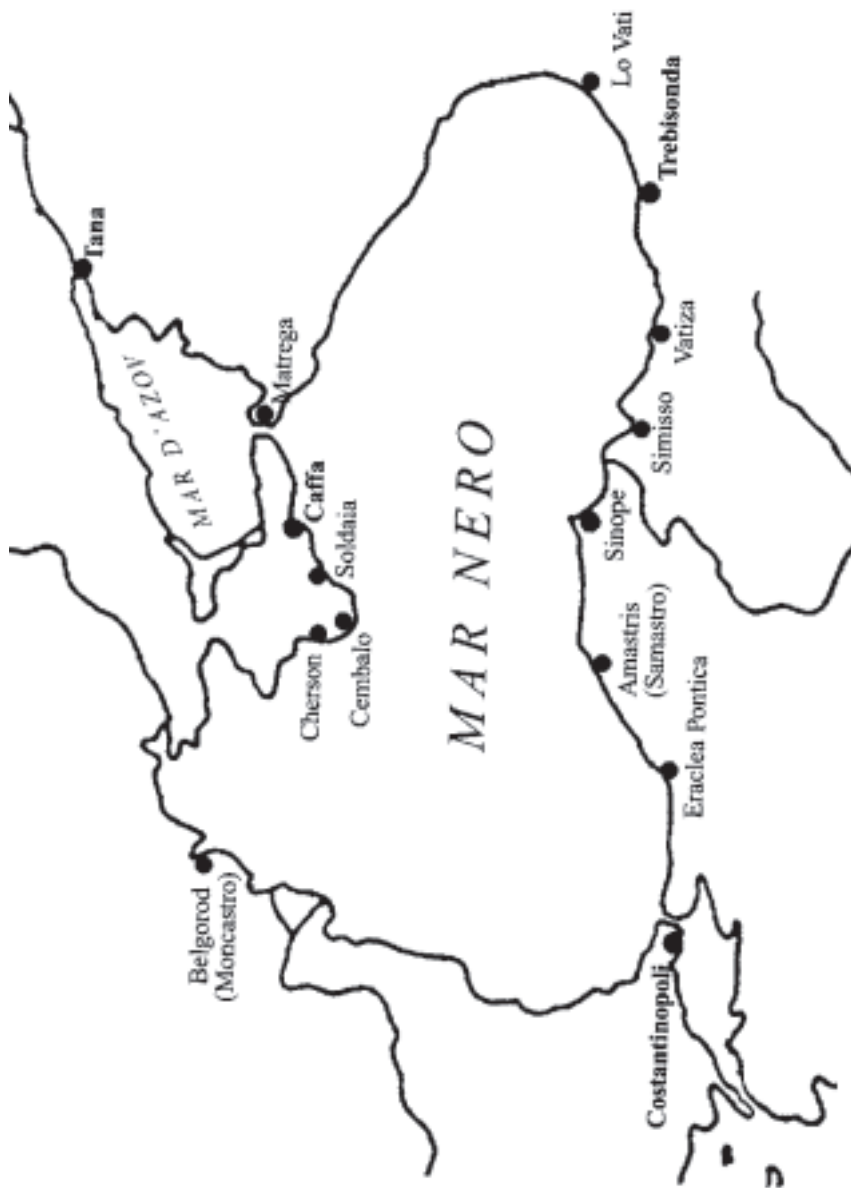


Fig. 15 - I principali scali commerciali del Mar Nero.

mere dalle notizie delle fonti documentarie, si era organizzato un quartiere che per le sue strutture poteva richiamare il modello degli insediamenti un tempo controllati dai genovesi nei porti del litorale siro-palestinese¹²⁵, tanto nei porti minori dell'area, quanto nella stessa metropoli di Caffa, sulle coste della Crimea, la situazione si presentava assai differente.

Sulle strutture dei porti e degli insediamenti della costa nord-orientale e caucasica e di quella del Mare d'Azov, come il "castello" di Batiarion (di proprietà di un membro della famiglia De Marini), Savastopolis (Sukhumi)¹²⁶, Lo Copa (alla foce del Kuban)¹²⁷, San Giorgio (giudicato dal Pegolotti come inadeguato all'attività commerciale e in effetti abitato solo durante la stagione della pesca e salatura degli storioni e del caviale)¹²⁸ o Matrega (Tmutarakan, sede di importanti saline)¹²⁹, pur molto frequentati dai mercanti liguri, non abbiamo particolari indicazioni; possiamo tuttavia supporre che si trattasse di strutture rudimentali: un fondaco, qualche molo in legno, o più probabilmente semplici spiagge sulle quali venivano caricate le merci, essenzialmente il sale spedito prevalentemente a Trebisonda, i pregiati prodotti della pesca da smerciare a Costantinopoli e in Occidente e soprattutto gli schiavi caucasici destinati al mercato egiziano¹³⁰, che venivano avviate verso i centri maggiori per il successivo smistamento.

Qualche indicazione in più possediamo invece per i porti fluviali della costa nord-occidentale, come Chilia e Licostomo, nel delta del Danubio¹³¹. La testimonianza degli atti notarili rogati da notai genovesi in queste località nella seconda metà del XIV secolo¹³² consente infatti di avere un'idea di questi insediamenti al confine dei dominî mongoli: Chilia appare un centro in sviluppo urbanistico, con una piazza centrale intorno alla quale si addensano gli edifici più importanti, come la casa dove risiede il console genovese, preceduta da una loggia che serve da sede della curia, e i quattro banchi di cambio; intorno a essi case (è possibile contarne più di venti),

¹²⁵ STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 390-392.

¹²⁶ Per notizie sui contatti commerciali dei genovesi con questo porto dell'Abkhazia all'inizio del XV secolo, cfr. BASSO, *Gli atti di Giovanni de Labaino*, pp. 506-507.

¹²⁷ BALARD, *La Romanie*, II, pp. 851-852.

¹²⁸ FRANCESCO DI BALDUCCIO PEGOLOTTI, *La pratica*, pp. 54-55.

¹²⁹ BALARD, *La Romanie*, II, p. 852.

¹³⁰ BRĂȚIANU, *Recherches*, pp. 195-196; BALARD, *La Romanie*, II, pp. 754, 852, 857.

¹³¹ TODOROVA, *Gli insediamenti genovesi alle foci del Danubio*; PISTARINO, *I Gin*, pp. 249-362; BALLETO, *Tra burocrazia e mercatura*.

¹³² PISTARINO, *Notai genovesi in Oltremare: atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzò (1360-61)*; BALBI - RAITERI, *Notai genovesi in Oltremare: atti rogati a Caffa e Licostomo (sec. XIV)*; BALARD, *Gênes et l'Oltre-Mer*.

magazzini, un macello, un mulino azionato da cavalli, almeno tre taverne dove vive una popolazione dalle origini estremamente varie e dalla grande mobilità (solo pochi di coloro che appaiono nei documenti di un anno riappaiono in quelli dell'anno successivo); un insieme di dati, insomma, che fa sorgere alla mente l'immagine di un insediamento "di frontiera", dove probabilmente il legno sopravanza di gran lunga la pietra come materiale edilizio, sia per la più facile reperibilità, sia per la rapidità costruttiva che meglio appare rispondere alle esigenze dei committenti¹³³.

Gli stessi documenti offrono anche informazioni sulle strutture portuali, che costituivano la stessa ragion d'essere dell'insediamento, definito "chiave e porta della Moldavia, dell'Ungheria, dei paesi Danubiani"¹³⁴: non viene fatto riferimento alla presenza di moli, ma è presumibile che fossero state realizzate banchine in legno per facilitare l'accosto delle galee e il carico e lo scarico delle merci e sappiamo con certezza che a Chilia esistevano presumibilmente almeno due *scaria*, cioè piccoli cantieri navali simili a quelli riscontrabili lungo le Riviere liguri¹³⁵, in uno dei quali era stato costruito il panfilo "San Giovanni", di proprietà comune dell'ex console della località, Antonio *de Castro*, e di un mercante, Angelo di Azzano, mentre nell'altro, situato nel *cortigium* della casa di proprietà del greco Chaleostirion e dove probabilmente prestavano la loro opera il *magister axie* Pasquale di Trebisonda e i calafati Triandaffolo di Simisso e Chirixi di Caffa, era stata costruita la *ciguta* "San Nicola"¹³⁶.

La presenza di strutture di questo tipo, insieme alla preponderanza fra le professioni attestate nei documenti di indicazioni di attività strettamente connesse all'attività portuale, come i *commercarii* (doganieri), i *camali* (facchini), i *carraterii* (carrettieri) e i semplici *laboratores* (uomini di fatica)¹³⁷, conferma come, a dispetto di strutture assai semplici, il porto danubiano, luogo di imbarco di carichi di vettovaglie destinate al ricco mercato costantinopolitano, ma anche punto di accesso alla via commerciale che si inoltrava nell'interno verso l'Ungheria e la Germania¹³⁸, costituisse un tassello prezioso del sistema di rotte commerciali che i genovesi avevano sviluppato nel bacino pontico a partire dalla fine del XIII secolo.

¹³³ PISTARINO, *I Gin*, pp. 321-324.

¹³⁴ BELDICEANU, *La conquête des cités marchandes de Kilia et de Cetatea Alba par Bayezid II*.

¹³⁵ BALLETO, *I lavoratori nei cantieri navali*.

¹³⁶ PISTARINO, *Notai genovesi in Oltremare: atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzò (1360-61)*, docc. 19, 24-25, 38, 97; BALARD, *Gènes et l'Outre-Mer*, doc. 118; PISTARINO, *I Gin*, pp. 295-296.

¹³⁷ BALARD, *Gènes et l'Outre-Mer*, docc. 40, 81, 107.

¹³⁸ PAPACOSTEA, *Caffa et la Moldavie*, pp. 144-149; PISTARINO, *I Gin*, pp. 266-268.

Differente, ma altrettanto importante, Licostomo: se Chilia è una piazza commerciale in via di sviluppo, questo secondo insediamento ha invece un più chiaro e spiccato carattere militare di controllo; le sue strutture portuali, la galea di guardia che vi staziona in permanenza, tutto indica la sua funzione di dominio sul braccio del Delta su cui sorge. Tuttavia, al contrario di Chilia, dove l'unica chiesa citata nelle fonti è chiaramente di culto ortodosso, in mezzo alle poche case di Licostomo sorgono ben due chiese, dedicate una a San Francesco e l'altra a San Domenico, che ci presentano il piccolo insediamento come una posizione avanzata della penetrazione della Chiesa occidentale negli spazi danubiani e pontici¹³⁹; il piccolo porto sul Delta danubiano appare così una vera "porta" verso spazi enormi e ancora in parte ignoti.

Altrettanto importante sarebbe del resto potuto divenire anche l'insediamento di Ilice, posto nel delta del Dnestr (attualmente in Ucraina), sviluppato intorno alla metà del XV secolo per iniziativa del gruppo familiare genovese dei Senarega, delle cui strutture portuali sappiamo tuttavia molto poco; la presenza di un imponente castello, tutt'oggi esistente, posto a difesa e controllo dello scalo, ne attesta tuttavia l'importanza, che viene confermata anche dalla radicalità dell'azione con la quale gli abitanti della vicina città portuale di Moncastro (Bilhorod-Dnistrovskiy, Ucraina), minacciati nella loro preponderanza commerciale lungo la "via tartarica" verso la Polonia, liquidarono il problema cacciando i Senarega e la loro guarnigione¹⁴⁰.

Nella scala di importanza dei porti fluviali dell'area pontica, tuttavia, il primo posto è saldamente tenuto da Tana (Azaq, Azov), prossima alle foci del Don, che dalla fine del XIII secolo al 1365 costituì il punto di partenza della "via mongolica" per la Cina¹⁴¹, e, nonostante i coloni occidentali fossero per due volte costretti ad abbandonarla, nel 1308 e nel 1343, dall'ostilità dei khan dell'Orda d'Oro¹⁴², venne ogni volta ricostruita e conservò una certa importanza a livello regionale almeno fino al 1395, quando venne duramente colpita dalle devastazioni operate da Tamerlano, dalle

¹³⁹ PISTARINO, *I Gin*, p. 366.

¹⁴⁰ DESIMONI, *Nuovi studi sull'atlante Luxoro*, p. 181; PAPACOSTEA, "Quod non iretur ad Tana", p. 215; BASSO, *De rebus castris Ilicis et alia*.

¹⁴¹ Sulla fine della "via mongolica" dopo la caduta della dinastia Yüan in Cina, LOMBARD, *Caffa et la fin de la route mongole*.

¹⁴² Sulla storia dell'insediamento alle foci del Don, cfr. SKRZINSKAJA, *Storia della Tana*; BERINDEI – VEINSTEIN, *La Tana-Azaq*; KARPOV, *Документы по истории венецианской фактории Тана*.

quali non riuscì più a riprendersi completamente¹⁴³. Una diretta testimonianza dell'ampiezza di questa devastazione può essere desunta da alcuni atti notarili rogati da un notaio genovese nel 1410: tanto la necessità di costruire *ex novo* una casa per l'abitazione di un funzionario di un certo rilievo dell'amministrazione della colonia, quanto la presenza di rovine nel tessuto urbano dell'insediamento parrebbero infatti indicare la presenza di tracce ancora non cancellate delle distruzioni operate quindici anni prima dalle orde del feroce conquistatore nell'emporio alle bocche del Don¹⁴⁴.

Sappiamo dalle fonti che l'insediamento era "doppio", costituito da due *castra* fortificati, uno genovese e l'altro veneziano, all'interno dei quali si trovavano case, magazzini e varie chiese (in particolare quelle dei Francescani e dei Domenicani che da qui partivano per le loro missioni di catechizzazione nel cuore dell'Asia), e che, nonostante dovesse essere prevalentemente edificato in legno, aveva raggiunto nel momento del suo massimo splendore una consistente estensione, tanto da essere visto come una minaccia dai sovrani mongoli.

Eppure anche in questo caso, nonostante l'importanza fondamentale che per così lungo tempo questa stazione commerciale ebbe tanto per i genovesi quanto per i veneziani, le testimonianze di cui disponiamo confermano la quasi totale assenza di strutture portuali complesse: le merci venivano caricate e scaricate da due approdi posti al riparo dei castelli veneziano e genovese che si fronteggiavano sulle rive opposte del Don, e pertanto il porto si riduceva a un semplice punto di attracco, dove le galee che risalivano dal Mar d'Azov verso lo scalo per imbarcare le merci giunte con le carovane dal cuore dell'Asia potevano ancorarsi al riparo dalla corrente del fiume¹⁴⁵, una struttura che, per quanto ne sappiamo, andò degradandosi nel corso del XV secolo in conseguenza della progressiva perdita di importanza dello scalo nel quadro dei traffici commerciali a lungo raggio, che comportò un diradarsi dei viaggi delle galee tanto genovesi quanto veneziane verso questa destinazione¹⁴⁶.

Dal punto di vista genovese, comunque, l'elemento fondamentale della rete dei porti costituita nel Mar Nero era sicuramente rappresentato dagli scali della costa meridionale della Crimea, fra i monti Aïla e il mare, di cui

¹⁴³ Sul saccheggio e devastazione di Tana operati da Tamerlano nel 1395, cfr. GROUSSET, *L'Empire des steppes*, p. 522.

¹⁴⁴ BASSO, *Gli atti di Giovanni de Labaino*, pp. 509-510.

¹⁴⁵ BALARD, *La Romanie*, I, p. 154.

¹⁴⁶ DOUMERC, *Les Vénitiens à Tana au XV^e siècle*; ID., *La Tana au XV^e siècle: comptoir ou colonie?*; KARPOV, *Le comptoir de Tana*.

i genovesi assunsero il controllo pressoché totale nella seconda metà del XIV secolo, dove Caffa (Feodosija), la *Ianuensium civitas in extremo Europae*¹⁴⁷, rappresentava il punto centrale di tutto il sistema creato a partire dalla fine del XIII secolo.

3.2 Il cuore del sistema: Caffa e i porti della Crimea

Attestato a partire dal 1278¹⁴⁸, questo insediamento, sorto sul sito dell'antica colonia greca di Theodosia, disponeva di uno splendido e ampio porto naturale che, anche se meno riparato dai venti settentrionali di quello della vicina Soldaia (Sudak), viene lodato da molti viaggiatori (come il già ricordato Ibn Baṭṭūṭa, che lo ritiene capace di accogliere almeno 200 navi¹⁴, o Pero Tafur, che curiosamente riporta la notizia che durante l'inverno le acque del bacino sarebbero coperte di ghiaccio¹⁵⁰), e proprio questa sua caratteristica ne fece rapidamente la "capitale" genovese del *Mare Maius*.

Il primo insediamento genovese, per quanto possiamo desumere dagli atti dei notai della fine del XIII secolo, era stato poco più di un grosso villaggio di edifici di legno, protetto da un fossato, terrapieni e palizzate (e questo spiega come i coloni nel 1308, costretti ad abbandonare la città in mano ai tatars, avessero potuto rapidamente incendiarla per coprire la propria fuga via mare), tanto che non si fa mai parola di mura, ma solo di lizze, all'esterno delle quali si trovavano i sobborghi dove erano situate alcune attività come il macello, o i mulini. Divisa in contrade, la città interna alle difese, già allora abitata da una popolazione cosmopolita dalle più varie provenienze, comprendeva numerose case, anche di grandi dimensioni, a giudicare dai prezzi pagati per l'acquisto anche di singole quote di edifici, diversi fondaci, alcuni dei quali di proprietà di singoli mercanti che affittavano spazi ad altri mercanti per impiantarvi le loro botteghe, e, sulla piazza centrale, la *plathea Ianuensium*, il centro della vita amministrativa: la residenza del console e la *logia Ianuensium*, dove rogavano i notai¹⁵¹.

Rispetto a questo primo insediamento, cresciuto in modo spontaneo in risposta alle esigenze dei mercanti, la nuova città che si incominciò a costruire a partire dal 1316 sul sito del centro demico distrutto nel 1308 pre-

¹⁴⁷ Per la citazione, ampiamente utilizzata dalla storiografia genovese, cfr. BASSO, *Caffa 1453*, p. 73.

¹⁴⁸ Sul problema della datazione della fondazione dell'insediamento genovese a Caffa, da molti autori collocata fra il 1266 e il 1270, cfr. BALARD, *La Romanie*, I, pp. 114-118.

¹⁴⁹ IBN BAṬṬŪṬA, *I viaggi*, p. 355.

¹⁵⁰ *Andanças y viajes de Pero Tafur*, I, p. 169.

¹⁵¹ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 200-202.

sentava notevoli differenze: fu infatti l'unico dei grandi insediamenti oltremarini genovesi che, nascendo in uno spazio "deserto", venne progettato urbanisticamente con grande dettaglio, e chiaramente le autorità del Comune, che demandarono l'operazione all'*Officium Gazarie*, non vollero lasciare nulla al caso¹⁵². Già i primi documenti distinguono un'area interna alle mura da un'altra facente parte della concessione effettuata dal khan Özbek ai genovesi, ma evidentemente lasciata per il momento "aperta": la prima corrispondeva probabilmente all'area occupata dalla colonia precedente, sulla piccola collina prospiciente il porto, ed è in quest'area, dove ai coloni genovesi veniva imposto di acquistare un terreno entro il 1320, che le autorità prescrivono al nuovo console di procedere a una lottizzazione tenendo conto non solo della necessità di tracciare strade e piazze, ma anche di prevedere fin dal primo momento gli spazi destinati all'edificazione dei conventi dei Francescani e dei Domenicani, di un ospedale e di due chiese ortodosse per la comunità greca, con una volontà di progettazione spinta al punto da ordinare la demolizione della chiesa provvisoria eretta nel frattempo da quello stesso frate Girolamo la cui consacrazione episcopale, nel 1318, avrebbe segnato la definitiva promozione dell'insediamento al rango di *civitas*¹⁵³. Al di fuori dell'area murata, invece, le autorità della colonia avrebbero dovuto favorire l'insediamento di cristiani di rito orientale, armeni, greci e russi, rispettando le loro chiese già esistenti e le proprietà annesse e limitandosi a percepire un terratico per i lotti affittati.

In tal modo, fin dalla progettazione si delinea quella separazione fra *castrum*, *civitas*, e *burgi* (che ripete casi di altri insediamenti oltremarini, ma che rinvia anche, in una certa misura, al modello urbanistico della madrepatria di cui Caffa rappresenterà la "replica" più compiuta), accentuata anche dalla diversa origine degli abitanti: maggioranza assoluta di "latini" all'interno delle mura, prevalenza degli "orientali" nei sobborghi. Confrontando i dati desumibili dagli atti notarili del XIV secolo con la narrazione

¹⁵² BALARD, *La Romanie*, I, pp. 199-215. Per l'*Ordo de Caffa*, cfr. *Imposicio Officii Gazarie*, coll. 377-382; FORCHERI, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento*, pp. 22-26.

¹⁵³ *Imposicio Officii Gazarie*, coll. 406-409; SPULER, *Die Goldene Horde*, p. 234; BALARD, *La Romanie*, I, p. 204. La bolla *Rex regum* del 23 luglio 1307, con la quale frate Giovanni da Montecorvino veniva nominato arcivescovo di Cambalek (Khanbaliq, l'attuale Pechino), indicava quali sedi suffraganee del nuovo metropolitano i vescovati di Caffa, Tana, Saraï, Zaiton (Quanzhou) e Comuch; le prime notizie certe sulla nomina di un vescovo a Caffa risalgono però solo al 1318: FEDALTO, *La Chiesa latina in Oriente*, I, pp. 532-533; BALARD, *La Romanie*, I, p. 325; PISTARINO, *Genovesi*, p. 172.

di cronisti coevi¹⁵⁴ si può arguire che il progetto sia stato in gran parte seguito: poco prima della metà del secolo esistevano ancora spazi non costruiti all'interno del *castrum*, mentre una più estesa cinta fortificata, rinforzata da numerose torri, era stata completata nel 1352, anche con il contributo finanziario dello stesso pontefice Clemente VI, per includere anche la *civitas* nelle difese; ne era conseguita una maggiore commistione negli insediamenti, dimostrata dal fatto che, forse per scarsità di spazi adeguati, anche alcuni tra i principali edifici pubblici si situavano al di fuori della cittadella, come a esempio il palazzo del console, massima autorità del sistema coloniale genovese nel Mar Nero, che aveva sostituito con la sua complessa struttura con sale e cortili la vecchia loggia come sede dell'amministrazione e della curia di giustizia¹⁵⁵.

La principale preoccupazione delle autorità, tanto quelle locali, quanto quelle della madrepatria, rimaneva tuttavia quella di potenziare le difese della città di fronte alle possibili rinnovate minacce da parte tatare; in questo senso, l'assedio del 1347, vittoriosamente sostenuto nonostante l'infuriare in città dei primi focolai della Peste Nera¹⁵⁶, fu probabilmente decisivo nel promuovere la realizzazione della nuova, poderosa cinta fortificata, irta di torri, completata entro il 1385, edificata per mettere definitivamente al sicuro il preziosissimo possedimento da ogni minaccia esterna includendo anche i borghi nelle difese¹⁵⁷.

I borghi stessi, abitati da una popolazione che mescolava una minoranza di occidentali a una stragrande maggioranza di orientali, tra i quali gli armeni erano sicuramente i più numerosi¹⁵⁸, erano punteggiati da una grande quantità di chiese (almeno una quarantina, secondo i dati raccolti da Michel Balard), ma anche da impianti legati alle varie attività (macelli, mulini, *balnea*) di proprietà di individui che provenivano da ogni parte del bacino del Ponto e del Mediterraneo, organizzati amministrativamente in una sessan-

¹⁵⁴ NICEPHORI GREGORAE, *Byzantina Historia*, III, p. 19; BALBI - RAITERI, *Notai genovesi in Oltremare: atti rogati a Caffa e Licostomo (sec. XIV)*.

¹⁵⁵ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 210-211, 372-373.

¹⁵⁶ *Ibidem*, I, p. 76.

¹⁵⁷ *Ibidem*, I, pp. 208-209.

¹⁵⁸ Con una evidente esagerazione, un testimone dell'inizio del XV secolo, Johannes Schiltberger, valutò che in città si trovassero almeno 6.000 case entro la prima cinta di mura, 11.000 al di fuori e 4.000 nei sobborghi; cfr. SCHILTBERGER, *Reisen*, p. 106. Sulla composizione multietnica della popolazione di Caffa, cfr. STAROKADOMSKAJA, *Linee di storia socio-economica di Caffa genovese*; BALARD, *La Romanie*, I, pp. 229-354; PISTARINO, *I Gin*, pp. 204-207; BASSO, *Genova: un impero*, pp. 125-126.

tina di *conestagie*, secondo la tradizione genovese che si richiamava all'originaria funzione di inquadramento militare di queste istituzioni¹⁵⁹.

Al culmine del suo sviluppo, nella seconda metà del XV secolo, Caffa era considerata generalmente una piazzaforte quasi imprendibile, oltre che una metropoli di primaria importanza; proprio per questo, la notizia della resa della città di fronte alle forze d'invasione ottomane, avvenuta il 6 giugno 1475 dopo appena sei giorni di assedio, piombò a Genova con effetto devastante anche sull'economia: non sembrò possibile che tutte le energie e il denaro investiti nell'ampliare e potenziare le difese di quello che era considerato il possedimento più prezioso nel Mar Nero fossero stati spesi invano¹⁶⁰.

A dispetto di tanto impegno dispiegato nell'impostare urbanisticamente l'insediamento e nella realizzazione di fortificazioni adeguate per la sua difesa, non sembra, tuttavia, che né all'epoca del loro primo insediamento nell'area, né una volta intrapresa la sua ricostruzione, i genovesi abbiano creato strutture portuali particolarmente imponenti per sfruttare le caratteristiche naturali del golfo di Caffa, dove pure miravano a concentrare la maggior parte del traffico commerciale del bacino pontico¹⁶¹.

Confermando anche in questo la sua profonda somiglianza con Genova, che solo a partire dal XV secolo trasformò progressivamente le proprie strutture portuali sostituendo i moli in legno con ponti in pietra, calate in muratura e bitte in marmo (con un risultato finale che entusiasmò l'umanista Antonio Ivani, che nel 1470 ne tracciò una vivace descrizione in una lettera destinata all'amico Donato Acciaiuoli, e lasciò contemporaneamente sorpreso Anselmo Adorno, il quale, nello stesso anno, valutò con competenza da mercante che ogni *piede* della nuova struttura fosse costato almeno mille ducati)¹⁶², Caffa ebbe strutture portuali costruite per la maggior parte in legno e, a dispetto della sua importanza cruciale, di ampiezza relativamente limitata: il porto dalla vasta imboccatura, come a Genova, non poteva essere chiuso dalla classica struttura difensiva della catena che si è vista utilizzare in altri siti del Levante genovese, la grande spiaggia a mez-

¹⁵⁹ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 212-214.

¹⁶⁰ Sulla caduta di Caffa e delle altre colonie genovesi del Ponto, cfr. BABINGER, *Maometto*, pp. 368-373; CAZACU - KEVONIAN, *La chute de Caffa en 1475*; PISTARINO, *I Gin*, pp. 468-474, in particolare, per un ricco panorama della bibliografia relativa, la nota 18 di p. 469; ID., *Genovesi*, pp. 477-518; ID., *I Signori*, pp. 377-464; BASSO, *Genova: un impero*, pp. 144-149.

¹⁶¹ VITALE, *Le fonti*, pp. 143-144; FORCHERI, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento*, p. 19.

¹⁶² *Itinéraire d'Anselme Adorno*, p. 50; GROSSI BIANCHI - POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo*, pp. 100-105; PETTI BALBI, *Genova medievale*, pp. 144-147. 1 *piede* era equivalente a m 0,1734; ROCCA, *Pesi e misure*, pp. 17, 53-54.

zaluna della baia, protetta dalle fortificazioni cittadine lungo le quali si estendeva una *ripa* simile a quella di Genova, fungeva da approdo ed era in grado di accogliere le imbarcazioni più piccole e, in caso di necessità anche le galee, mentre abbiamo testimonianza dalle fonti documentarie solo di un ponte in legno, il *pons pedagi Caffè*, messo in comunicazione con la città da due porte nelle mura marittime, al termine del quale si trovava la *logia pontis et ponderis*, dove venivano svolte le operazioni di dogana da parte dei *mensuratores*¹⁶³.

Si trattava chiaramente di una struttura che non consentiva l'accosto delle grandi *naves*, che dovevano effettuare i loro carichi per mezzo di imbarcazioni minori, ma evidentemente, nonostante col passare del tempo il grano e gli schiavi avessero sostituito le spezie e la seta tra le principali voci del commercio di esportazione¹⁶⁴, continuava a rispondere in modo sufficientemente efficace alle esigenze dei traffici senza richiedere eccessivi costi di mantenimento e gestione, ed era comunque completata da alcune attrezzature fondamentali: un arsenale in muratura, e anche uno *sca-rium* all'aperto, posti all'estremità meridionale del porto, nei pressi della cittadella, dove venivano assemblate unità di vario tipo, e una darsena situata invece verso nord, nel quartiere di Vonitica, dove erano depositati materiali e ricoverate le galee durante la stagione invernale, inoltre una torre-faro, dedicata a Sant'Antonio, e fanali di segnalazione a sud della cittadella, per indicare l'accesso al bacino portuale¹⁶⁵.

Nel complesso, nonostante la semplicità di alcune delle sue componenti, l'attrezzatura portuale di Caffa si dimostrò in grado di rispondere pienamente a tutte le esigenze del traffico commerciale internazionale che faceva capo allo scalo crimeano, una circostanza indirettamente dimostrata anche dal fatto che nel corso di più di due secoli di attiva presenza genovese le autorità preposte all'amministrazione della colonia, e le specifiche magistrature addette a sovrintendere al porto e alle sue strutture, come il *sabarbarius* e l'*Officium Provisionis Caffè*, non ritennero in genere necessario impegnare fondi provenienti da varie fonti di finanziamento (come a esempio i proventi dei dazi, o i legati testamentari del *decenium portus et moduli*) per operare interventi radicali di trasformazione allo scopo di ampliarle o ammodernarle, ma solo per ripararle e conservarle in piena efficienza¹⁶⁶.

¹⁶³ La documentazione principale a questo proposito si trova in ASGE, *San Giorgio*, 590/1225-1264 (*Caffa Massaria*, 1374-1472).

¹⁶⁴ PISTARINO, *I Gin*, pp. 199-246.

¹⁶⁵ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 214-215.

¹⁶⁶ Si veda in proposito l'analisi di BALARD, *Caffa e il suo porto*, pp. 65-67.

Ancor più semplici erano, presumibilmente, le attrezzature di cui erano dotati i due migliori porti naturali della costa della Crimea: la già menzionata Soldaia e Cembalo (Balaklava).

Soldaia, sviluppatasi dapprima come insediamento veneziano e frequentata dai mercanti genovesi già nel 1274¹⁶⁷, passò sotto il diretto controllo genovese nel 1365 insieme all'area dei diciotto "casali di Gotia"¹⁶⁸ e venne progressivamente cinta da un poderoso sistema di fortificazioni, già in costruzione nel 1371 e definitivamente completato nel 1414¹⁶⁹, che comprendeva una ventina di torri e ben due castelli (Santa Croce e San Nicola) che controllavano dall'alto la sua ampia e riparata baia, che costituiva probabilmente, come si è detto, il porto naturale migliore di tutta la costa; i genovesi tuttavia, paghi di averne impedito l'uso ai loro rivali, non svilupparono mai le sue potenzialità dotandolo di infrastrutture, cosicché l'unica attività di rilievo di questo approdo, spesso utilizzato come ancoraggio di riparo dalle tempeste, era costituita dall'imbarco del vino prodotto nei vigneti che si stendevano nel fertile entroterra della città, l'area dei casali, che avveniva per mezzo di barche che trasportavano il loro carico dalla spiaggia¹⁷⁰.

Una simile scelta, oltre che con l'ormai avviata operazione di sviluppo urbano di Caffa, con i conseguenti investimenti, situazione alla quale si ricollega senza dubbio l'esplicito divieto formulato nel 1316 ai mercanti genovesi di stazionare a Soldaia, allora veneziana, per più di tre giorni e di esercitarvi qualunque tipo di commercio (divieto esteso nel 1336 a tutto il litorale fra Soldaia e Caffa)¹⁷¹, può trovare una spiegazione proprio nella situazione geografica della città, alle spalle della quale la catena dei monti Aïla si innalza ben più di quanto non avvenga nell'area di Caffa, rendendo

¹⁶⁷ Abbiamo notizia della presenza veneziana a Soldaia almeno dal 1253, periodo nel quale vi transitarono Matteo e Niccolò Polo durante il loro primo viaggio verso la Cina, mentre nel 1280 il loro fratello, Marco "il Vecchio", vi possedeva una casa; nel 1343 i veneziani furono costretti ad abbandonare la colonia a causa dell'ostilità dei tatars e non poterono più recuperarla; MARCO POLO, *Il Milione*, pp. 4-5; SPULER, *Die Goldene Horde*, p. 399. Per le notizie sui mercanti genovesi, tratte dagli atti rogati dal notaio Federico di Piazzalunga, e le vicende dell'impianto delle colonie occidentali nella città, cfr. BRĂTIANU, *Recherches*, pp. 172, 200-208.

¹⁶⁸ BRĂTIANU, *Les Vénitiens dans la Mer Noire au XIV^e siècle*, p. 148; VASILIEV, *The Goths in the Crimea*, p. 177; SPULER, *Die Goldene Horde*, pp. 109-121; GROUSSET, *L'Empire des steppes*, pp. 483-486; BALARD, *La Roumanie*, I, pp. 151, 158-161; PISTARINO, *I Gin*, p. 214.

¹⁶⁹ BALARD, *La Roumanie*, I, pp. 159-160; STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 379-380.

¹⁷⁰ BALARD, *La Roumanie*, I, p. 413.

¹⁷¹ VITALE, *Le fonti*, pp. 146-147; FORCHERI, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento*, pp. 19-20, 151.



Fig. 16 - Caffa in una pianta russa del XVIII secolo (Archivio Fotografico dell'ISCAG, Roma).

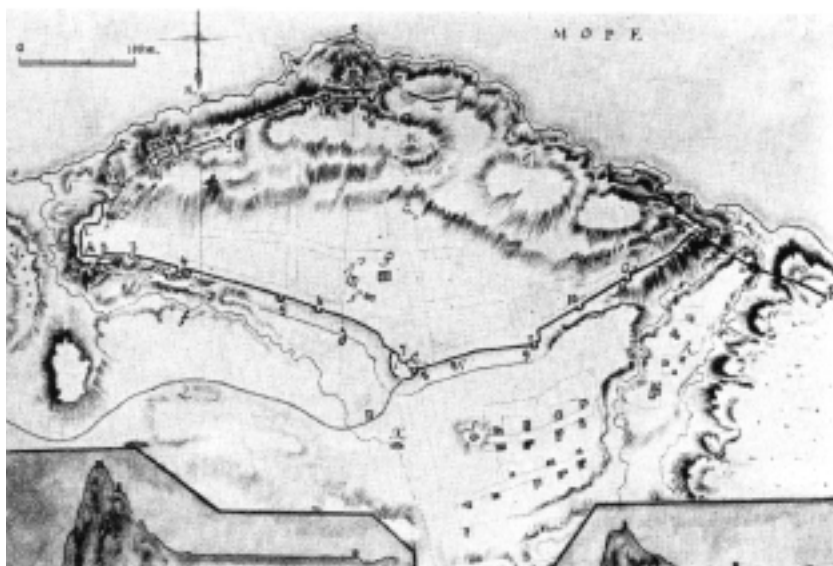


Fig. 17 - Soldaia e le sue fortificazioni (da F. BRUUN, *Черноморье*, Odessa, V Tipografii G. Ul'rikha, 1879).



Fig. 18 - L'ingresso del porto e le fortificazioni di Cembalo (da F. BRUUN, *Черноморье*, Odessa, V Tipografii G. Ul'rikha, 1879).

i collegamenti con l'entroterra assai più difficoltosi e conseguentemente antieconomici.

In un certo senso, le stesse condizioni che favorivano climaticamente Soldaia e ne facevano un centro di produzione vinicola di primaria importanza¹⁷² ne segnarono la condanna come centro di connessioni commerciali a largo raggio. Una condizione che sembra riflettersi nell'assenza quasi totale, rilevata dagli scavi archeologici, di grandi edifici in muratura, con l'eccezione di tre chiese, all'interno dell'imponente cinta fortificata, e questo in un centro densamente popolato, anche da una cospicua comunità tatarica, sede di un vescovo cattolico e di un metropolita greco¹⁷³.

In sostanza, per quanto ben difesa, e dotata nel 1449, come altre località della Crimea genovese, di un proprio statuto, Soldaia rimase una città di case di legno, residenza provvisoria dei mercanti interessati al traffico del vino e del legname piuttosto che sede definitiva delle loro attività, sia perché in una prima fase dello sviluppo del commercio genovese nel Ponto si trovava troppo decentrata rispetto alla principale rotta commerciale, che attraverso lo stretto di Kertch puntava verso Tana e le carovaniere transasiatiche, sia perché nella fase tre-quattrocentesca della presenza genovese nell'area non era altrettanto accessibile dai flussi commerciali provenienti dall'entroterra quanto Caffa, che proprio sulla canalizzazione dei traffici dei prodotti dei territorî dell'interno della Crimea e soprattutto della Russia e del Caucaso verso Costantinopoli e il Mediterraneo ricostruì la propria floridezza economica dopo il tramonto della "via mongolica"¹⁷⁴.

Considerazioni simili possono essere avanzate anche per quanto riguarda Cembalo, che tuttavia, proprio per le sue caratteristiche eccezionali, venne sviluppato come porto dalla specifica connotazione militare. Simile per certi tratti al sito di Bonifacio, Cembalo, con il suo stretto canale d'accesso, sovrastato da uno scosceso promontorio sul quale si innalzavano due castelli, e l'ampia e riparata baia interna, si prestava infatti naturalmente a uno sviluppo di questo genere anche senza bisogno di interventi particolarmente ampi per dotarla di strutture d'attracco¹⁷⁵.

¹⁷² BALARD, *La Romanie*, II, p. 702; BASSO, *I Genovesi e il commercio del vino*.

¹⁷³ BALARD, *La Romanie*, I, pp. 286, 325. La sede episcopale "latina", esistente già nel 1290, viene documentata con frequenza nel XIV secolo; FEDALTO, *La Chiesa latina in Oriente*, I, p. 463.

¹⁷⁴ BALARD, *Gênes et la Mer Noire*, pp. 40-47; PISTARINO, *I Gin*, pp. 204-211.

¹⁷⁵ BALARD, *La Romanie*, I, p. 157. Sappiamo comunque che all'interno del porto era attivo un cantiere per la costruzione e la riparazione delle galee, dove venne costruita però anche almeno una *navis*; cfr. MOROZZO DELLA ROCCA, *Notizie da Caffa*, p. 282; BALARD, *La Romanie*, II, p. 545.

Dotata di una duplice cinta di fortificazioni, culminante nel castello di San Nicola, all'interno della quale, in base ai dati in nostro possesso, sappiamo essere esistiti una loggia, un fondaco, magazzini, chiese e altri edifici in muratura¹⁷⁶, Cembalo, pur scarsamente utile dal punto di vista commerciale, costituiva un preziosissimo avamposto e un ottimo riparo per le galee da guerra, e aveva assunto con il passare del tempo il ruolo di "sentinella avanzata" del sistema di controllo genovese della costa sud-occidentale della Crimea e dell'intera area occidentale del *Mare Maius*, rivolta tanto verso altre località portuali, come Savastopolis o Calamita, che minacciavano di svilupparsi come potenziali concorrenti commerciali di Caffa¹⁷⁷, quanto verso i turbolenti principi di Teodoro-Mangup, che dalla loro sede montana nell'interno della penisola aspiravano a estendere il proprio potere in direzione della costa, e non a caso cercarono invano di impadronirsi della fortezza nel 1434¹⁷⁸.

Proprio grazie alle loro imponenti fortificazioni, e probabilmente alla difficoltà di accesso dalla parte di terra, che rendeva complesse le operazioni di assedio, questi centri "minori" costituirono tuttavia l'ultimo focolaio di resistenza di fronte alla conquista ottomana: nel 1475, mentre Caffa capitolava dopo solo sei giorni di assedio¹⁷⁹, Cembalo oppose una strenua resistenza e la guarnigione di Soldaia, trincerata dietro le proprie possenti fortificazioni, scelse di combattere e di farsi massacrare piuttosto che accettare la resa; in questo modo, per utilizzare le espressioni di Roberto Sabatino Lopez, la storia della presenza genovese nel Mar Nero si concludeva "con un episodio fulgido di valore sfortunato, e non con un crollo doloroso ma oscuro come quello di Caffa"¹⁸⁰.

¹⁷⁶ STRINGA, *Genova e la Liguria*, pp. 353-354.

¹⁷⁷ ASSINI, *Una filza ritrovata*, pp. 30-32.

¹⁷⁸ AGOSTO, *Due lettere inedite*; ID., *Nuovi reperti archivistici genovesi*.

¹⁷⁹ PISTARINO, *Genovesi*, pp. 477-518.

¹⁸⁰ LOPEZ, *Storia delle colonie*, p. 341.

IV

Dal Mediterraneo all'Atlantico: l'Occidente e il Mare Oceano

1. Nuove rotte e nuove sfide: i porti dell'Europa atlantica

All'epoca in cui scomparivano le ultime vestigia della rete commerciale che avevano edificato in Oriente, i genovesi avevano già da molto tempo iniziato a riorientare i loro traffici in direzione del Mediterraneo occidentale e ancora più in là, verso l'Europa atlantica e il Mare Oceano¹. Si trattava di una rotta da lungo tempo conosciuta dalle navi genovesi, che avevano iniziato a percorrerla con frequenza almeno dalla fine del XIII secolo², ma con il trascorrere del tempo essa era divenuta sempre più importante nel quadro dell'espansione commerciale genovese.

Negli spazi atlantici, tuttavia, i genovesi non trovarono le condizioni per creare una rete di insediamenti analoga a quella che, con alterne fortune, avevano cercato di edificare nel bacino del Mediterraneo e nel Ponto. Il livello di strutturazione politica al quale erano già pervenuti gli Stati dell'Europa occidentale e il controllo che i loro governi, tramite la rete degli ufficiali locali, erano in grado di esercitare sul proprio territorio imponevano infatti un approccio di tipo completamente diverso da quello che, soprattutto nel Mediterraneo orientale e nel Mar Nero, i genovesi avevano per lungo tempo avuto con i poteri locali. Ne conseguì che la presenza di comunità mercantili genovesi, pur assai fitta e di notevole peso economico nel quadro generale delle relazioni di Genova con il mondo che la circondava, un peso reso progressivamente crescente proprio dalla crisi della rete insediativa in Oriente, assunse caratteristiche che potevano rimandare maggiormente alle esperienze iniziali negli Stati crociati o nel Mediterraneo occidentale piuttosto che a quelle che erano state legate agli episodi di maggiore intensità insediativa che avevano marcato i momenti "trionfali" dell'espansione economica genovese, come i casi di Chio, Pera e Caffa.

¹ Sulla "riconversione a Occidente" operata dai mercanti genovesi fra XIV e XV secolo si vedano HEERS, *Gênes au XVI^e siècle*, pp. 467-473; PISTARINO, *I Gin*, pp. 409-488; PACINI, *I presupposti politici del "secolo dei Genovesi"*, pp. 7-48; PISTARINO, *I Signori*, pp. 377-464; PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria*, pp. 153-169.

² LOPEZ, *Genova marinara*, pp. 187-188; ID., *I primi passi*; ID., *Majorcans and Genoese on the North Sea Route*; SIMBULA, *Apertura de las rutas comerciales*, pp. 239-258.

Con l'eccezione parziale del caso di Granada, come si è potuto vedere, le comunità genovesi insediate nell'Europa atlantica, per quanto ben inserite e influenti tanto sotto il profilo economico quanto sotto quello politico, rimasero pertanto comunità "ospiti", senza mai riuscire a svincolarsi dal controllo delle autorità locali come erano invece riuscite a fare in Oriente, e i loro insediamenti rimasero al livello di aree di residenza condivise con mercanti di altre provenienze, o anche, come nel caso sivigliano, di quartieri ben definiti, che pur godendo di una situazione amministrativamente privilegiata non sfuggivano al controllo politico dei sovrani e dei loro rappresentanti.

La necessità di basi d'appoggio per il nuovo itinerario marittimo e di fonti di approvvigionamento di articoli commerciali particolarmente richiesti sui mercati del Nord, come lo zucchero e la frutta secca³, aveva imposto inevitabilmente ai genovesi di ricercare innanzitutto accordi con i regni iberici che controllavano le coste sud-occidentali della Penisola, Granada e soprattutto la Castiglia, cercando, almeno in un primo tempo, di approfittare ancora una volta della superiorità tecnica da loro conseguita nel campo della marineria per ottenere condizioni di trattamento privilegiate.

Come in altri casi, Benedetto Zaccaria, forse il più brillante esponente dell'aristocrazia mercantile genovese nei decenni fra XIII e XIV secolo, era stato anche in questo settore un precursore: erano le navi al suo servizio che per prime si erano spinte lungo la rotta atlantica, e proprio per trovare un punto di appoggio indipendente lungo questa rotta lo Zaccaria aveva inserito nel contratto con il quale accettava di servire in qualità di *Almirante Mayor* Sancho IV di Castiglia, successore di Alfonso X, nella contesa che opponeva i castigliani al Marocco per il controllo degli Stretti, mettendo a disposizione del sovrano la propria flotta personale, una clausola in base alla quale il re si impegnava a cedergli in feudo la località di El Puerto de Santa Maria. Questo porto, in ottima posizione sulla Baia di Cadice, costituiva uno degli avamposti principali del complesso sistema portuale sivigliano e avrebbe potuto in effetti acquisire un'importanza fondamentale nel quadro dei traffici genovesi tra Mediterraneo e Atlantico, oltre che per le sue caratteristiche, essendo affacciato su una baia riparata e dalle acque profonde, anche perché costituiva lo sbocco naturale di un'ampia regione produttrice di due fra le derrate maggiormente ricercate sui mercati del Nord: l'olio e il vino; pertanto, oltre a fornire una base d'appoggio ideale lungo la rotta, lo scalo a El Puerto de Santa Maria avrebbe anche

³ GARÍ, *El reino de Granada*; LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *Granada y la ruta de Poniente*, pp. 153-168.

consentito alle galee genovesi di integrare utilmente i loro carichi con merci che avrebbero trovato facile e fruttuosa collocazione sui mercati di destinazione.

Si trattava di un progetto estremamente solido e ben calcolato, come il successivo sviluppo degli interessi commerciali genovesi in quest'area avrebbe dimostrato⁴, e sul lungo periodo possiamo ipotizzare che lo sviluppo di una forte presenza genovese a El Puerto avrebbe anche potuto portare al trasferimento di una parte della comunità insediata a Siviglia, ma la resistenza di re Sancho verso una completa attuazione delle promesse che aveva fatto al suo Ammiraglio, motivata, più che dall'irriconoscenza a cui fa riferimento Roberto Lopez nel trattare l'episodio, da una lucida valutazione del rischio concreto di perdere il controllo di un territorio che la Castiglia aveva conquistato solo da pochi decenni al prezzo di enormi sforzi, e dei pericoli che il malcontento suscitato fra la nobiltà da questa "rinuncia" in favore di stranieri avrebbe potuto generare per un potere regio uscito indebolito e in parte screditato dalla dura guerra civile per il controllo del trono che aveva opposto Sancho IV al proprio stesso padre e ai nipoti, figli del suo defunto fratello maggiore, portò infine, nel 1295, a una rottura fra le parti e alla rinuncia al feudo contestato da parte dello Zaccaria, nel frattempo passato al servizio della Corona di Francia, impegnata nella guerra contro l'Inghilterra⁵.

Lo Zaccaria, ammiraglio al servizio prima della Castiglia e dal 1294 della Francia di re Filippo IV (per conto del quale già a partire dal 1293 un gruppo di tecnici genovesi – Enrico Marchese, Ughetto e Obertino Spinola, Lanfranco Tartaro e Nicola da Varazze – avevano avviato la creazione un arsenale navale sulle coste normanne: il *Clos des Galées*, destinato a produrre navi per la Corona di Francia fino al 1418)⁶, fu sicuramente il principale esponente del ceto dirigente genovese attivo nel settore atlantico in quel periodo, ma non era il solo, né il più ambizioso: dopo di lui, l'incarico di *Amiraut Général* di Francia fu ricoperto con successo da Ranieri Grimaldi⁷, ma furono in effetti i fratelli Antonio ed Emanuele Pessagno, mem-

⁴ OTTE, *Sevilla*, pp. 185-186, 190; BASSO, *Insedimenti*, pp. 102-111.

⁵ LOPEZ, *Genova marinara*, pp. 161-189.

⁶ *Ibidem*, pp. 188-189; MERLIN-CHAZELAS, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen*.

⁷ Il Grimaldi, succeduto allo Zaccaria nel comando, si distinse per l'abilità con la quale riuscì a disturbare i commerci anseatici con i porti inglesi, al punto da meritarsi di essere definito *filius iniquitatis* nei documenti inglesi. È probabile che tra i partecipanti alla sua spedizione vi fosse anche il cartografo Pietro Vesconte, che nel 1311 produsse la prima dettagliata immagine delle coste del Canale della Manica; N.A., *Ancient correspondence of the Chancery and the Exchequer*, SC1/34/147 (19/03/1313); LOPEZ, *Genova marinara*, pp. 202-203.

bri di una famiglia dell'antica aristocrazia cittadina, a concepire pochi anni dopo un progetto che, se realizzato, avrebbe avuto obbiettivi ancor più grandiosi.

Nei primi decenni del XIV secolo il primo dei due, giunto in Inghilterra nel 1310 in veste di mercante, si affermò rapidamente come l'onnipotente finanziatore di re Edoardo II, guadagnandosi le simpatie del sovrano, al quale consentiva di svincolarsi dal controllo finanziario del Parlamento, e, per le stesse ragioni, l'odio e l'invidia di molti influenti personaggi della Corte⁸, mentre il secondo quasi contemporaneamente venne chiamato espressamente da re Dionigi I a ricoprire la carica di *Almirante-Mor* di Portogallo, rimasta vacante per la morte di Nuño Fernandes Cogominho, ricevendo dal sovrano dei possedimenti a titolo feudale nel centro stesso di Lisbona⁹.

Pertanto, dopo la nomina di Antonio, nel 1317, alla carica di Siniscalco di Guascogna e signore di Créon e di Oléron in Bretagna¹⁰, alla quale si accompagnarono le nomine di suoi collaboratori a incarichi di rilievo nell'amministrazione di Bordeaux¹¹, e la concessione a Emanuele, nel 1319, della città e del castello di Odemira, nell'Alentejo, in aggiunta al suo feudo lisbonense¹², i fratelli Pessagno assunsero di fatto il controllo di alcuni dei principali scali posti lungo la rotta atlantica.

Antonio Pessagno, che già negli anni precedenti aveva ottenuto, quale garanzia dei propri crediti nei confronti della Corona, le entrate doganali di alcuni dei porti-chiave per l'esportazione del principale articolo del com-

⁸ FRYDE, *Antonio Pessagno*; BASSO, *Note sulla comunità*, pp. 254-260.

⁹ Il 1° febbraio 1317 venne sottoscritto il contratto fra il re di Portogallo e il Pessagno, al quale in cambio dell'impegno a tenere sempre pronti per il servizio del sovrano non meno di tre galee e venti "tecnici" genovesi veniva conferita la carica di Ammiraglio, con il diritto di trasmetterla ereditariamente ai propri discendenti, oltre al possesso feudale del quartiere della Pedreira di Lisbona (nell'area dove attualmente si trovano le rovine del convento dei Carmelitani, distrutto dal sisma del 1755) dove precedentemente il re aveva insediato la comunità ebraica e a una rendita di 3.000 lire gravante sui possedimenti reali fino a quando non fosse stata disponibile una località con adeguata rendita da donare; BELGRANO, *Documenti e Genealogia dei Pessagno*; DE ALMEIDA PESSANHA, *Os Almirantes Pessanhas*, p. 21; LOPEZ, *Storia delle colonie*, pp. 314-315; PERES, *Historia dos descobrimentos portugueses*, p. 26; MARTINS DA SILVA MARQUES, *Descobrimientos Portugueses*, I, pp. 27-30; VERLINDEN, *La colonie italienne de Lisbonne*; ID., *Les Génois dans la marine portugaise avant 1385*, p. 7; MUSSO, *Genovesi e Portogallo*, pp. 18-23; MORAIS DO ROSARIO, *Genoveses*, pp. 13-22.

¹⁰ N.A., *Chancery Warrants*, C81/102/4491 (11 novembre 1317); 103/4504 (18 novembre 1317); RYMER, *Foedera*, III, pp. 671-672; FRYDE, *Antonio Pessagno*, p. 173.

¹¹ BASSO, *I Genovesi*, p. 538.

¹² MORAIS DO ROSARIO, *Genoveses*, pp. 23-24.

mercio estero inglese, la lana¹³, era ben cosciente dei rischi connessi alla carica conferitagli e del fatto che i suoi nemici a Corte attendevano solo un suo passo falso per screditarlo, ma la sua ferma intenzione di consolidare la posizione economica privilegiata conseguente alla sua nomina è confermata anche da gesti come la fondazione di una *bastide* presso l'Adour, che egli volle significativamente battezzare con il nome *Genua* (in seguito trasformatosi nell'attuale toponimo di Geaune)¹⁴ e alla quale concesse una "carta" modellata su quella di Sarron¹⁵, grazie al cui possesso egli poteva controllare un'ampia parte dell'entroterra di Bayonne e assicurarsi contemporaneamente la produzione di vino della regione del Tursan.

Neanche la provvisoria disgrazia che travolse Antonio dopo il 1319 a causa del fallimento del suo tentativo di pacificare la turbolenta nobiltà guascona¹⁶ intaccò la solidità del radicamento del gruppo di genovesi intorno a lui, che infatti tornò a occupare posizioni di primo piano fra il 1330 e il 1340, quando il favore dimostrato da Edoardo III nei confronti loro e del Pessagno (tornato a Corte da trionfatore dopo un esilio decennale) li ricoprì nuovamente di cariche e onori¹⁷ e consentì di trarre comunque van-

¹³ In particolare Londra e Boston; N.A., *C.R.*, C54/129, *m.* 15 (28 gennaio 1312), *m.* 12 (22-25 febbraio 1312), *m.* 3 (6 giugno 1312), *m.* 2 (28 giugno 1312); 130, *m.* 30 (21 e 24 luglio 1312), *m.* 28 (15 settembre 1312), *m.* 6 (3 maggio 1313); 131, *m.* 25 (29 agosto 1313); *P.R.*, C66/136, *m.* 3 (22 gennaio 1312); 137, *m.* 19 (24 febbraio 1312); 138, *m.* 23 (24 luglio 1312); 139, *m.* 11 (3 maggio 1313).

¹⁴ RYMER, *Foedera*, II, p. 429 (6 agosto 1320); LOPEZ, *Le relazioni*, p. 84. Geaune è considerata uno degli esempi migliori dell'architettura delle *bastides*; cfr. SAINT-JOURS, *La bastide de Geaune en Tursan*.

¹⁵ BERESFORD, *New towns of the Middle Ages*, pp. 384, 611.

¹⁶ Antonio Pessagno fu sollevato dal suo incarico nel novembre 1318; venne quindi invitato perentoriamente a rientrare in Inghilterra per presentare un rendiconto della sua attività, tuttora conservato nelle serie archivistiche dell'*Exchequer*; N.A., *C.R.*, C54/136, *m.* 3 (8 giugno 1319); *P.R.*, C66/153, *m.* 15 (11 ottobre 1320); E159/93, *m.* 76 (1318-1319). Alcuni documenti editi dal Rymer porterebbero tuttavia a ritenere che il re non avesse del tutto abbandonato il suo protetto, tanto che nel 1319 Edoardo scriveva al cardinale Luca Fieschi che le accuse nei confronti del Pessagno erano false; altri documenti portano a pensare che l'ex siniscalco, intimorito dalla collera del re, si fosse rifugiato per un certo periodo in territorio francese, ottenendo un'intercessione in proprio favore da parte del re di Francia; cfr. RYMER, *Foedera*, II, p. 436 (11 e 14 ottobre 1320); III, pp. 789, 824-825 (18 agosto 1319, 19 marzo 1320). Nel 1325, Edoardo II temeva, sulla base di voci correnti in Francia, che il suo ex favorito fosse in procinto di organizzare, con l'appoggio del fratello Emanuele, una squadra di galee con la quale attaccare le navi inglesi; N.A., *Ancient correspondence of the Chancery and the Exchequer*, SC1/58/28-29; DELPIT, *Collection générale des documents français*, pp. 54-55; CHAPLAIS, *The War of St. Sardos*, pp. 135-137; 160-162; FRYDE, *Antonio Pessagno*, p. 175. Sull'attività del Pessagno in Guascogna e sui suoi scontri con l'aristocrazia locale, nonché con altri ufficiali regi e con gli stessi rappresentanti papali, cfr. FRYDE, *Antonio Pessagno*, pp. 173-175; VALE, *The Origins* cit., pp. 134-136.

¹⁷ BASSO, *I Genovesi*, pp. 531-538.

taggio, anche se in misura inferiore a quanto era stato originariamente progettato, dalla “disponibilità” di Lisbona e degli altri approdi portoghesi garantita dalla solida posizione di cui Emanuele Pessagno e suo figlio Carlo godevano alla corte di re Alfonso IV¹⁸.

In tal modo, i Pessagno, e insieme a loro gli Zaccaria, i Grimaldi, i Boccanegra, avevano gettato le basi per la futura potenza delle marinerie atlantiche e contemporaneamente, radicandosi nei loro paesi d’adozione, avevano creato le condizioni favorevoli all’insediamento e alla presenza di attive colonie commerciali genovesi in tutta questa vasta area¹⁹.

Se infatti il progetto accarezzato dai fratelli Pessagno si era rivelato eccessivamente ambizioso, a causa della “resistenza” che organismi burocratici ben strutturati come quello della monarchia inglese erano in grado di opporre nei confronti di tentativi di penetrazione di tale portata, l’insediamento delle comunità mercantili genovesi nei principali porti dell’Europa atlantica era proseguito senza soste, portando alla formazione di consistenti comunità, tra le quali un posto di primaria importanza spetta sicuramente a quella stanziata a Bruges²⁰.

La città fiamminga rappresenta un caso particolare nel quadro degli insediamenti presi in esame in questo studio, in quanto, pur essendo uno dei centri economici più importanti dell’Europa atlantica, punto di raccordo fra la rete commerciale dell’Hansa germanica e quella dei mercanti mediterranei²¹, non era propriamente una città portuale, poiché la sua posizione a monte del

¹⁸ Nel 1326, nel corso delle trattative per il matrimonio di una delle sue figlie con il principe Edoardo (il futuro Edoardo III), Alfonso IV aveva inviato come proprio ambasciatore a Londra proprio Emanuele Pessagno il quale, pur non riuscendo a concretizzare l’accordo matrimoniale, seppe guadagnarsi simpatie nella Corte inglese, sfruttando presumibilmente l’occasione anche per tessere rapporti nell’entourage del principe utili alla “riammissione” di suo fratello Antonio. L’Ammiraglio aveva ricevuto successivamente numerosi segni del favore reale; MORAIS DO ROSARIO, *Genoveses*, pp. 24-28.

¹⁹ Sui rapporti di Benedetto Zaccaria e Ranieri Grimaldi con la Castiglia e la Francia, cfr. LOPEZ, *Genova marinara*, pp. 161-182, 187-198, 200-203. Nel 1340, Emanuele e Carlo Pessagno guidarono la flotta portoghese che si batté vittoriosamente nella battaglia del Rio Salado contro le forze marocchine a fianco della flotta castigliana comandata da Egidio Boccanegra, fratello del doge di Genova; MORAIS DO ROSARIO, *Genoveses*, pp. 29-30; GARÍ, *Il passaggio dal Mediterraneo all’Atlantico*, pp. 323-325. Per i Boccanegra in Castiglia, cfr. NIETO CUMPLIDO, *Palma del Río en la Edad Media (855-1503)*; PETTI BALBI, *Genova, i Boccanegra e l’Occidente*.

²⁰ Sulle origini della comunità genovese insediata nel centro economico fiammingo, cfr. PETTI BALBI, *Mercanti e "nationes"*, pp. 19-46; NICOLINI, *Commercio marittimo*, pp. 91-102.

²¹ VAN HOUTTE, *Bruges. Essai d’histoire urbaine*, pp. 58-60; VAN HOUTTE – DEVLIEGHER – VAN DEWALLE, *De geschiedenis van Brugge*; VAN HOUTTE, *L’attività delle élites meridionali*; GOURDIN, *Présence génoise*.



Fig. 19 - La piazza centrale di Geaune-en-Tursan.



Fig. 20 - Il sistema portuale fiammingo (elaborazione da A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese nei Paesi Bassi Meridionali nel Medioevo*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XLVII/2, 2007).



Fig. 21 - Il centro urbano di Southampton nel Tardo Medioevo (elaborazione da A. NICOLINI, *Mercanti e fattori genovesi in Inghilterra nel Quattrocento*, in “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, nuova serie, XLV/3, 2005).



Fig. 22 - Una ricostruzione dell'aspetto del porto di Siviglia nel XVI secolo.

canale dello Zwyn la rendeva dipendente dai suoi avamposti di Sluys e di Middelburg, i soli praticabili da parte delle grandi navi mediterranee²².

I genovesi, insediati a Bruges, dovevano pertanto mantenere un collegamento con i loro rappresentanti nelle aree portuali per la gestione delle merci troppo voluminose, o non abbastanza preziose, per essere trasportate con chiatte ai magazzini dell'entroterra. L'insediamento "doppio", oltre che dai vincolanti regolamenti commerciali dell'*Estaple* di Bruges, che imponevano lo sdoganamento in città di tutte le merci²³, era motivato essenzialmente dalla necessità di mantenere i contatti con gli ufficiali del duca di Borgogna e con i rappresentanti delle altre *nationes* mercantili insediati in città. Pertanto, l'edificio che simboleggiava l'autorevolezza raggiunta dalla comunità genovese dopo gli accordi sottoscritti con il duca di Borgogna nel 1395, la loggia tuttora esistente, venne costruito nel 1399 a spese degli stessi mercanti nella parte settentrionale del centro di Bruges, a poca distanza dall'edificio preso in affitto tempo prima dai veneziani, e nel 1441 venne prolungato con un'ala destinata alla residenza del console genovese e all'attività dei notai; l'amministrazione locale, conscia dell'importanza della presenza genovese, consentì allo scopo la demolizione di due edifici preesistenti, probabilmente anche per favorire la concentrazione delle residenze dei mercanti stranieri in un'area specifica del centro urbano, come confermano le edificazioni successive sulla piazza prospiciente la loggia genovese degli analoghi edifici dei fiorentini, dei lucchesi, dei catalani e dei baschi, e i mercanti trovarono conveniente ampliare l'edificio, realizzato senza risparmio di mezzi con i migliori materiali, per metterlo in grado di ospitare anche i magazzini delle merci²⁴.

Tuttavia, per quanto molti dei mercanti genovesi che la documentazione consente di identificare come presenti sul posto soprattutto nel XV secolo avessero fissato le proprie residenze nell'area adiacente alla loggia²⁵, pro-

²² NICOLINI, *Commercio marittimo*, pp. 102-118. Per un esempio delle difficoltà che già all'inizio del XV secolo le grandi navi genovesi incontravano nell'accesso a Sluys, che ben presto le avrebbero portate a preferire Middelburg per i loro attracchi, si può citare una lettera datiniana del febbraio 1408 che riepiloga le perdite e i danni provocati dai bassi fondali alle navi genovesi "*perché sono stati troppo grandi: ché, ongni di, pegg(i)ora l'entrata di questo porto, perché si viene rienpiendo, che non fa pe' navili grandi*"; SIMBULA, *I porti*, p. 26.

²³ NICOLINI, *Commercio marittimo*, pp. 105-106.

²⁴ PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria*, pp. 185-190.

²⁵ PETTI BALBI, *Spazio urbano e presenza genovese a Bruges*. Sulla base di un attento spoglio della documentazione, Giovanna Petti Balbi ha potuto calcolare che i mercanti genovesi presenti a Bruges fossero mediamente tra i 20 e i 27 ogni anno, per un totale complessivo di circa 150 negli anni tra la metà del XV e l'inizio del XVI secolo; PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria*, pp. 180-185.

prio per la compresenza di individui delle più varie origini non è possibile identificare un “quartiere” genovese nella città, né una specifica influenza prodotta dalla presenza della comunità ligure sullo sviluppo del tessuto urbano (la stessa loggia era stata edificata con il contributo di manodopera fiamminga e nello stile costruttivo locale), tenendo anche conto del fatto che quella che era forse la più influente famiglia genovese permanentemente insediata a Bruges, un ramo della stirpe dogale degli Adorno, aveva costruito le proprie residenze nella parte orientale della città, dove Anselmo Adorno, diplomatico, mercante, viaggiatore, avrebbe fatto completare dopo il 1470, al ritorno dal lungo pellegrinaggio in Terrasanta, la Jerusalemkerk iniziata nel 1427 da suo padre Pietro che ancora oggi conserva il suo sontuoso sepolcro²⁶.

Anche se il successo dell’insediamento a Bruges attrasse una notevole parte dell’emigrazione genovese diretta verso l’Europa settentrionale, i genovesi non abbandonarono l’idea di consolidare la loro presenza anche in Inghilterra, all’epoca principale mercato per l’esportazione di lana di prima qualità verso il mercato fiorentino, sempre necessitante di rifornimenti; di fatto, essi riuscirono nel corso della seconda metà del XIV secolo ad assicurarsi una sostanziale supremazia nei traffici fra il Mediterraneo e il Regno insulare²⁷, che giunse addirittura a produrre profonde trasformazioni nelle linee di navigazione e conseguentemente anche nella rete dei porti che ne costituivano i punti di arrivo²⁸.

Il fondamento di tale supremazia era costituito dallo sviluppo delle tecnologie di costruzione navale adottate nei cantieri genovesi. Infatti, se le spezie, i gioielli e i panni di seta potevano continuare a viaggiare a bordo delle galee da mercato delle *mude* veneziane, le merci “grosse” (allume, guado, vino, frutta secca, mercurio, lana grezza, stagno e tessuti) che col tempo erano divenute la caratteristica del commercio genovese nel mondo atlantico richiedevano nuovi tipi di naviglio²⁹.

²⁶ *Ibidem*, pp. 183-184, 188.

²⁷ BASSO, *I Genovesi*, pp. 528-530.

²⁸ Circa l’influenza dello sviluppo delle architetture navali sulla scelta delle rotte da seguire e dei porti d’attracco, cfr. SIMBULA, *I porti*, pp. 26-28.

²⁹ Su questi commerci, cfr. HEERS, *Les Génois en Angleterre*; LIAGRE DE STURLER, *Le commerce de l’alun en Flandre*; MAINONI, *Mercanti lombardi*, pp. 23, 36 e bibliografia ivi citata; OLGATI, *Il commercio dell’allume nei domini dei Gattilusio*; BASSO, *I Genovesi e il commercio del vino*, pp. 449-452. Sull’influenza della “rivoluzione dei noli” sul commercio a largo raggio delle derate “pesanti” in età tardo medievale, cfr. MELIS, *La diffusione nel Mediterraneo occidentale dei panni di Wervicq*, pp. 235-236; ID., *Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medioevo*, pp. 119-149.

Fu così che i cantieri liguri si dedicarono allo sviluppo di un tipo di vascello che consentisse di navigare per lunghi tratti in mare aperto, seguendo rotte più dirette di quelle costiere alle quali le galee erano vincolate dalle necessità di rifornimento dei loro numerosi equipaggi, e a puntare quindi sul potenziamento delle navi “tonde”, che si affidavano alle vele per la loro lenta navigazione e richiedevano dunque un minor numero di marinai a tutto vantaggio della capacità di carico, al fine di aumentarne la portata, la velocità e la sicurezza, tanto da metterle in grado di sfidare l’Atlantico anche nei mesi autunnali e invernali.

Il risultato di questo processo³⁰, grazie all’abile combinazione di innovazioni tecnologiche (come la vela quadra e il timone centrale) introdotte già da tempo dalle marinerie atlantiche nella costruzione delle loro *koggen* – che i maestri d’ascia genovesi avevano da tempo potuto conoscere e apprezzare direttamente tanto nei porti atlantici, come quelli galiziani, quanto vedendo le navi dei crociati del Nord attraccate nei porti italiani e palestinesi³¹ – con le consolidate tradizioni mediterranee nel campo della costruzione degli scafi, fu la realizzazione delle gigantesche *naves* dei secoli XIV e XV, veri colossi dei mari per la tecnologia dell’epoca che, con una stazza media di circa 800 tonnellate, con punte che in alcuni casi raggiungevano le 1.000, suscitavano l’impressionata ammirazione dei contemporanei, nonché i preoccupati commenti dei concorrenti (si consideri che le equivalenti navi tonde veneziane avevano all’epoca una stazza media compresa fra le 250 e le 550 tonnellate, e una galea da mercato non andava in genere oltre le 160)³² che vedevano i genovesi assai prossimi a monopolizzare il mercato dei trasporti fra il Mediterraneo e l’Europa atlantica.

L’uso estensivo di tali vascelli “giganti” impose però ai genovesi di scegliere per i loro attracchi in Inghilterra porti differenti da quelli fino a quel momento utilizzati dai mercanti locali, o dagli anseatici, che utilizzando navi dal pescaggio assai più ridotto potevano servirsi anche di baie dal fondale sabbioso come quella di Sandwich, posta all’estuario dello Stour, e dei porti della costa sud-orientale, che da secoli costituivano gli avamporti di Londra³³. Ciò determinò la fortuna di Southampton che, grazie alle ac-

³⁰ Per una ricostruzione delle fasi e della cronologia dell’adozione delle nuove tecniche, cfr. BYRNE, *Genoese Shipping in the twelfth and thirteenth Centuries*; TUCCI, *Navi e navigazioni all’epoca delle crociate*, pp. 277-283, 287-293.

³¹ Su questo punto, si vedano le considerazioni espresse da ORTEGA VILLALOSADA, *Viajes a Flandes e Inglaterra*, pp. 240-247; ID., *La coca en el intercambio mercante Atlántico-Mediterráneo*.

³² NICOLINI, *Navigazione savonese*, pp. 178-184 e bibliografia ivi citata.

³³ RUDDOCK, *Italian Merchants*, pp. 47, 55.

que profonde del Sound, poteva accogliere senza difficoltà le grandi *naves* e garantire loro un attracco sicuro³⁴.

I mercanti genovesi si insediarono perciò in prevalenza a Southampton, dove furono ben accolti nonostante il fatto che proprio la squadra di galee genovesi al servizio della Francia comandata da Aitone Doria³⁵ avesse condotto la devastante incursione contro la città nel 1338³⁶, e già alla fine del XIV secolo progettavano di stabilirvi addirittura un loro *Staple*, autonomo da quello controllato dai mercanti locali, che consentisse di monopolizzare l'esportazione dei panni dei Cotswolds³⁷; essi trasformarono questo porto di origine anglo-sassone, fino a quel momento relativamente periferico, nel più importante scalo commerciale del Regno, influenzando fortemente anche lo sviluppo economico e sociale della città dove rappresentavano la comunità straniera indubbiamente più influente e numerosa³⁸ e lasciando soprattutto una profonda impronta anche sulle sue strutture architettoniche e portuali, che subirono nel corso del XV secolo una serie di adattamenti per renderle maggiormente atte a ricevere navi di tonnellaggio crescente e facilitare le operazioni di carico e scarico³⁹.

Il tessuto urbano della Southampton tardomedievale, purtroppo in gran parte cancellato dai devastanti bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, era punteggiato dalle residenze prese in affitto dai mercanti genovesi, i quali, pur non superando le poche decine, costituivano un elemento economicamente e socialmente di gran peso in una città che all'epoca contava circa 2.000 abitanti⁴⁰ (all'interno delle mura, stando ai ritrovamenti ar-

³⁴ FRYDE, *Italian Maritime Trade*, pp. 308-314; HEERS, *Gênes au XV^e siècle*, pp. 408-410, 457-458. Per un'analisi delle correnti di commercio comunque ancora presenti a Sandwich nel '400, cfr. NICOLINI, *Navi liguri in Inghilterra*.

³⁵ BASSO, *Doria, Aitone*, p. 391.

³⁶ Gli scavi archeologici condotti a partire dalla metà del secolo scorso hanno confermato che la città soffrì pesanti distruzioni in occasione di questa incursione, e alcuni quartieri vennero abbandonati per lungo tempo, per riprendersi poi negli ultimi decenni del XIV secolo; PLATT, *Medieval Southampton*, p. 111; PLATT – COLEMAN-SMITH – BURN, *Excavations in Medieval Southampton, 1953-1969*, I, pp. 164, 191, 264; HUGHES, *The Fourteenth Century French Raids*, pp. 121-131.

³⁷ BASSO, *I Genovesi*, pp. 551-552. Sul ruolo di Southampton quale sbocco commerciale della produzione tessile dei Cotswolds, cfr. PLATT, *Medieval Southampton*, p. 154.

³⁸ RUDDOCK, *Italian Merchants*; KEDAR, *Mercanti in crisi*, pp. 80-81; NICOLINI, *Mercanti e fattori*, pp. 513-522.

³⁹ Fra le altre migliorie, vennero realizzati un nuovo molo, dotato dal 1411 di una gru in legno, e latrine comuni poste lungo i moli e si procedette inoltre alla lastricatura delle principali strade della città; PLATT, *Medieval Southampton*, pp. 141-150; STEANE, *The Archaeology of Medieval England and Wales*, pp. 132-133.

⁴⁰ RUDDOCK, *Italian Merchants*, p. 38.

cheologici, erano raccolte principalmente le abitazioni borghesi, mentre gli abitanti delle classi popolari risiedevano nella campagna circostante).

L'esame condotto alcuni anni or sono sulle fonti fiscali locali da Angelo Nicolini ha consentito di individuare una serie di edifici, case e magazzini presi in conduzione dai mercanti genovesi insediati in città: queste case si concentravano in particolare, com'è ovvio, lungo le tre strade (Bull Street, French Street e English Street) che attraversavano la parte sud-occidentale dell'abitato, situandosi soprattutto presso la dogana sita accanto alla Water Gate e presso la West Gate, ossia vicino agli accessi che mettevano direttamente in collegamento con le aree delle banchine portuali; esse erano tutte di proprietà di cittadini inglesi e composte in genere di un magazzino sotterraneo in pietra, un piano terra in pietra comprendente una bottega al di sopra del quale si elevavano uno o più piani edificati a graticcio secondo la tipica tecnica costruttiva locale, tranne alcune, come la fastosa West Hall, che avevano una struttura più complessa, articolata intorno a un cortile sul quale affacciava la grande sala principale e con numerose botteghe affacciate sulla strada⁴¹.

Il "terminale" economico della florida e attiva comunità insediata a Southampton era tuttavia costituito dal gruppo dei mercanti residenti a Londra, che va necessariamente considerata nel quadro degli insediamenti genovesi dell'area pur non essendo il porto fluviale londinese tra quelli abitualmente frequentati dalle navi genovesi. Si potrebbe dire che il caso inglese di Londra e Southampton (e in misura minore di Sandwich)⁴² sotto questo aspetto replicasse in dimensioni più ampie quanto detto per Bruges e i suoi avamporti. Anche in questo caso non è comunque possibile parlare di uno specifico "quartiere" genovese, o di una concessione dotata di extraterritorialità comparabile allo *Stahlhof* dei mercanti dell'Hansa⁴³; per quanto è stato possibile ricostruire sulla base della documentazione fiscale e giudiziaria conservata negli archivi britannici, la presenza genovese nella capitale politica ed economica del Regno si concentrava nei quartieri prossimi al London Bridge e agli scali fluviali incentrati sull'asse della Lombard Street, area di residenza privilegiata della maggior parte dei mercanti stranieri presenti in città⁴⁴.

⁴¹ RUDDOCK, *Italian Merchants*, pp. 145, 234; NICOLINI, *Mercanti e fattori*, pp. 516-522.

⁴² NICOLINI, *Mercanti e fattori*, pp. 522-525.

⁴³ Su questa struttura, vero e proprio fondaco fortificato "incuneato" nel tessuto urbano londinese, cfr. PAULI, *Der Hansische Stahlhof in London*; SCHULZ, *Die Hanse und England*, pp. 17-111; LLOYD, *England and the German Hanse, 1157-1611, ad indicem*; JENKS, *England, die Hanse und Preussen, ad indicem*.

⁴⁴ NICOLINI, *Mercanti e fattori*, pp. 508-513.

Qui i mercanti genovesi, che avessero ottenuto o meno l'atto di *denization* che li parificava agli indigeni nei diritti⁴⁵, affittarono ampie dimore che erano allo stesso tempo, come dimostrano alcuni documenti, magazzini di merci particolarmente pregiate e residenze lussuose, degne, all'occorrenza, di assurgere al rango di sedi di rappresentanze diplomatiche presso la Corona, come dimostrano le vicende delle ultime ambascerie sforzesche presso la corte di Enrico VII alla fine del XV secolo, quando il gruppo di mercanti e finanzieri genovesi residenti a Londra era non solo così ben integrato nella società e collegato agli ambienti di Corte da costituire il principale referente degli ambasciatori milanesi inviati nella capitale inglese⁴⁶, ma poteva degnamente ospitare i rappresentanti del duca di Milano in alloggi lussuosi, i cui arredi vennero in gran parte prestati da Agostino Spinola, esponente di uno dei consortili genovesi meglio introdotti a Corte in quel periodo⁴⁷.

In definitiva, però, nonostante lo splendore delle dimore e l'influenza economica e anche politica che alcuni membri della comunità riuscirono a esercitare negli ambienti di Corte, i genovesi rimasero in Inghilterra degli "ospiti", e nemmeno troppo ben visti dall'opinione pubblica locale, tanto che, non appena essi si ritirarono dalla scena del commercio inglese, non lasciarono praticamente tracce materiali o architettoniche del loro passaggio e vennero rapidamente dimenticati⁴⁸.

Un esito ben diverso è invece riscontrabile nell'altro grande porto atlantico che venne profondamente influenzato nel suo sviluppo economico dalla presenza dei mercanti genovesi, e cioè Siviglia.

Come si è visto in precedenza, i genovesi avevano posto il porto sul Guadalquivir fra i loro obiettivi principali fin dal XII secolo, e già pochi anni dopo la conquista castigliana, nel 1251, l'accordo raggiunto con re Ferdinando III aveva consentito loro di insediarsi e di crearvi una fiorente comunità⁴⁹.

⁴⁵ ABULAFIA, *Cittadino e denizen*.

⁴⁶ C.S.P. docc. 751, 770-772, 774-781. Per definire un elenco dei mercanti genovesi residenti all'epoca a Londra offre elementi interessanti un provvedimento di amnistia adottato nei loro confronti il 25 luglio 1497, nel quale sono elencati ben 20 nominativi: Antonio Salvago, Cipriano de Fornari, Gioffredo de Marini, Visconte Doria, Agostino Spinola, Raffaele Maruffo, Luchino Vivaldi, Giovanni Ambrogio Vivaldi, Gerolamo Gentile, Andrea Ravaria, Giovanni *de Salvo*, Giacomo Grimaldi, Giacomo *de Ponte* di Savona, Ampegino Melioreno, Gerolamo *de Cairo*, Pier Francesco de Marini, Branchino de Marini, Francesco Cattaneo, Girolamo Pinello e Paganino *de Blasìa*; N.A., P.R., C66/580, m. 19 (9).

⁴⁷ BASSO, *I Genovesi*, pp. 568-570.

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 570-574.

⁴⁹ *I Libri Iurium*, I/4, doc. 721.

I provvedimenti del sovrano castigliano vennero confermati in più occasioni fra il 1255 e il 1261 dal figlio e successore, Alfonso X, il quale ne estese la validità ai luoghi successivamente riconquistati dai castigliani, confermando quanto già disposto dal padre, ma concesse anche a tutti i mercanti genovesi la possibilità di appellarsi al tribunale di Siviglia in caso di disaccordo con una sentenza emanata dai propri consoli, una clausola mirata evidentemente a recuperare spazi per la giurisdizione regia anche nelle cause di commercio interne alla comunità, alla quale tuttavia il sovrano concesse, quasi a riequilibrare quello che avrebbe potuto apparire un atto contrario all'autonomia di giurisdizione in campo civile, il possesso dell'edificio di una moschea sita nella piazza di San Francesco a Siviglia affinché potesse essere trasformata in palazzo “*en que se alleguen a librar sos pleytos*”, confermando di fatto l'autorità giudiziaria dei consoli sui membri della comunità stessa⁵⁰.

Il successivo sviluppo della comunità, insediata a diretto contatto di quel *Barrio de Mar* i cui abitanti, impegnati nelle attività connesse al porto e al commercio, godevano di particolari privilegi per concessione della Corona⁵¹, ne avrebbe fatto la più importante fra quelle insediate in Occidente negli ultimi secoli del Medioevo: in essa erano costantemente rappresentati tra i 20 e i 30 dei grandi consortili dell'aristocrazia mercantile, spesso residenti in palazzi di cui suddividevano la proprietà (e il cui valore può essere esemplificato dalla rendita di uno di essi, sito nella *calle Tintes*, valutata nel 1514 in 8.000 *maravedis* annui), i quali disponevano di tali risorse finanziarie da essere in grado di fornire finanziamenti determinanti anche alla Monarchia di Spagna, come i 965.000 *maravedis* anticipati da 36 mercanti genovesi ai Re Cattolici in occasione della campagna di Baza, nel 1489⁵², tanto da divenire, anche se in maniera non ufficiale, i principali finanziatori della Corona negli ultimi anni del XV secolo, anche in imprese, come quella ideata da Cristoforo Colombo, che avrebbero fatto di Siviglia il centro economico del mondo nel corso del XVI secolo⁵³.

Lo sviluppo della rotta atlantica, che trovava i propri principali approdi proprio nei porti granadini e castigliani, contribuì a dare slancio alla pre-

⁵⁰ *I Libri Iurium*, I/4, docc. 794-796; I/6, doc. 946. Pochi anni dopo, lo stesso Alfonso X, dopo il fallimento della tentata conquista di Salé, avrebbe preso al proprio servizio, in qualità di *amiratus*, il genovese Ugo Vento; LOPEZ, *Ugo Vento*.

⁵¹ SIMBULA, *I porti*, p. 11.

⁵² VARELA, *Genovesi a Siviglia*; OTTE, *Sevilla*, pp. 187-189.

⁵³ Francesco Pinelli, uno dei principali sostenitori e amici di Colombo, era il “fattore” della *Casa de Contratación*, l'organismo che sovrintendeva in regime di monopolio al traffico commerciale con il Nuovo Mondo; D'ARIENZO, *Francesco Pinelli*.

senza genovese nell'area⁵⁴: nei primi venivano caricati la frutta secca, richiestissima sui mercati del Nord⁵⁵, e il mercurio, mentre nei secondi venivano acquistati grandi quantitativi di olio di oliva e, con il passare del tempo, partite sempre più consistenti di vino (il “vino dolce” dei documenti doganali inglesi), che si può supporre prodotto nell'area di Sanlúcar, Jerez e Cadice⁵⁶ e che veniva imbarcato presumibilmente durante le soste “in rivo Sibilie”, cioè nell'estuario del Guadalquivir.

Fu quindi in definitiva proprio il commercio con l'Inghilterra a giocare un ruolo di notevole rilievo nel favorire lo sviluppo iniziale della grande comunità genovese che troviamo insediata a Siviglia alla fine del Medioevo, una comunità numerosa, ricca, attiva e ben inserita nel tessuto sociale della città, nella quale riuscì proprio per questo a dare una propria “impronta” indelebile a un intero quartiere fra i più attivi, e ben collegata con gli ambienti di Corte al punto da divenire una delle più importanti, se non la più importante, delle comunità genovesi sparse *per diversas mundi partes*, pronta tanto tecnicamente quanto finanziariamente a sfruttare le immense possibilità che potevano esserle offerte negli anni cruciali al passaggio tra due epoche dal porto della metropoli andalusa, affacciata su un Nuovo Mondo che prometteva successi e ricchezze imprevedibili⁵⁷.

⁵⁴ PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria*, pp. 153-169.

⁵⁵ LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *La uva pasa de Málaga*.

⁵⁶ Sulla tradizione della produzione di vino in queste aree, cfr. LÓPEZ AMADOR – RUIZ GIL, *Arqueología de la vid y el vino en El Puerto de Santa María*.

⁵⁷ SAYOUS, *Le Rôle des Génois lors des premiers mouvements réguliers d'affaires entre l'Espagne et le Nouveau-Monde*; PIKE, *Enterprise and Adventure*; OTTE, *Il ruolo dei genovesi nella Spagna del XV e XVI secolo*.

Bibliografia

FONTI INEDITE

ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA

Archivio Segreto: 536; 1785;

S. Giorgio: Primi Cancellieri, 17; *sala 34*, 590/1225-1264, 590/1268-1287, 590/1309, 598/1603-1604, 598/1771, 598C/1789-1791, 607/2262; *sala 37*, filza 14; *sala 39*, filza 4, filza 31.

ARCHIVIO DI STATO DI MILANO

Sforzesco: 646.

THE NATIONAL ARCHIVES, LONDON

Close Rolls (class C54): 129, 130, 131, 136;

Patent Rolls (class C66): 136, 137, 138, 139, 153, 580;

Chancery Warrants (class C81): 102/4491, 103/4504;

Exchequer: King's Remembrancer: Memoranda Rolls and Enrolment Books (class E159): 93;

Ancient correspondence of the Chancery and the Exchequer (class SC1): 34/147, 58/28-29.

FONTI EDITE

AIRALDI G., *Genova e Spagna nel secolo XV. Il "Liber damnificatorum in Regno Granate"* (1452), Genova, Università di Genova, 1966;

AMARI M., *I diplomi arabi del R. Archivio fiorentino*, Firenze, Le Monnier, 1863;

AMARI M., *Nuovi ricordi arabici su la storia di Genova*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", V/4 (1873), pp. 549-635;

Andanças y viajes de Pero Tafur: por diversas partes del mundo avidos (1435-1439), a cura di M. JIMÉNEZ DE LA ESPADA, 2 voll., Madrid, Miguel Ginesta, 1874;

- Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori*, I, a cura di L.T. BELGRANO, Roma, Istituto Storico per il Medioevo, 1890 (Fonti per la Storia d'Italia [Medio Evo], vol. XI);
- II, a cura di L.T. BELGRANO e C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, Roma, Istituto Storico per il Medioevo, 1901 (Fonti per la Storia d'Italia [Medio Evo], vol. XII);
- III-V, a cura di C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, Roma, Istituto Storico per il Medioevo, 1923-1929 (Fonti per la Storia d'Italia [Medio Evo], voll. XIII-XIV bis);
- ANONIMO GENOVESE, *Le rime volgari: poesie*, a cura di L. COCITO, Roma, Edizioni dell'Ateneo, 1970;
- BALARD M., *Gènes et l'Outre-Mer, II, Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzò (1360)*, Paris-La Haye, Mouton, 1980;
- BALARD M., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (11 ottobre 1296 – 23 giugno 1299)*, Genova, Università di Genova, 1983;
- BALARD M., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (1304 - 1307) e Giovanni de Rocha (1308 – 1310)*, Genova, Università di Genova, 1984;
- BALARD M., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Donato di Chiavari (17 febbraio – 12 novembre 1394)*, Genova, Università di Genova, 1988;
- BALBI G. - RAITERI S., *Notai genovesi in Oltremare: atti rogati a Caffa e Licostomo (sec. XIV)*, Genova, Università di Genova, 1973;
- BALLETTO L., *Notai genovesi in Oltremare: atti rogati a Laiazzo da Federico di Piazzalunga (1274) e Pietro di Bargone (1277, 1279)*, Genova, Università di Genova, 1989;
- BASSO E., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Giuliano de Canella (2 novembre 1380 – 31 marzo 1381)*, Athinai, Εταιρεία Μελετών Ανατολικού Αιγαίου, 1993;
- BASSO E. – SODDU A., *L'Anglona negli atti del notaio Francesco Da Silva (1320-1326)*, Perfugas, Comunità Montana n. 2 "Su Sassu – Anglona", 2001;
- IBN BAṬṬŪṬA, *I viaggi*, a cura di C.M. TRESSO, Torino, Einaudi, 2006;
- BELGRANO L.T., *Documenti e Genealogia dei Pessagno, genovesi, ammiragli del Portogallo*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XV (1881), pp. 241-316;
- BERTOLOTTO G., *Nuova serie di documenti sulle relazioni di Genova coll'Impero Bizantino*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XXVIII/2 (1898), pp. 337-573;
- Bonvillano (1198)*, a cura di J.E. EIERMAN – H.C. KRUEGER – R.L. REYNOLDS, Genova, Deputazione di Storia Patria per la Liguria, 1939 (*Notai liguri del sec. XII, III*);
- BRĂȚIANU G.I., *Actes des notaires génois de Péra et de Caffa de la fin du Treizième Siècle (1281-1290)*, Bucarest, Cultura Națională, 1927;

- Calendar of State Papers and Manuscripts relating to English Affairs existing in the Archives and Collections of Venice, and in other Libraries of Northern Italy, I: 1202-1509*, London, HMSO, 1864;
- CHAPLAIS P., *The War of St. Sardos (1323-1325), gascon correspondence and diplomatic documents*, London, Offices of the Royal Historical Society, 1954 (Camden Third Series, LXXXVII);
- CHIAUDANO M. - MORESCO M., *Il cartolare di Giovanni Scriba*, 2 voll., Torino, Lattes, 1935;
- GIORGIO DI LORENZO CHIARINI, *El libro di mercatantie et usanze de' paesi*, a cura di F. BORLANDI, Torino, Lattes, 1936;
- Chronique médiévale corse: Giovanni della Grossa*, a cura di M. GIACOMO-MARCELLESI – A. CASANOVA, Ajaccio, La Marge, 1998;
- RUY GONZÁLEZ DE CLAVIJO, *Viaggio a Samarcanda, 1403-1406. Un ambasciatore spagnolo alla corte di Tamerlano*, a cura di P. BOCCARDI STORONI, Roma, Viella, 2010²;
- DALLEGGIO D'ALESSIO E., *Le pietre sepolcrali di Arab Giami (antica chiesa di S. Paolo in Galata)*, “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, LXIX (1942);
- DELPIT J., *Collection générale des documents français qui se trouvent en Angleterre, I: archives de la Mairie de Londres, du Duché de Lancastre, de la Bibliothèque des avocats et première partie de l'Échiquier*, Paris, J.B. Dumoulin, 1847;
- DE MAS LATRIE M.L., *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Age*, 3 voll., Paris, H. Plon – J. Baur et Détaille, 1866-1872;
- DESIMONI C., *Actes passés en 1271, 1274 et 1279 à l'Aïas (Petite Arménie) et à Beyrouth par-devant des notaires génois*, in “Archives de l'Orient latin”, I (1881), pp. 434-534;
- DESIMONI C., *Actes Passés à Famagouste devant le notaire génois Lamberto di Sambuceto*, in “Archives de l'Orient Latin”, II (1884), pp. 3-120 (docc. I – CXX);
- DESIMONI C., *Quatre titres des propriétés des Génois à Acre et à Tyr*, in “Archives de l'Orient latin”, II (1884), pp. 213-230;
- DESIMONI C., *Actes Passés à Famagouste devant le notaire génois Lamberto di Sambuceto*, in “Revue de l'Orient Latin”, I (1893), pp. 58-109 (docc. CXXI – CCCIX);
- DI TUCCI R., *Documenti inediti sulla spedizione e sulla mahona dei genovesi a Ceuta (1234-37)*, in “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, LXIV (1935), pp. 271-340;
- DÖLGER F., *Regesten der Kaiserurkunden des Oströmischen Reiches von 565-1453*, 5 voll., München-Berlin, C.H. Beck, 1925-1965;
- FÁBREGAS GARCÍA A., *Un mercader genovés en el reino de Granada. El libro de cuentas de Agostino Spinola. 1441-1447*, Granada, Grupo de investigación “Toponimia, Historia y Arqueología del Reino de Granada”, 2002;

- FÁBREGAS GARCÍA A., *La familia Spinola en el reino nazarí de Granada. Contabilidad privada de Francesco Spinola (1451-1457)*, Granada, Grupo de investigación “Toponimia, Historia y Arqueología del Reino de Granada”, 2004;
- J.F. FARAE, *Opera*, a cura di E. CADONI, 3 voll., Sassari, Gallizzi, 1992;
- FORCHER G., *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il “Liber Gazarie”*, Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 1974;
- Gesta comitum Barchinonensium: textos llatí i català*, a cura di L. BARRAU-DIHIGO e J. MASSÓ I TORRENTS, Barcelona, Institut d’Estudis catalans, 1925;
- Giovanni di Guiberto (1200-1211)*, 2 voll., a cura di M.W. HALL-COLE - H.C. KRUEGER – R.G. REINERT - R.L. REYNOLDS, Genova, Deputazione di Storia Patria per la Liguria, 1939 (*Notai liguri del sec. XII*, V);
- NICEPHORI GREGORAE, *Byzantina Historia*, ed. a cura di L. SCHOPEN, Bonn, Weber, 1829;
- Guglielmo Cassinese (1190-1192)*, 2 voll., a cura di M.W. HALL - H.C. KRUEGER - R.L. REYNOLDS, Genova, Deputazione di Storia Patria per la Liguria, 1938 (*Notai liguri del sec. XII*, II);
- Historia Compostellana*, a cura di E. FALQUE REY, Turnhout, Brepols, 1988 (*Corpus Christianorum Continuatio Medievalis*, 70);
- HUILLARD-BRÉHOLLES J., *Historia diplomatica Friderici Secundi*, 12 voll., Paris, Plon, 1859-1861;
- IDRÍSÍ, *La première géographie de l’Occident*, trad. fr. a cura di A. JAUBERT, ed. a cura di H. BRESCH e A. NEF, Paris, Flammarion, 1999;
- IMPERIALE DI SANT’ANGELO C., *Codice diplomatico della Repubblica di Genova*, 3 voll., Roma, Istituto Storico per il Medioevo, 1936-1942;
- Imposicio Officii Gazarie*, a cura di L. SAULI, in *Leges Municipales*, I, Torino, Stamperia Reale, 1838 (*Historiae Patriae Monumenta*, II), coll. 299-430;
- Itinéraire d’Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-1471)*, a cura di J. HEERS e G. DE GROËR, Paris, CNRS, 1978;
- JEHEL G., *Catalogue analytique et chronologique des actes du notaire Petrus Batifolius rédigés à Tunis du 20 décembre 1288 au 24 juin 1289*, in “Les Cahiers de Tunisie”, t. XXV, nn. 99-100 (1977), pp. 69-137;
- Lanfranco (1202-1226)*, 3 voll., a cura di H.C. KRUEGER - R.L. REYNOLDS, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1951-1953 (*Notai liguri del sec. XII*, VI);
- LE GRAND L., *Relation du pèlerinage à Jérusalem de Nicolas de Martoni, notaire italien (1394-1395)*, in “Revue de l’Orient latin”, III (1895), pp. 566-669;
- Liber Maiolichinus de gestis Pisanorum illustribus*, a cura di C. CALISSE, Roma, Istituto Storico per il Medioevo, 1904 (*Fonti per la Storia d’Italia [Medio Evo]*, vol. XXIX);
- Libri Jurium Reipublice Genuensis*, I, Torino, Stamperia Reale, 1854 (*Historie Patriae Monumenta*, VI);
- I Libri Iurium della Repubblica di Genova, I/1*, a cura di A. ROVERE, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1992;
- I/2*, a cura di D. PUNCUH, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1996;

- I/4, a cura di S. DELLACASA, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1998;
- I/6, a cura di M. BIBOLINI, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2000;
- I/7, a cura di E. PALLAVICINO, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2001;
- I/8, a cura di E. PALLAVICINO, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2002;
- El libro de los privilegios de la nación genovesa*, a cura di I. GONZALES GALLEGO, in “História, instituciones, documentos”, I (1974), pp. 275-356;
- LISCIANDRELLI P., *Trattati e Negoziazioni politiche della Repubblica di Genova (958-1797)*, “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, nuova serie, I (1960);
- LUDOLPHUS DE SUDHEIM, *De itinere Terre Sancte*, ed. a cura di G.A. NEUMANN, in “Archives de l’Orient Latin”, II (1884), pp. 305-377;
- MERLIN-CHAZELAS A., *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen et aux armées de mer du roi de France de 1293 à 1418*, 2 voll., Paris, Bibliothèque Nationale, 1977-1978 (Collection de documents inédits sur l’histoire de France, 11-12);
- MOTZO R.B., *Il Compasso da navigare. Opera italiana della metà del secolo XIII*, Cagliari, Università di Cagliari, 1947;
- Oberto Scriba de Mercato (1186)*, a cura di M. CHIAUDANO, Genova, Deputazione di Storia Patria per la Liguria, 1940 (*Notai liguri del sec. XII*, IV);
- GEORGH PACHYMERIS, *De Michaele et Andronico Palaeologis libri tredecim*, ed. I. BEKKER, Bonn, Weber, 1835;
- PAVONI R., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (6 luglio – 27 ottobre 1301)*, Genova, Università di Genova, 1982;
- PAVONI R., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (Gennaio – Agosto 1302)*, Genova, Università di Genova, 1987;
- FRANCESCO DI BALDUCCIO PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, a cura di A. EVANS, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1936;
- LUÍS DE PERAZA, *Historia de Sevilla*, ed. a cura di F. MORALES PADRÓN, Sevilla, Artes Gráficas Salesianas, 1979;
- PERTUSI A., *La caduta di Costantinopoli, I, Le testimonianze dei contemporanei*, Milano, Lorenzo Valla, 1976;
- PIANA TONIOLO P., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Gregorio Panissaro (1403-1405)*, Genova, Accademia Ligure di Scienze e Lettere, 1995;
- PISTARINO G., *Notai genovesi in Oltremare: atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzò (1360-61)*, Genova, Università di Genova, 1971;
- PISTARINO G., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Tunisi da Pietro Battifoglio (1288-1289)*, Genova, Università di Genova, 1986;
- MARCO POLO, *Il Milione*, a cura di A. LANZA, Pordenone, Edizioni Studio Tesi, 1991;
- POLONIO V., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (3 luglio 1300 – 3 agosto 1301)*, Genova, Università di Genova, 1982;
- PROMIS V., *Statuti della colonia genovese di Pera*, in “Miscellanea di Storia italiana”, XI (1871), pp. 513-780;

- PROMIS V., *Continuazione della Cronaca di Jacopo da Varagine dal 1297 al 1332*, in “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, X (1874), pp. 493-512;
- RYMER T., *Foedera, Conventiones, Litterae et cujuscunque generis Acta Publica inter reges Angliae et alios quosuis imperatores, reges... ab anno 1101, ad nostra usque tempora habita aut tractata*, 20 voll., London, A.&J. Churchill – J. Tonson, 1704-1735;
- SALONE A.M. – AMALBERTI F., *Corsica: immagine e cartografia*, Genova, SAGEP, 1992;
- SCALIA G., *Il carne pisano sull'impresa contro i saraceni del 1087*, in *Studi di filologia romanza. Scritti in onore di Silvio Pellegrini*, Padova, Liviana, 1971, pp. 1-62;
- SCHILTBERGER J., *Reisen des Johannes Schiltberger aus München in Europa, Asia und Afrika von 1394 bis 1427*, ed. a cura di NEUMANN K.F., München, s.e., 1859;
- Georgii et Iohannis Stellae Annales Genuenses*, a cura di G. PETTI BALBI, RR.II.SS., XVII/2, Bologna, Zanichelli, 1975;
- TOLA P., *Codex Diplomaticus Sardiniae*, 2 voll., Torino, Stamperia Reale, 1861-1868 (*Historiae Patriae Monumenta*, voll. X e XII);
- Traité d'Emmanuel Piloti sur le Passage en Terre Sainte (1420)*, a cura di P.H. DOPP, Louvain-Paris, Béatrice-Nauwelaerts, 1958;
- I trattati con Genova, 1136-1251*, a cura di M. GIORDANO e M. POZZA, Roma, Viella, 2000;
- VILLA P., *Documenti sugli ebrei a Chio nel 1394*, in “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, nuova serie, V (1965), pp. 117-151;
- VITALE V., *Documenti sul castello di Bonifacio nel secolo XIII*, “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, LXV (1936);
- VITALE V., *Nuovi documenti sul castello di Bonifacio nel secolo XIII*, “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, LXVIII (1940);
- ZURITA J., *Anales de Aragón*, ed. a cura di A. CANELLAS LÓPEZ, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2003.

STUDI

- ABULAFIA D., *L'attività commerciale genovese nell'Africa normanna*, in *Atti del Congresso internazionale di studi sulla Sicilia normanna*, Palermo, Università di Palermo, 1973, pp. 395-402;
- ABULAFIA D., *Henry Count of Malta and his Mediterranean activities: 1203-1230*, in *Medieval Malta: Studies on Malta before the Knights*, a cura di A. LUTTRELL, London, The British School at Rome, 1975, pp. 104-125;
- ABULAFIA D., *Pisan commercial colonies and consulates in twelfth-century Sicily*, in “The English Historical Review”, vol. 93, n. 366 (Jan. 1978), pp. 68-81;

- ABULAFIA D., *Frederick II. A medieval emperor*, London, Allen Lane, 1988, tr. it. a cura di MAINARDI G., *Federico II. Un imperatore medievale*, Torino, Einaudi, 1990;
- ABULAFIA D., *The Problem of the Kingdom of Majorca. 1: Political Identity*, in "Mediterranean Historical Review", 5 (1990), pp. 158-168;
- ABULAFIA D., *Cittadino e denizen: mercanti mediterranei a Southampton e a Londra*, in *Sistema dei rapporti ed élites economiche in Europa (secc. XII-XVI)*, a cura di M. DEL TREPPO, Napoli, Liguori, 1994, pp. 273-292;
- ABULAFIA D., *A mediterranean emporium. The Catalan Kingdom of Majorca*, Cambridge, University Press, 1994;
- ABULAFIA D., *El comercio y el reino de Mallorca, 1150-1450*, in *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del regno de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, a cura di D. ABULAFIA e B. GARÍ, Barcelona, Omega, 1997, pp. 115-154;
- ABULAFIA D., *Gli inizi del commercio genovese a Maiorca e il patto maiorchino-genovese del 1160*, in *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età moderna. Studi in onore di Geo Pistarino*, a cura di L. BALLETO, 2 voll., Genova, Brigati, 1997, I, pp. 3-11;
- ABULAFIA D., *The Western Mediterranean Kingdoms, 1200-1500. The Struggle for Dominion*, London, Addison Wesley Longman Ltd., 1997, trad. it a cura di DE LUCA F., *I regni del Mediterraneo occidentale dal 1200 al 1500. la lotta per il dominio*, Roma-Bari, Laterza, 1999;
- ABULAFIA D., *Syracuse*, in *Medieval Italy: An Encyclopedia*, a cura di C. KLEINHENZ – J.W. BARKER – G. GEIGER – R. LANSING, 2 voll., New York, Routledge, 2003, II, pp. 1064-1065;
- AGOSTO A., *Due lettere inedite sugli eventi del Cembalo e di Sorcati in Crimea nel 1434*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XII (1977), pp. 507-517;
- AGOSTO A., *Nuovi reperti archivistici genovesi dell'Officium Provvisionis Romanie sulla guerra di Cembalo (1434)*, in *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra medioevo ed età moderna. Studi e ricerche d'archivio*, IV, Genova, Università di Genova, 1981, pp. 23-36;
- AIRALDI G., *Genovesi nel mondo islamico: carta sarracena e carta in arabico*, in "Critica Storica", IX (1972), pp. 106-121;
- AIRALDI G., *Je suis Bertrand de Gibelet*, in *Chemins d'outre-mer. Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, 2 voll., Paris, Publications de La Sorbonne, 2004, I, pp. 25-30;
- Ajaccio 1492. Naissance d'une ville génoise en Corse. Catalogue d'exposition, Musée Fesch, Ajaccio, 24 avril – 16 mai 1992*, a cura di J.A. CANCELLIERI e N. PINZUTI, Ajaccio, CRDP de Corse, 1992;
- Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, a cura di A. MATTONE e P. SANNA, Sassari, Gallizzi, 1994;

- AMARI M., *Storia dei Musulmani in Sicilia*, 3 voll., Firenze, Le Monnier, 1872;
- AMARI M., *La guerra del vespro siciliano*, edizione a cura di F. GIUNTA, 3 voll., Palermo, Flaccovio, 1969 (edizione critica del testo più volte ripubblicato e aggiornato dall'autore fra il 1842 e il 1886);
- ANTONETTI P., *Histoire de la Corse*, Paris, R. Laffont, 1973;
- ARBEL B., *Traffici marittimi e sviluppo urbano a Cipro (secoli XIII-XVI)*, in *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia. Atti del Convegno internazionale di Genova 1985*, a cura di E. POLEGGI, Genova, SAGEP, 1989, pp. 89-94;
- ARGENTI PH.P. – KYRIAKIDIS S., *Η Χίος παρά τοῖς Γεωγράφοις καὶ Περιηγηταῖς*, Athinai, Hestia, 1946;
- ARGENTI PH.P., *The Occupation of Chios by the Genoese and their Administration of the Island, 1347-1566*, 3 voll., Cambridge, University Press, 1958;
- ARGENTI PH.P., *The Religious Minorities of Chios: Jews and Roman Catholics. Part I: The Jewish Community in Chios under Genoese rule – 1346-1566*, Cambridge, University Press, 1970;
- Arsenali e città nell'Occidente europeo*, a cura di E. CONCINA, Roma, NIS, 1987;
- ASHTOR E., *Il retroscena economico dell'urto genovese-pisano alla fine del Duecento*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra Due e Trecento*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XXIV/II (1984), pp. 51-82;
- ASSINI A., *Una filza ritrovata. La riscoperta di importanti documenti genovesi su Costantinopoli e il Mar Nero*, in "România Orientale", XII (1999), pp. 13-36;
- BABINGER F., *Mehmed der Eroberer und seine Zeit. Weltenstürmer einer Zeitenwende*, München, F. Bruckmann K.G., 1953, trad. it. a cura di E. POLACCO, *Maometto il Conquistatore*, Torino, Einaudi, 1957;
- BALARD M., *Les Génois en Roumanie entre 1204 et 1261 - Recherches dans les minutiers notariaux génois*, in "Mélanges d'Archéologie et d'Histoire publiés par l'Ecole Française de Rome", 78 (1966), pp. 467-502;
- BALARD M., *A propos de la bataille du Bosphore – L'expédition génoise de Pagano Doria à Constantinople (1351-1352)*, in "Travaux et Mémoires du Centre de Recherche d'Histoire et Civilisation byzantines", t. IV (1970), pp. 431-469;
- BALARD M., *La Roumanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XVIII (1978), 2 voll.;
- BALARD M., *Gênes et la Mer Noire (XIII^e-XV^e siècles)*, in "Revue historique", CCLXX/1 (1983), pp. 31-54;
- BALARD M., *Il paesaggio urbano di Famagosta negli anni 1300*, in *La Storia dei Genovesi*, V, Genova, Associazione Nobiliare Ligure, 1985, pp. 277-291;
- BALARD M., *Villes portuaires et fondouks génois en mer Egée et en Méditerranée orientale (XIV^{ème}-XV^{ème} siècles)*, in *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia. Atti del Convegno internazionale di Genova 1985*, a cura di E. POLEGGI, Genova, SAGEP, 1989, pp. 75-84;
- BALARD M., *Il sistema portuale genovese d'Oltremare (secc. XIII-XV)*, in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica ge-*

- stionale (secc. XII-XVIII), a cura di G. DORIA e P. MASSA PIERGIOVANNI, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XXVIII/1 (1988), pp. 329-350;
- BALARD M., *Caffa e il suo porto (secc. XIV-XV)*, in *Città di Mare del Mediterraneo medievale. Tipologie. Atti del Convegno di Studi (Amalfi, 1-3 giugno 2001)*, Amalfi, Centro di Cultura e Storia Amalfitana, 2005, pp. 61-78;
- BALARD M., *I Genovesi in Siria-Palestina (secc. XI-XV)*, in *Genova: una "porta" del Mediterraneo*, a cura di L. GALLINARI, 2 voll., Cagliari-Genova-Torino, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea del CNR, 2005, I, pp. 3-29;
- BALARD M., *Il Banco di San Giorgio e le colonie d'Oltremare*, in *La Casa di San Giorgio: il potere del credito. Atti del convegno, Genova, 11 e 12 novembre 2004*, a cura di G. FELLONI, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XLVI/2 (2006), pp. 63-73;
- BALARD M., *La Méditerranée médiévale. Espaces, itinéraires, comptoirs*, Paris, Picard, 2006;
- BALLETTO L., *Da Genova al Maghrib: 1222-1226*, in "Archivio Storico Sardo di Sassari", VIII (1982), pp. 305-316;
- BALLETTO L., *Genova nel Duecento. Uomini nel porto e uomini sul mare*, Genova, Università di Genova, 1983;
- BALLETTO L., *I lavoratori nei cantieri navali (Liguria, secc. XII-XV)*, in *Artigiani e salariati: il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Pistoia, Editografica, 1984, pp. 103-153;
- BALLETTO L., *Note sull'isola di Cipro nel secolo XV*, in *La Storia dei Genovesi*, XII/1, Genova, Associazione Nobiliare Ligure, 1994, pp. 119-144;
- BALLETTO L., *Famiglie genovesi nel Nord-Africa*, in *Dibattito su Grandi Famiglie del Mondo Genovese fra Mediterraneo e Atlantico. Atti del Convegno, Montoggio, 28 ottobre 1995*, a cura di G. PISTARINO, Genova, Accademia Ligure di Scienze e Lettere, 1997 (Collana di Monografie, XIII), pp. 49-71;
- BALLETTO L. – PISTARINO G., *Inizio e sviluppo dei rapporti tra Genova e la Sardegna nel tardo medioevo*, in "Studi Genuensi", nuova serie, XIII (1997), pp. 3-15;
- BALLETTO L., *Tra burocrazia e mercatura a Chilia nel secondo Trecento*, in *Italia e Romania. Due popoli e due storie a confronto (secc. XIV-XVIII)*, a cura di S. GRACIOTTI, Firenze, Olschki, 1998, pp. 41-62;
- BASSO E., *Genova: un impero sul mare*, Cagliari, Istituto sui rapporti italo-iberici del CNR, 1994;
- BASSO E., *"De rebus castri Ilicis et alia": Genova, la Valacchia e la Moldavia fra cooperazione e contrasto nel secondo Quattrocento*, in *Italia e Romania. Due popoli e due storie a confronto (secc. XIV-XVIII)*, a cura di S. GRACIOTTI, Firenze, Olschki, 1998, pp. 83-96;
- BASSO E., *Caffa 1453: tensioni interne e difficoltà economiche alla vigilia della caduta di Costantinopoli*, in "România orientale", XII (1999), pp. 59-85;

- BASSO E., *I Genovesi e il commercio del vino nel Tardo Medioevo*, in *La vite e il vino nella storia e nel diritto (secoli XI-XIX)*, a cura di M. DA PASSANO – A. MATTONE – F. MELE – P.F. SIMBULA, 2 voll., Roma, Carocci, 2000, I, pp. 439-452;
- BASSO E., *The Shadow of the Crescent: Christian Espionage in the Turkish Territory after the Fall of Constantinople*, in *The Great Turkish-Ottoman Civilization*, a cura di G. EREN, 4 voll., Ankara, Yeni Türkiye Dergisi, 2000, I, pp. 164-170;
- BASSO E., *Note sulla comunità genovese a Londra nei secc. XIII-XVI*, in *Comunità forestiere e “nationes” nell’Europa dei secoli XIII-XVI*, a cura di G. PETTI BALBI, Napoli, Liguori, 2002, pp. 249-268.
- BASSO E., *Grasso, Guglielmo*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 58, Roma, Istituto dell’Enciclopedia Italiana, 2002, pp. 716-720;
- BASSO E., *Guercio, Enrico*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 60, Roma, Istituto dell’Enciclopedia Italiana, 2003, pp. 583-586;
- BASSO E., *Genova e la Corsica nel secolo XV: basi corsare e strategia mediterranea*, in “Ligures”, 3 (2005), pp. 17-28;
- BASSO E., *I Genovesi in Inghilterra fra Tardo Medioevo e prima Età Moderna*, in *Genova: una “porta” del Mediterraneo*, a cura di L. GALLINARI, 2 voll., Cagliari-Genova-Torino, Istituto di Storia dell’Europa Mediterranea del CNR, 2005, I, pp. 523-574;
- BASSO E., *Malocello, Carbone*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 68, Roma, Istituto dell’Enciclopedia Italiana, 2007, pp. 246-248;
- BASSO E., *Doria, Aitone*, in *Dizionario Biografico dei Liguri*, VI, Genova, Consulta Ligure, 2007, pp. 387-395;
- BASSO E., *La rocca di Castelgenovese e il conflitto tra Genova e la Corona d’Aragona per il controllo del Tirreno nel XV secolo*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE e A. SODDU, Roma, Carocci, 2007, pp. 413-438;
- BASSO E., *La Maona di Chio, Genova e l’Impero Ottomano: relazioni commerciali e intrecci diplomatici fra Tardo Medioevo e prima Età moderna*, in *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico. Secc. XIII-XVIII*, a cura di S. CAVACIOCCHI, 2 voll., Firenze, Le Monnier, 2007, I, pp. 315-324;
- BASSO E., *Insedimenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all’Atlantico*, Torino, Marco Valerio, 2008;
- BASSO E., *Gli atti di Giovanni de Labaino (1410-1412): note su una fonte inedita per la storia di Caffa e del Mar Nero*, in “Mare et Litora”. *Essays presented to Sergej Karpov for his 60th birthday*, a cura di R. SHUKUROV, Moskva, INDRIK, 2009, pp. 501-518;
- BASSO E., *Castelli e fortificazioni nelle città portuali dell’area alto-tirrenica*, in *Castelli e fortezze nelle città e nei centri minori italiani (secoli XIII-XV)*, a cura di F. PANERO e G. PINTO, Cherasco, CISIM, 2009, pp. 119-159;
- BASSO E., “L’occhio drito de la città de Zenoa”. *La difesa di Chio negli ultimi anni del dominio genovese*, in “Ligures”, 8 (2010), pp. 51-60;

- BASSO E., *Approvvigionamento e consumi di bordo nel Tardo Medioevo. Note dalla documentazione genovese*, in *I saperi della navigazione in età medievale. Atti del Seminario di studi (Salerno 5 dicembre 2008)*, in corso di stampa;
- BEL A., *Les Benou Ghanya, derniers représentants de l'empire almoravide, et leur lutte contre l'empire almohade*, Paris-Algiers, Leroux, 1903;
- BELDICEANU N., *La conquête des cités marchandes de Kilia et de Cetatea Alba par Bayezid II*, in ID., *Le monde ottoman des Balkans (1402-1566). Institutions, société, économie*, London, Variorum Reprints, 1976, VI;
- BELGRANO L.T., *I Genovesi ad Acquemorte*, in "Giornale Ligustico", IX (1882), pp. 326-341;
- BERESFORD M.W., *New towns of the Middle Ages. Town plantation in England, Wales and Gascony*, London, Lutterworth Press, 1967;
- BERINDEI M. – VEINSTEIN G., *La Tana-Azaq de la présence italienne à l'emprise ottomane (fin XIII^e – milieu XVI^e siècle)*, in "Turcica", VIII/2 (1976), pp. 110-201;
- BERTINO F., *Notizie e ipotesi su un borgo sardo-ligure del basso medioevo: l'Alghero dei Doria*, Alghero, Edizioni del Sole, 1989;
- BESTA E., *La Sardegna medioevale*, 2 voll., Palermo, Reber, 1908-1909 (rist. anastatica Bologna, Forni, 1966);
- BIANCO G.A., *Castelsardo: la struttura urbanistica e le fortificazioni della città medievale e moderna*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE e A. SODDU, Roma, Carocci, 2007, pp. 657-682;
- BOLDORINI A., *Da Tunisi a Trapani con i genovesi alla seconda crociata di Luigi IX (1270-1271)*, Genova, Tipo-litografia Opera SS. Vergine di Pompei, 1967;
- BORNATE C., *La Corsica e il Banco di S. Giorgio*, in "Archivio Storico di Corsica", V (1929), pp. 144-151;
- BORNATE C., *Genova e Corsica alla fine del Medioevo*, Milano, Istituto per gli studi di politica internazionale, 1940;
- BOSCH VILÁ J., *Historia de Marruecos: los almorávides*, Tetuán, Editoria Marroquí, 1956 (ed. facsimile, *Los almorávides*, Granada, Universidad de Granada, 1990);
- BOSCOLO A., *La politica italiana di Martino il Vecchio, re d'Aragona*, Padova, CEDAM, 1962;
- BOSCOLO A., *Chiano di Massa, Guglielmo Cepolla, Genova e la caduta del Giudicato di Cagliari (1254-1258)*, in *Miscellanea di Storia Ligure, IV*, Genova, Università di Genova, 1966, pp. 7-26;
- BRANDIS P. – SECHI M., *Considerazioni geografiche sul centro storico di Castelsardo*, Sassari, Gallizzi, 1982;
- BRĂTIANU G.I., *Recherches sur le commerce génois dans la Mer Noire au XIII^e siècle*, Paris, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1929;
- BRĂTIANU G.I., *Les Vénitiens dans la Mer Noire au XIV^e siècle après la deuxième guerre des Détroits*, in "Echos d'Orient", XXXIII (1934), pp. 148-162;

- BRAUDEL F., *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 3 voll., Paris, Armand Colin, 1949, trad. it. a cura di C. PISCHEDDA, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Torino, Einaudi, 1953;
- BROWN R., *Alghero prima dei catalani*, in *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, a cura di A. MATTONE e P. SANNA, Sassari, Gallizzi, 1994, pp. 49-58;
- BRUNSVIG R., *La Berbérie orientale sous les Hafides des origines à la fin du XV^e siècle*, 2 voll., Paris, A. Maisonneuve, 1940-1947;
- BRUNN F., *Черноморье*, Odessa, V Tipografii G. Ul'rikha, 1879;
- BUSQUET R. - PERNOD R., *Histoire du commerce de Marseille, I, Antiquité – Moyen Age (jusqu'en 1291)*, Paris, Plon, 1949;
- BYRNE E.H., *Genoese Shipping in the twelfth and thirteenth Centuries*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1930;
- CAMPUS F.G., *Popolamento, incastellamento, poteri signorili in Sardegna nel Medioevo: il caso dell'Anglona*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE e A. SODDU, Roma, Carocci, 2007, pp. 125-174;
- CANALE M.G., *Storia civile, commerciale e letteraria dei Genovesi dalle origini all'anno 1797*, 5 voll., Genova, Grondona, 1844-1849;
- CANCELLIERI J.A., *Bonifacio au Moyen Âge. Entre Gênes, Corse, Sardaigne et Méditerranée*, Ajaccio, CRDP de Corse, 1997;
- CARDINI F., *Profilo di un crociato: Guglielmo Embriaco*, in "Archivio Storico Italiano", CXXXVI (1978), pp. 405-446;
- CARO G., *Genua und die Mächte am Mittelmeer, 1257-1311*, 2 voll., Halle, Niemeyer, 1895-1899, trad. it. a cura di O. SOARDI, *Genova e la supremazia sul Mediterraneo (1257-1311)*, edita a cura di G. FORCHER - L. MARCHINI - D. PUNCUH, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XIV-XV (1974-1975);
- CASTELLACCIO A., *Porto Torres. Da colonia romana a capitale di un regno*, Porto Torres, La grafica, 2010;
- CASULA F.C., *Profilo storico della Sardegna catalano-aragonesa*, in "Medioevo. Saggi e rassegne", 7 (1982), pp. 9-130;
- CAZACU M. - KEVONIAN K., *La chute de Caffa en 1475 à la lumière de nouveaux documents*, in "Cahiers du monde russe et soviétique", t. XVII/4 (1976), pp. 459-538;
- CESSI R., *Studi sulle Maone medievali*, in "Archivio Storico Italiano", LXXVII/1 (1919), pp. 5-69;
- CHALANDON F., *Les Comnène - Études sur l'empire byzantin au XI^e et au XII^e siècle. Jean II Comnène (1118-1143) et Manuel I^{er} Comnène (1143-1180)*, Paris, Picard, 1912;
- Le città del Mediterraneo all'apogeo dello sviluppo medievale: aspetti economici e sociali. XVIII convegno internazionale di studi, Pistoia 18-21 maggio 2001*, Pistoia, Centro italiano di studi di storia e d'arte, 2003;

- Città di mare del Mediterraneo medievale: tipologie. Atti del Convegno di Studi in memoria di Robert P. Bergman*, Amalfi, Centro di Cultura e Storia Amalfitana, 2005;
- Una città nel Mediterraneo: l'Opulenta Salernum*, a cura di V. D'ARIENZO, Salerno, Il Paguro, 2001;
- Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia. Atti del Convegno internazionale di Genova 1985*, a cura di E. POLEGGI, Genova, SAGEP, 1989;
- Las ciudades portuarias en el proceso de desarrollo económico italiano y español entre la edad media y la edad moderna, 1400-1600*, Valencia 21-23 novembre 2002, atti in corso di stampa;
- COLLETTA T., *Napoli città portuale mercantile. La città bassa, il porto e il mercato dall'VIII al XVII secolo*, Roma, Edizioni Kappa, 2006;
- CONCINA E., *L'Arsenale di Venezia*, Milano, Electa Mondadori, 2006;
- CONSTABLE O.R., *Genoa and Spain in the Twelfth and Thirteenth centuries: Notarial Evidence for a Shift in Patterns of Trade*, in "The Journal of European Economic History", 19 (1990), pp. 635-656;
- CORONEO R., *Architettura romanica dalla metà del Mille al primo '300*, Nuoro, Ilisso, 1993 (*Storia dell'Arte in Sardegna*, IV);
- COSTANTINI C., *La Repubblica di Genova nell'Età Moderna*, Torino, UTET, 1978;
- CRISTIANI E., *Nobiltà e popolo nel comune di Pisa*, Napoli, Istituto Italiano per gli Studi Storici, 1962;
- D'ARIENZO L., *Francesco Pinelli banchiere del papa, collettore e nunzio apostolico in Spagna all'epoca di Cristoforo Colombo*, in *Atti del IV Convegno internazionale di studi colombiani, Genova, 21-23 ottobre 1985*, 2 voll., Genova, Civico Istituto Colombiano, 1987, II, pp. 55-106;
- DAY J., *La Sardegna e i suoi dominatori dal secolo XI al secolo XIV*, in DAY J. – ANATRA B. – SCARAFFIA L., *La Sardegna medioevale e moderna*, Torino, UTET, 1984, pp. 3-190;
- DE ALMEIDA PESSANHA J.B., *Os Almirantes Pessanhas*, Porto, Imprensa Portuguesa, 1923;
- DE NEGRI T.O., *Provenza e Genova, tra Oltremare e Oltremonti. Note sulle vie del commercio occidentale dall'antichità al medioevo*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1959;
- DE NEGRI T.O., *Storia di Genova*, Milano, Martello, 1968;
- DESIMONI C., *Nuovi studi sull'atlante Luxoro*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", V (1867), pp. 169-271;
- DESIMONI C., *Quartieri dei genovesi a Costantinopoli nel secolo XII*, in "Giornale ligustico di archeologia, storia e belle arti", I (1874), pp. 137-180;
- DESIMONI C., *I Genovesi e i loro quartieri in Costantinopoli nel secolo XIII*, in "Giornale ligustico di archeologia, storia e belle arti", III (1876), pp. 217-277;
- DI TUCCI R., *La congiura di Iacopo Mancoso, vescovo di Ajaccio (1480)*, in "Archivio Storico di Corsica", VIII (1932), pp. 368-378;

- DOEHAERD R., *Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIII^e et au début du XIV^e siècle*, in “Bulletin de l'Institut historique belge de Rome”, XIX (1938), pp. 5-76;
- DOUMERC B., *Les Vénitiens à Tana au XV^e siècle*, in “Le Moyen Age”, 94/3-4 (1988), pp. 363-379;
- DOUMERC B., *La Tana au XV^e siècle: comptoir ou colonie ?*, in *Etat et colonisation au Moyen Age et à la Renaissance*, a cura di M. BALARD, Lyon, La Manufacture, 1989, pp. 251-266;
- DOXEY G., *Diplomacy, war and trade: Muslim Majorca in international politics, 1159-81*, in “Journal of Medieval History”, XX (1994), pp. 39-62;
- DUFOURCQ CH.E., *La question de Ceuta au XIII^e siècle*, in “Hesperis”, XLII (1955), pp. 67-127;
- DUFOURCQ CH.E., *L'Espagne catalane et le Maghrib au XIII^e et XIV^e siècles : de la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan mérinide Abou-l-Hasan (1331)*, Paris, PUF, 1966;
- DUFOURCQ CH.E., *Aperçu sur le commerce entre Gênes et le Maghrib au XIII^e siècle*, in *Economies et sociétés au moyen âge. Mélanges offerts à Edouard Perroy*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1973, pp. 721-736;
- DUFOURCQ CH.E., *Chrétiens et musulmans durant les derniers siècles du Moyen Age*, in “Anuario de Estudios Medievales”, 10 (1980), pp. 210-218;
- DUPONT A., *Les relations commerciales entre les cités maritimes du Languedoc et les cités méditerranéennes d'Espagne et d'Italie du X^{eme} au XIII^{eme} siècle*, Nîmes, impr. de Chastanier frères et Alméras, 1942;
- DUPRÈ-THESEIDER E., *Come Bonifacio VIII infeudò a Giacomo II il regno di Sardegna e Corsica*, in *Atti del VI congresso internazionale di studi sardi*, Cagliari, Centro Internazionale di Studi Sardi, 1955, pp. 89-100;
- EMMANUELLI R., *Gênes et l'Espagne dans la guerre de Corse, 1559-1569*, Paris, A. Picard, 1964;
- EMMANUELLI R., *L'implantation génoise*, in *Histoire de la Corse*, a cura di P. ARRIGHI e A. OLIVESI A., Toulouse, Privat, 1971, pp. 183-193;
- EMMANUELLI R., *Le Banque de Saint-Georges*, in *Histoire de la Corse*, a cura di P. ARRIGHI e A. OLIVESI, Toulouse, Privat, 1971, pp. 194-201;
- FÁBREGAS GARCÍA, *Producción y comercio de azúcar en el Mediterráneo medieval. El ejemplo del Reino de Granada*, Granada, Universidad de Granada, 2000;
- FANTONI G., *L'insediamento genovese a Siviglia nei secoli XII e XIII: aspetti socio-economici*, in “Nuova Rivista Storica”, LXVII/1-2 (1983), pp. 60-86;
- FAVREAU M.L., *Graf Heinrich von Malta, Genua und Boemund IV. von Antiochia*, in “Quellen und Forschungen aus Italienischen Archiven und Bibliotheken”, 58 (1978), pp. 181-215;
- FEDALTO G., *La Chiesa latina in Oriente*, II ed., 3 voll., Verona, Mazziana, 1981;
- FENIELLO A., *Napoli. Società ed economia (902-1137)*, Roma, Istituto Storico per il Medioevo, 2011;
- FERRER I MALLOL M.T., *Documenti catalani sulla spedizione franco-genovese in*

- Berberia (1390)*, in *Miscellanea di Studi storici, I*, Genova, Fratelli Bozzi, 1969, pp. 211-261;
- FERRER I MALLOL M.T., *Els italians a terres catalanes. Segles XII-XV*, in *La Península Iberica y el Mediterráneo centro occidental. Siglos XIII-XV*, Barcelona – Roma, CSIC, 1980, pp. 393-468;
- FERRER I MALLOL M.T., *Catalans i genoveses durant el siglo XIII. El declivi d'una amistat*, in “Anuario de Estudios Medievales”, 27 (1997), pp. 783-823;
- FERRER I MALLOL M.T., *Il partito filocatalano in Corsica dopo la morte di Arrigo della Rocca*, in “Medioevo. Saggi e rassegne”, 24 (1999), pp. 65-87;
- FODALE S., *La Corsica nella politica mediterranea di Martino l'Umano*, in “Medioevo. Saggi e rassegne”, 24 (1999), pp. 89-98;
- FOSSATI RAITERI S., *Genova e Cipro. L'inchiesta su Pietro de Marco capitano di Genova in Famagosta (1448-1449)*, Genova, Università di Genova, 1984;
- FOSSATI RAITERI S., *La Corsica tra Alfonso d'Aragona e Tommaso di Campofregoso (1415-1428)*, in “Medioevo. Saggi e rassegne”, 24 (1999), pp. 99-112;
- FRANKEL R., *I cippi confinari genovesi dal kibbutz Shomrat*, in *I comuni italiani nel Regno crociato di Gerusalemme. Atti del Colloquio “The Italian Communes in the Crusading Kingdom of Jerusalem” (Jerusalem 1984)*, a cura di G. AIRALDI e B.Z. KEDAR, Genova, Università di Genova 1986 (CSFS, 48), pp. 691-695;
- FRANZINI A., *La Corse du XV^e siècle. Politique et société, 1433-1483*, Ajaccio, Alain Piazzola, 2005;
- FRYDE E.B., *Italian Maritime trade with Medieval England (c. 1270 – c. 1530)*, in “Recueils de la Société Jean Bodin”, 32 (1974), pp. 291-337;
- FRYDE N., *Antonio Pessagno of Genoa, king's merchant of Edward II of England*, in *Studi in memoria di Federico Melis*, 5 voll., Napoli, Giannini, 1978, II, pp. 159-178;
- GARÍ B., *Genova y Granada en el siglo XIII: los acuerdos de 1279 y 1298*, in *Saggi e documenti VI*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1985, pp. 173-206;
- GARÍ B., *El reino de Granada y la política comercial genovesa en la Península Ibérica en la segunda mitad del siglo XIII*, in *Relaciones exteriores del reino de Granada. Actas del IV Coloquio de Historia Medieval Andaluza.*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, Vocalía de Publicaciones, 1988, pp. 287-296;
- GARÍ B., *La advertencia del fin. Génova y el reino de Granada a mediados del siglo XV*, in *Presencia italiana en Andalucía: siglos XIV-XVII. Actas del III Coloquio Hispano-Italiano*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1989, pp. 179-189;
- GARÍ B., *Il passaggio dal Mediterraneo all'Atlantico. I genovesi nelle fonti castigliane sul Salado*, in *La Storia dei Genovesi*, IX, Genova, Associazione Nobiliare Ligure, 1989, pp. 319-327;
- GARÍ B. – PISTARINO G., *Un trattato fra la Repubblica di Genova e il regno mo-*

- resco di Granada sulla fine del Quattrocento*, in *La Storia dei Genovesi*, X, Genova, Associazione Nobiliare Ligure, 1990, pp. 395-412;
- GARÍ B., *Why Almería? An islamic port in the compass of Genoa*, in “Journal of Medieval History”, 18 (1992), pp. 211-231;
- GARÍ B. – SALICRÚ I LLUCH R., *Las ciudades del triangulo: Granada, Málaga, Almería, y el comercio mediterráneo de la Edad Media*, in *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del regno de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, a cura di D. ABULAFIA e B. GARÍ, Barcelona, Omega, 1997, pp. 171-211;
- GEROLA G., *La dominazione genovese in Creta*, in “Atti dell’Imperial-Regia Accademia di Scienze, Lettere ed Arti degli Agiati in Rovereto”, serie III, VIII/2 (1902), pp. 134-175;
- GIOVANNANGELI G., *Recherches sur les castelli cinarchesi à la fin du Moyen Age (1340-1505)*, in “Bulletin de la Société de Sciences Historiques et Naturelles de la Corse”, 659 (1991), pp. 99-123;
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ M., *Genoveses en Sevilla (siglos XIII-XV)*, in *Presencia italiana en Andalucía, siglos XIV-XVI. Actas del I Coloquio hispano-italiano*, Sevilla, Escuela de Estudios hispano-americanos de Sevilla, 1985, pp. 115-130;
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ M. – BELLO LEÓN J.M., *El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV)*, in *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del regno de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, a cura di D. ABULAFIA e B. GARÍ, Barcelona, Omega, 1997, pp. 213-241;
- GOURDIN PH., *Émigrer au XV^e siècle: la communauté ligure des pêcheurs de corail de Marsaqaes. I. Étude de la population et des modalités de départ*, in “Mélanges de l’Ecole Française de Rome”, 98/II (1986), pp. 543-605;
- II. *Vie quotidienne, pouvoirs, relations avec la population locale*, in “Mélanges de l’Ecole Française de Rome”, 102/I (1990), pp. 131-171;
- GOURDIN PH., *Présence génoise en Méditerranée et en Europe du Nord au XV^e siècle: l’implantation des hommes d’affaires d’après un registre douanier de 1445*, in *Coloniser au Moyen Age*, a cura di A. DUCELLIER e M. BALARD, Paris, 1995, pp. 14-27;
- Les grandes escales*, a cura di J. GILISSEN, 3 voll., Bruxelles, Editions de la Librairie Encyclopédique, 1972-1974 (Société Jean Bodin pour l’histoire comparative des institutions, 32-34);
- GROSSI BIANCHI L. – POLEGGI E., *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova, SAGEP, 1975;
- GROUSSET R., *L’Empire des steppes: Attila, Gengis Khan, Tamerlan*, Paris, Payot, 1980 (4^a ed.);
- GUICHARD P., *L’Espagne et la Sicile musulmanes aux X^e et XII^e siècles*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1990;
- HASLUCK F.W., *Monuments of the Gattelusi*, in “Annual of the British School at

- Athens”, XV (1908-9), pp. 248-269;
- HASLUCK F.W., *The Latin Monuments of Chios*, in “Annual of the British School at Athens”, XVI (1909), pp. 137-184;
- HASLUCK F.W., *Genoese Heraldry and Inscriptions at Amastra*, in “Annual of the British School at Athens”, XVII (1910-11), pp. 132-144;
- HEERS J., *Les Génois en Angleterre: la crise de 1458-1466*, in *Studi in onore di Armando Sapori*, 3 voll., Milano, Istituto Editoriale Cisalpino, 1958, II, pp. 807-832;
- HEERS J., *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1961;
- HEERS J., *Un exemple de colonisation médiévale: Bonifacio au XIII^e siècle*, in “Anuario de Estudios Medievales”, I (1964), pp. 561-571;
- HERLIHY D., *Pisa in the Early Renaissance: a Study of Urban Growth*, New Haven (Conn.), Yale University Press, 1958, tr. it. a cura di M. RONCIONI, *Pisa nel Duecento: vita economica e sociale d’una città italiana nel Medioevo*, Pisa, Nistri-Lischi, 1973;
- HEYD W., *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente nel Medio Evo*, trad. it. a cura di G. MÜLLER, 2 voll., Torino e Venezia, Antonelli e Basadonna, 1866-1868;
- HEYD W., *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*, 2 voll., Leipzig, Harrassowitz, 1885-1886;
- HIGOUNET CH., *Un grand chapitre de l’histoire du XII^e siècle: la rivalité des maisons de Toulouse et de Barcelone pour la prépondérance méridionale*, in *Mélanges d’histoire du Moyen Age dédiés à la mémoire de Louis Halphen*, Paris, PUF, 1951, pp. 313-322;
- HINOJOSA MONTALVO J., *El puerto de Alicante durante la Edad Media*, in “Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval”, 4-5 (1986), pp. 151-166;
- HINOJOSA MONTALVO J., *Ciudades portuarias y puertos sin ciudades a fines de la edad media en el Mediterráneo occidental*, in *Tecnología y sociedad: las obras públicas en la Europa medieval. XX Semana de Estudios Medievales (Estella, 1995)*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1996, pp. 263-287;
- HOCQUET J.C., *Ibiza, carrefour du commerce maritime et témoin d’une conjoncture méditerranéenne (1250-1650 env.)*, in *Studi in memoria di Federigo Melis*, 5 voll., Napoli, Giannini, 1978, I, pp. 493-526;
- HOPF K., *Geschichte Griechenlands vom Beginn des Mittelalters bis auf unsere Zeit*, 2 voll., Leipzig, Ersch Gruber, 1867-1868 (Encyclopedie, voll. 85-86) (rist. anastatica, New York, Franklin, 1960);
- HUGHES M., *The Fourteenth Century French Raids on Hampshire and the Isle of Wight*, in *Arms, Armies and Fortifications in the Hundred Years War*, a cura di CURRY A. e HUGHES M., Woobridge, Boydell Press, 1994, pp. 121-144;
- IGUAL LUIS D. – NAVARRO ESPINACH G., *Relazioni economiche tra Valenza e l’Ita-*

- lia nel basso medioevo*, in “Medioevo. Saggi e rassegne”, 20 (1995), pp. 61-97;
- IGUAL LUIS D., *Italianos en la frontera marítima nazarí. La ruta de Valencia a Granada en el siglo XV*, in *Actas del Congreso “La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (s. XIII-XVI)”*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 1997, pp. 467-475;
- IGUAL D., *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Castellón, Comité Económico y Social de la Comunidad Valenciana y Bancaixa – Fundació Caixa Castelló, 1998;
- Les Illes orientals d'al-Andalus i les seves relacions amb Sharq al-Andalus, Magrib i Europa cristiana, (ss. VIII-XIII)*, a cura di G. ROSSELLÓ BORDOY, Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, 1987;
- IMPERIALE DI SANT'ANGELO C., *Genova e le sue relazioni con Federico II di Svevia*, Venezia, Emiliana, 1923;
- IMPERIALE DI SANT'ANGELO C., *Jacopo D'Oria e i suoi Annali. Storia di un'aristocrazia italiana nel Duecento*, Venezia, Emiliana, 1930;
- IVISON E., *Funerary Monuments of the Gattelusi at Mytilene*, in “Annual of the British School at Athens”, LXXXVII (1992), pp. 423-437;
- JACOBY D., *The Jews in Chios under Genoese rule (1346-1566)*, in “Zion, a quarterly for researchs in Jewish History”, XXVI (1961), pp. 180-197;
- JACOBY D., *The rise of a new emporium in the Eastern Mediterranean: Famagusta in the late Thirteenth century*, in “Μελέται και Υπομνήματα”, I (1984), pp. 143-179;
- JACOBY D., *L'évolution urbaine et la fonction méditerranéenne d'Acre à l'époque des croisades*, in *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia. Atti del Convegno internazionale di Genova 1985*, a cura di E. POLEGGI, Genova, SAGEP, 1989, pp. 95-109;
- JACOBY D., *Mercanti genovesi e veneziani e le loro merci nel Levante crociato*, in *Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV*, “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, nuova serie, XLI/1 (2001), pp. 213-256;
- JEHEL G., *Les génois en Méditerranée occidentale (fin du XI - début du XIV siècle). Ebauche d'une strategie pour un empire*, Amiens, Centre d'histoire des sociétés - Université d'Amiens, 1993;
- JEHEL G., *Propositions pour une theorie du partage du monde, l'exemple génois*, in *Le partage du Monde. Echanges et colonisations dans la Méditerranée médiévale*, a cura di M. BALARD - A. DUCCELLIER, Paris, Publications de la Sorbonne, 1998, pp. 367-371;
- JENKS S., *England, die Hanse und Preussen: Handel und Diplomatie, 1377-1474*, 3 voll., Koln-Wien, Böhlau, 1992 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge, 38);
- JIMENEZ SOLER A., *Itinerario del Rey don Alfonso V de Aragón y I de Napoles*, Zaragoza, Mariano Escar, 1909;
- JULIÀ VIÑAMATA J.R., *La situazione politica nel Mediterraneo Occidentale al-*

- l'epoca di Ramón Berenguer III: la spedizione a Maiorca, 1113-1115*, in “Medioevo. Saggi e rassegne”, 16 (1992), pp. 41-84.
- KARPOV S.P., *Trapesundskaja imperija i zapadnoevropejskie gosudarstva v XIII-XV vv.*, Moskva, Università “Lomonosov”, 1981, trad. it. a cura di E. ZAMBELLI, *L'impero di Trebisonda, Venezia, Genova e Roma - 1204-1461*, Roma, Il Veltro, 1986;
- KARPOV S.P., *Документы по истории венецианской фактории Тана во второй половине XIV в.*, in “Причерноморье в средние века”, 1 (1991);
- KARPOV S.P., *Le comptoir de Tana comme le centre des rapports économiques de Byzance avec la Horde d'Or aux XIII^e – XV^e siècles*, in “Byzantinische Forschungen”, XXV (1999), pp. 181-188;
- KEDAR B.Z., *Merchants in crisis. Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth Century depression*, New Haven-London, Harvard University Press, 1976, trad. it., *Mercanti in crisi a Genova e a Venezia nel '300*, Roma, Jouvence, 1981;
- KEDAR B.Z. – STERN E., *Un nuovo sguardo sul quartiere genovese di Acri*, in *Mediterraneo genovese. Storia e architettura*, a cura di G. AIRALDI e P. STRINGA, Genova, ECIG, 1995, pp. 11-28;
- KOHL W., *Wilbrand von Oldenburg, Bischof*, in *Biographisch-Bibliographisches Kirchenlexikon*, XIII, Herzberg, T. Bautz, 1998, pp. 1166-1168;
- KOLODNY Y., *La Géographie urbaine de la Corse*, Paris, S.E.D.E.S., 1962;
- KRUEGER H.C., *Genoese trade with Northwest Africa in the twelfth century*, in “Speculum”, VIII (1933), pp. 377-396;
- KRUEGER H.C., *The routine of commerce between Genoa and Northwest Africa in the twelfth century*, in “The Mariner's Mirror”, XIX.4 (1933), pp. 417-438;
- KRUEGER H.C., *The wares of exchange in the Genoese-African traffic in the twelfth century*, in “Speculum”, XII (1937), pp. 57-71;
- KRUEGER H.C., *Early Genoese trade with atlantic Marocco*, in “Medievalia et Humanistica”, III (1945), pp. 3-15;
- KRUEGER H.C., *Postwar Collapse and Rehabilitation in Genoa*, in *Studi in onore di Gino Luzzatto*, 4 voll., Milano, Giuffrè, 1949-1950, I, pp. 117-128;
- KRUEGER H.C., *Genoese Merchants, their Partnerships ad Investments, 1155 to 1164*, in *Studi in onore di Armando Saporì*, 3 voll., Milano, Istituto Editoriale Cisalpino, 1958, I, pp. 255- 271;
- LANGLOIS CH.V., *Le règne de Philippe III le Hardi*, Paris, Hachette, 1887;
- LIAGRE DE STURLER L., *Le commerce de l'alun en Flandre au moyen-âge*, in “Le Moyen-âge”, LXI (1955), pp. 177-206;
- LIVI C., *La popolazione della Sardegna nel periodo aragonese*, in “Archivio Storico Sardo”, XXXIV (1984), pp. 2-130;
- LLOYD T.H., *England and the German Hanse, 1157-1611: a Study of their Trade and Commercial Diplomacy*, Cambridge, University Press, 1991;
- LOMBARD M., *Caffa et la fin de la route mongole*, in “Annales E.S.C. ”, V/1 (1950),

pp. 100-103.

- LOPEZ R.S., *Genova marinara nel Duecento: Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante*, Milano-Messina, Principato, 1933;
- LOPEZ R.S., *Studi sull'economia genovese nel medioevo*, Torino, Lattes, 1936;
- LOPEZ R.S., *Le relazioni commerciali tra Genova e la Francia nel medio evo*, in "Cooperazione Intellettuale", VI (1937), pp. 75-86;
- LOPEZ R.S., *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Genova, Marietti 1820, 1996² (Edizione originale, Bologna, Zanichelli, 1938);
- LOPEZ R.S., *I primi passi della colonia genovese in Inghilterra (note dagli archivi di Genova e di Londra)*, in "Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura Regionale", II (1950), pp. 66-70 (riedito in Id., *Su e giù per la storia di Genova*, Genova, Università di Genova, 1975, pp. 281-288);
- LOPEZ R.S., *Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century*, in "Revue Belge de philologie et d'histoire", XXIX/4 (1951), pp. 1163-1179;
- LOPEZ R.S., *Ugo Vento, primo genovese ammiraglio di Castiglia*, in "Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura Regionale", III (1951), pp. 2-8 (edizione in italiano, con alcune modifiche, del saggio *Alfonso el Sabio y el primer almirante genovès de Castilla*, in "Cuadernos de Historia de España", XII (1950), pp. 5-16).
- LOPEZ R.S., *Settecento anni fa: il ritorno all'oro nell'Occidente duecentesco*, Napoli, ESI, 1955;
- LOPEZ R.S., *Familiari, procuratori e dipendenti di Benedetto Zaccaria*, in *Miscelanea di storia ligure in onore di Giorgio Falco*, Milano, Feltrinelli, 1962, pp. 209-249;
- LOPEZ R.S., *Da mercanti a agricoltori: aspetti della colonizzazione genovese in Corsica*, in *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, 2 voll., Barcelona 1965, I, pp. 525-532 (riedito in Id., *Su e giù per la storia di Genova*, Genova, Università di Genova, 1975, pp. 203-215);
- LÓPEZ AMADOR J.J. – RUIZ GIL J.A., *Arqueología de la vid y el vino en El Puerto de Santa María*, in "Revista de Historia de El Puerto", 38 (2007), pp. 11-36;
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER J.E., *Comercio exterior del Reino de Granada*, in Id., *El Reino de Granada en la época de los Reyes Católicos: repoblación, comercio y frontera*, 2 voll., Granada, Universidad de Granada, 1989, II, pp. 129-180;
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER J.E., *La uva pasa de Málaga y su exportación por vía marítima (siglos XV y XVI)*, in *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età moderna. Studi in onore di Geo Pistarino*, a cura di L. BALLETTTO, 2 voll., Genova, Brigati, 1997, II, pp. 687-716;
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER J.E., *Granada y la ruta de Poniente: el tráfico de frutos secos (siglos XIV y XV)*, in *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, a cura di A. MALPICA CUELLO, Granada, Universidad de Granada, 2001, pp. 149-177;
- MAESTRI R., *Bonifacio di Monferrato e i suoi rapporti in Oriente con la Repubblica*

- di Venezia, Acqui Terme, Impressioni Grafiche, 2005;
- MAINONI P., *Mercanti lombardi tra Barcellona e Valenza nel basso medioevo*, Bologna, Cappelli, 1982;
- MALTEZOU C.A., *Creta fra la Serenissima e la Superba*, in *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età moderna. Studi in onore di Geo Pistarino*, a cura di L. BALLETTTO, 2 voll., Genova, Brigati, 1997, II, pp. 763-774;
- MANFRONI C., *Storia della Marina Italiana*, 3 voll., Livorno, Accademia Navale, 1897-1902 (rist. anastatica, Bologna, Forni, 1970);
- MANFRONI C., *Le relazioni fra Genova, l'impero bizantino e i Turchi*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XXVIII/3 (1898), pp. 577-858;
- MARENCO E., *Genova e Tunisi. 1388-1515. Relazione storica*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XXXII (1901);
- MARONGIU A., *Il regno aragonese di Corsica nel suo periodo culminante: la convocazione parlamentare del 1420*, in "Studi urbinati: rivista di scienze giuridiche", VIII (1934) (riedito ora in Id., *Saggi di storia giuridica e politica sarda*, Padova, CEDAM, 1975, pp. 115-130);
- MARONGIU A., *La Corona d'Aragona e il regno di Corsica*, in "Archivio Storico di Corsica", XI/4 (1935), pp. 409-494;
- MARTÍNEZ FERRANDO J.E., *La tràgica història dels reis de Mallorca. Jaume I – Jaume II – Sanç – Jaume III – Jaume (IV) – (Isabel)*, Barcelona, Aedos, 1960, trad. it. a cura di M. DE CESARE, *La tragica storia dei re di Maiorca*, Cagliari, CNR – Istituto sui rapporti italo-iberici, 1993;
- MARTINS DA SILVA MARQUES J., *Descobrimentos Portugueses*, 2 voll., Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1944;
- MASSA PIERGIOVANNI P., *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra medioevo ed età moderna (1340-1548)*, in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, a cura di G. DORIA e P. MASSA PIERGIOVANNI, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XXVIII/1 (1988), pp. 37-133;
- MATTONE A., *Castellaragonese. Una città-fortezza nel Mediterraneo moderno (XVI-XVIII secolo)*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE e A. SODDU, Roma, Carocci, 2007, pp. 459-540;
- MAZARAKIS A., *To Melanódi*, in *Πράκτικα Σύνεδριου "Οι Γατελούζοι τής Λέσβου"*, 9-11 Σεπτεμβρίου 1994, Μυτιλήνη, a cura di A. MAZARAKIS, "Μεσαιονικά Τετράδια", 1 (1996), pp. 93-116;
- MEDVEDEV N.P., *Dogovor Vizantii i Genui ot 6 maja 1352 g.*, in "Vizantiskij Vremnik", 38 (1977), pp. 161-172;
- MELE M.G., *Oristano giudicale. Topografia e insediamento*, Cagliari, Istituto sui rapporti italo-iberici del CNR, 1999;
- MELIS F., *La diffusione nel Mediterraneo occidentale dei panni di Wervicq e delle altre città della Lys attorno al 1400*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, III, pp. 219-243;
- MELIS F., *Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medioevo*, in *L'opera*

- di W. Sombart nel centenario della nascita, Milano, Giuffrè, 1964, pp. 87-149;
- MELONI M.G., *Un episodio della politica mediterranea di Alfonso il Magnanimo: l'occupazione di Calvi (ottobre 1420 - aprile 1421)*, in "Medioevo. Saggi e rassegne", 24 (1999), pp. 113-134;
- MÉNAGER L.R., *Ammiratus- 'Amiras. L'émirat et les origines de l'Amirauté, 11^e - 12^e siècles*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1960;
- MIROT L., *Une expédition française en Tunisie au XIV^e siècle: le siège de Mahdia (1390)*, Paris, J. Schemit, 1932;
- MOLLAT M., *Note sur la vie maritime en Galice au XII^e siècle d'après l' "Historia Compostellana"*, in "Anuario de Estudios Medievales", I (1964), pp. 531-540;
- MORAIS DO ROSARIO F., *Genoveses na Historia de Portugal*, Lisboa, s.e., 1977;
- MOROZZO DELLA ROCCA R., *Notizie da Caffa*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, 5 voll., Milano, Giuffrè, 1962, III, pp. 267-295;
- MURGIA G., *Castelsardo: da porto caricatore a terra di contrabbando fra la Sardegna e la Corsica in età moderna*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE e A. SODDU, Roma, Carocci, 2007, pp. 587-614;
- MUSSO G.G., *Gli Ebrei nel Levante genovese: ricerche di archivio*, in "La Berio", X/2 (1970), pp. 5-27;
- MUSSO G.G., *Genovesi e Portogallo nell'Età delle Scoperte (nuove ricerche d'archivio)*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1976;
- MUSSO R., *Il dominio sforzesco in Corsica (1464-1481) (I)*, in "Nuova Rivista Storica", LXXVIII/3 (1994), pp. 531-588;
- MUSSO R., *Il dominio sforzesco in Corsica (1464-1481) (II)*, in "Nuova Rivista Storica", LXXIX/1 (1995), pp. 27-76;
- Navegación y puertos en época medieval*, IV Coloquio Internacional sobre Historia de la Navegación, Granada 19-20 maggio 2009, atti in corso di stampa;
- La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, Spoleto, CISAM, 1978;
- NICOLINI A., *Navigazione savonese nell'Atlantico del Nord fra Tre e Quattrocento (1371-1463)*, "Società Savonese di Storia Patria. Atti e Memorie", nuova serie, XXXIV-XXXV (1998-1999), pp. 175-199;
- NICOLINI A., *Mercanti e fattori genovesi in Inghilterra nel Quattrocento*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XLV/3 (2005), pp. 495-535;
- NICOLINI A., *Navi liguri in Inghilterra nel Quattrocento. Il registro doganale di Sandwich per il 1439-40*, Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 2006;
- NICOLINI A., *Commercio marittimo genovese nei Paesi Bassi Meridionali nel Medioevo*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XLVII/2 (2007), pp. 77-141;
- NIETO CUMPLIDO M., *Palma del Río en la Edad Media (855-1503). Señorío de Bocanegra y Portocarrero*, Córdoba, Archivo Catedral de Córdoba, 2004;
- OLGIATI G., *Angelo Giovanni Lomellino: attività politica e mercantile dell'ultimo*

- podestà di Pera, in *La Storia dei Genovesi*, IX, Genova, Associazione Nobiliare Ligure, 1989, pp. 139-196;
- OLGIATI G., *Il commercio dell'allume nei domini dei Gattilusio nel XV secolo*, in *Πράκτικα Σύνοδριον "Οι Γατελούζοι τής Λέσβου"*, 9-11 Σεπτεμβρίου 1994, *Μυτιλήνη*, a cura di A. MAZARAKIS, "Μεσαιονικά Τετράδια", 1 (1996), pp. 373-398;
- ORIGONE S., *Sardegna e Corsica nel secolo XIV*, in *Saggi e Documenti I*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1978, pp. 323-388;
- ORIGONE S., *Dal trattato fra Genova e Sassari (1294) al trattato fra Bonifacio ed Alghero (1386)*, in *La Sardegna nel mondo mediterraneo. Atti del Primo Convegno Internazionale di Studi Geografico-storici, Sassari, 7-9 aprile 1978*, a cura di P. BRANDIS e M. BRIGAGLIA, 2 voll., Sassari, Gallizzi, 1981, II, *Gli aspetti storici*, pp. 261-275;
- ORIGONE S., *Genova, Costantinopoli e il Regno di Gerusalemme (prima metà sec. XIII)*, in *I comuni italiani nel Regno crociato di Gerusalemme. Atti del Colloquio "The Italian Communes in the Crusading Kingdom of Jerusalem" (Jerusalem 1984)*, a cura di G. AIRALDI e B.Z. KEDAR, Genova, Università di Genova, 1986, pp. 283-316;
- ORIGONE S., *Tra la Provenza e l'Oltremare: l'eredità di Raimondo IV di Saint Gilles*, in "Rivista Ingauna e Intemelia", LI (1998), pp. 133-141;
- ORTALLI G., *Venezia e Creta. Fortune e contraccolpi di una conquista*, in *Venezia e Creta. Atti del convegno internazionale di studi, Iraklion-Chanià, 30 settembre – 5 ottobre 1997*, Venezia, Istituto veneto di scienze, lettere e arti, 1998, pp. 9-31;
- ORTEGA VILLALOSADA A., *Viajes a Flandes e Inglaterra "Cabotaje o recta via"*, in "Espacio, Tiempo y Forma", Serie III, Hª Medieval, t. 16 (2003), pp. 229-249;
- ORTEGA VILLALOSADA A., *La coca en el intercambio mercante Atlántico-Mediterráneo*, in "Anuario de Estudios Medievales", 38/1 (2008), pp. 429-444;
- ORTU G.G., *La Sardegna dei Giudici*, Nuoro, Il Maestrale, 2005;
- OSTROGORSKY G., *Geschichte des Byzantinischen Staates*, München, C.H. Beck'sche Verlagbuchhandlung, 1963, trad. it. a cura di P. LEONE, *Storia dell'Impero Bizantino*, Torino, Einaudi, 1968;
- OTTE E., *Il ruolo dei genovesi nella Spagna del XV e XVI secolo*, in *La repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, a cura di A. DE MADDALENA - H. KELLENBENZ, Bologna, Cappelli, 1986, pp. 17-56;
- OTTE E., *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, Fundación El Monte, 1996;
- OTTEN-FROUX C., *I Maonesi e la Maona vecchia di Cipro*, in *La Storia dei Genovesi*, XII/1, Genova, Associazione Nobiliare Ligure, 1994, pp. 95-118;
- PACINI A., *I presupposti politici del "secolo dei Genovesi". La riforma del 1528*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XXX (1990);

- PAGEZY J., *Mémoires sur le port d'Aiguesmortes*, 2 voll., Paris, Hachette, 1879-1886;
- PALERMO L., *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo. Strutture socio-economiche e statuti*, Roma, Istituto di Studi Romani, 1979;
- PAPACOSTEA S., *Caffa et la Moldavie face à l'expansion ottomane (1453-1484)*, in *Atti del colloquio romeno-italiano "Genovezii la Marea Neagra în secolele XIII-XIV - I genovesi nel Mar Nero nei secoli XIII-XIV"*, Bucarest 27-28 marzo 1975, a cura di S. PASCU, București, Academia Republicii Socialiste România, 1977, pp. 131-153;
- PAPACOSTEA S., "*Quod non iretur ad Tanam*": *un aspect fundamental de la politique génoise dans la Mer Noire au XIV^e siècle*, in "Revue des études sud-est européennes", XVII (1979), pp. 202-217;
- PAULI R., *Der Hansische Stahlhof in London*, Bremen, H. Strack, 1856;
- PERASSO F., *Genova e la Corsica nella II^a metà del Quattrocento*, in *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo e Età Moderna*, I, a cura di R. BELVEDERI, Genova, Istituto di Scienze Storiche, 1974, pp. 41-120;
- PERASSO F., *Corsica genovese tra Medioevo e Età Moderna*, in *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo ed Età moderna. Studi e ricerche d'archivio*, II, a cura di R. BELVEDERI, Genova, Istituto di Scienze Storiche, 1976, pp. 207-291;
- PERASSO DA RIN F., *Il governo del Banco di San Giorgio in Corsica e le istruzioni per Cristoforo Cattaneo (1490)*, in "Medioevo. Saggi e rassegne", 24 (1999), pp. 161-185;
- PERASSO DA RIN F., *Il primo governo del Banco di San Giorgio in Corsica*, in "Serta antiqua et mediaevalia", nuova serie, V (2001), pp. 315-337;
- PERES D., *Historia dos descobrimentos portugueses*, Porto, Portucalense Editora, 1943;
- PETRUCCI S., *Re in Sardegna, a Pisa cittadini. Ricerche sui "domini Sardinie" pisani*, Bologna, Cappelli, 1988;
- PETRUCCI S., *Giudicato d'Arborea, Comune pisano e domini Sardiniae tra XII e XIV secolo*, in *Oristano e il suo territorio dalle origini alla IV provincia. Atti del Convegno, Oristano 20-24 ottobre 2004*, in corso di stampa;
- PETTI BALBI G., *Bonifacio all'inizio del Trecento*, in "Studi Genuensi", IX (1972), pp. 21-34;
- PETTI BALBI G., *Genova e Corsica nel Trecento*, Roma, Istituto Storico per il Medioevo, 1976;
- PETTI BALBI G., *Genova medievale vista dai contemporanei*, Genova, SAGEP, 1978 e (con numerose aggiunte) 2008;
- PETTI BALBI G., *Bonifacio au XIV^e siècle: suivi des Statuts de Bonifacio*, "Cahiers de Corse", 89 (1980);
- PETTI BALBI G., *Una città e il suo mare. Genova nel Medioevo*, Bologna, CLUEB, 1991;

- PETTI BALBI G., *Spazio urbano e presenza genovese a Bruges*, in *Spazio urbano e organizzazione economica nell'Europa medievale*, a cura di GROHMANN A., Napoli, Liguori, 1994, pp. 143-162;
- PETTI BALBI G., *Mercanti e "nationes" nelle Fiandre: i genovesi in età bassomedievale*, Pisa, ETS, 1996;
- PETTI BALBI G., *Le strategie mercantili di una grande casata genovese: Francesco Spinola tra Bruges e Malaga (1420-1456)*, in "Serta antiqua et mediaevalia", nuova serie, I (1997), pp. 379-393;
- PETTI BALBI G., *I Visconti di Genova: identità e funzioni dei Carmadino (secoli XI-XII)*, in "Archivio Storico Italiano", CLVIII (2000), pp. 679-720;
- PETTI BALBI G., *Linee di espansione e traffici nel Mediterraneo. Genova e il Marocco nell'età medievale*, in *Marocco tra Mediterraneo e Atlantico*, in "Levante", XLVIII (2001), pp. 19-32;
- PETTI BALBI G., *Genova e il Mediterraneo occidentale nei secoli XI-XII*, in *Comuni e memoria storica. Alle origini del Comune di Genova*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XLII/1 (2002), pp. 503-526;
- PETTI BALBI G., *Tra dogato e principato: il Tre e il Quattrocento*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2003, pp. 233-324;
- PETTI BALBI G., *Negoziare fuori patria. Nazioni e genovesi in età medievale*, Bologna, CLUEB, 2005;
- PETTI BALBI G., *Genova, i Boccanegra e l'Occidente*, in *El mundo mediterráneo ayer y hoy. Palma del Río islámica, génesis y cristiana, Palma del Río 8-10 junio 2007*, in corso di stampa;
- PIERGIOVANNI V., *Lezioni di storia giuridica genovese. Il Medioevo*, Genova, ECIG, 1983;
- PIERGIOVANNI V., *Il diritto portuale di Castelgenovese: spunti di comparazione*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE e A. SODDU, Roma, Carocci, 2007, pp. 351-358;
- PIKE R., *Enterprise and Adventure. The Genoese in Seville at the Opening of the New World*, New York, Cornell University Press, 1966;
- Pisa e il Mediterraneo. Uomini, merci, idee dagli Etruschi ai Medici. Catalogo della mostra (Pisa, 13 settembre – 9 dicembre 2003)*, a cura di M. TANGHERONI, Ginevra-Milano, Skira, 2003;
- PISPISA E., *Il regno di Manfredi. Proposte di interpretazione*, Messina, Sicania, 1991;
- PISTARINO G., *Genova e Barcellona: incontro e scontro di due civiltà*, in *Atti del I Congresso storico Liguria-Catalogna*, Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 1974, pp. 81-122;
- PISTARINO G., *Commercio e vie marittime di comunicazione all'epoca di Ruggero II*, in *Società, potere e popolo nell'età di Ruggero II*, Bari, Centro di Studi Normanno-svevi, 1979, pp. 239-258;

- PISTARINO G., *Genova e l'Islam nel Mediterraneo occidentale, secoli XII-XIII*, in "Anuario de Estudios Medievales", 10 (1980), pp. 189-205;
- PISTARINO G., *Genova e la Sardegna nel secolo XII*, in *La Sardegna nel mondo mediterraneo. Atti del Primo Convegno Internazionale di Studi Geografico-storici, Sassari, 7-9 aprile 1978*, a cura di P. BRANDIS e M. BRIGAGLIA, 2 voll., Sassari, Gallizzi, 1981, II, *Gli aspetti storici*, pp. 33-125;
- PISTARINO G., *Genova e il Maghreb nel secolo XII*, in *Italia e Algeria, Aspetti storici di un'amicizia mediterranea*, a cura di R. RAINERO, Milano, Marzorati, 1982, pp. 23-68;
- PISTARINO G., *Genova e la Sardegna: due mondi a confronto*, in *La Storia dei Genovesi*, IV, Genova, Associazione Nobiliare Ligure, 1984, pp. 191-236;
- PISTARINO G., *Presenze ed influenze italiane nel Sud della Spagna (secc. XII-XV)*, in *Presencia italiana en Andalucia, siglos XIV-XVI. Actas del I Coloquio hispano-italiano*, Sevilla, Escuela de Estudios hispano-americanos de Sevilla, 1985, pp. 21-51;
- PISTARINO G., *Genova e il Vicino Oriente nell'epoca del Regno Latino di Gerusalemme*, in *I comuni italiani nel Regno crociato di Gerusalemme. Atti del Colloquio "The Italian Communes in the Crusading Kingdom of Jerusalem" (Jerusalem 1984)*, a cura di G. AIRALDI e B.Z. KEDAR, Genova, Università di Genova, 1986, pp. 57-139;
- PISTARINO G., *I Gin dell'Oltremare*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1988;
- PISTARINO G., *Tra Genova e Granada nell'epoca dei Nazarí*, in *Presencia italiana en Andalucía: siglos XIV-XVII. Actas del III Coloquio Hispano-Italiano*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1989, pp. 191-228;
- PISTARINO G., *Genovesi d'Oriente*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1990;
- PISTARINO G., *I Signori del mare*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1992;
- PISTARINO G., *La capitale del Mediterraneo, Genova nel Medioevo*, Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 1993;
- PISTARINO G., *Chio dei genovesi nel tempo di Cristoforo Colombo*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1996;
- PLATT C., *Medieval Southampton: The Port and Trading Community. A.D. 1000-1600*, London, Routledge, 1973;
- PLATT C. – COLEMAN-SMITH R. – BURN A.S., *Excavations in Medieval Southampton, 1953-1969*, 2 voll., Leicester, University Press, 1975;
- PODESTÀ F., *L'isola di Tabarca e le peschiere di corallo nel mare circostante*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XIII (1885), pp. 1005-1044;
- PODESTÀ F., *La pesca del corallo in Africa nel Medioevo e i genovesi a Marsacares. Luoghi d'armamento in Liguria*, Genova, Tipografia Sordo-Muti, 1897;
- POLEGGI E. – CROCE I., *Ritratto di Genova nel '400*, Genova, SAGEP, 2008;
- POLONIO V., *Famagosta genovese alla metà del '400: assemblee, armamenti, gride*, in *Miscellanea di Storia ligure in memoria di Giorgio Falco*, Genova, Università di Genova, 1966, pp. 211-237;

- POLONIO V., *Da provincia a signora del mare. Secoli VI-XIII*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2003, pp. 111-231;
- I porti come impresa economica (secoli XIII-XVIII)*, a cura di S. CAVACIOCCHI, 2 voll., Firenze, Le Monnier, 1988;
- Le pouvoir central et les villes en l'Europe de l'Est et du Sud-Est du XV^e siècle aux débuts de la révolution industrielle & Les villes portuaires*, a cura di M. MOL-LAT - N. TODOROV - CH. VILLAIN-GANDOSSI - E. TODOROVA, Sofia, БАН, 1985;
- PRINCIPE I., *Sassari. Alghero (Le città nella storia d'Italia)*, Roma-Bari, Laterza, 1983;
- RACINE P., *Le marché de la soie à Gênes au XIII^e siècle*, in "Revue des études sud-est européennes", I (1970), pp. 403-417;
- RACINE P., *Marchands placentins à l'Aïas à la fin du XIII^e siècle*, in "Byzantinische Forschungen", IV (1972), pp. 195-205;
- RATTU S., *Bastioni e torri di Alghero, Sardegna*; Torino, Rattero, 1951;
- RATTU S., *Bastioni e torri di Castelsardo, Sardegna*; Torino, Rattero, 1953;
- RAVEGNANI G., *La conquista veneziana di Creta e la prima organizzazione militare dell'isola*, in *Venezia e Creta. Atti del convegno internazionale di studi, Iraklion-Chanià, 30 settembre – 5 ottobre 1997*, Venezia, Istituto veneto di scienze, lettere e arti, 1998, pp. 33-42;
- REY E.G., *Les seigneurs de Giblest*, in "Revue de L'Orient Latin", III (1895), pp. 398-422;
- RICHARD J., *La situation juridique de Famagouste dans le royaume des Lusignans*, in ID., *Orient et Occident au Moyen Age : contacts et relations (XII^e – XI^e siècle)*, London, Variorum Reprints, 1976, XVII, pp. 221-229;
- RIETBERGEN P., *Porto e città o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano*, in *I porti come impresa economica (secc. XIII-XVIII)*, a cura di S. CAVACIOCCHI, 2 voll., Firenze, Le Monnier, 1988, pp. 616-624;
- ROCCA P., *Pesi e misure antichi di Genova e del Genovesato*, Genova, Tipografia Sordo-muti, 1871;
- ROSSELLÓ BORDOY G., *L'Islam a les Illes Balears*, Palma de Mallorca, Daedalus, 1968;
- ROSSETTI G., *Pisa: assetto urbano e infrastruttura portuale*, in *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia*, a cura di E. POLEGGI, Genova 1989, pp. 263-286;
- ROSSI SABATINI G., *L'espansione di Pisa nel Mediterraneo fino alla Meloria*, Firenze, L'arte della Stampa, 1935;
- ROSTAN F., *Storia della Contea di Ventimiglia*, Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 1971;
- RUDDOCK A.A., *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton, University College, 1951;

- RUIZ DOMENEC J.E., *Un tratado comercial entre Genova i Barcelona del siglo XII*, in *Atti del I° Congresso storico Liguria-Catalogna*, Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 1974, pp. 151-160;
- RUIZ DOMENEC J.E., *Genova y Barcelona en el siglo XII: la estructura basica de su realidad*, in *Saggi e documenti IV*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1983, pp. 23-86;
- RUNCIMAN S., *A History of the Crusades*, 3 voll., Cambridge, University Press, 1951-1954, trad. it. a cura di E. BIANCHI, A. COMBA e F. COMBA, *Storia delle Crociate*, 2 voll., Torino, Einaudi, 1966;
- RUNCIMAN S., *The Sicilian Vespers. A history of the Mediterranean world in the thirteenth century*, Cambridge, University Press, 1958, trad. it. a cura di P. PORTOGHESE, *I Vespri siciliani. Storia del mondo mediterraneo nel XIII secolo*, Bari, Dedalo, 1971;
- SAINT-JOURS B., *La bastide de Geaune en Tursan*, Marseille, Laffitte, 1980;
- SALAVERT Y ROCA V., *El tratado de Anagni y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón*, in “Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón”, V (1952), pp. 209-271;
- SALICRÚ Y LLUCH R., *Entre Cristianidad e Islam en el Mediterráneo ibérico*, in *Itinerarios medievales e identidad hispánica*, Pamplona, Institución Príncipe de Viana, 2001, pp. 83-112;
- SANCHEZ MARTÍNEZ M., *Mallorquines y genoveses en Almería durante el primer tercio del siglo XIV: el proceso contra Jaume Manfré (1334)*, in “Miscel.lanea de Textos Medievales”, IV (1988), pp. 103-162;
- SANNA M.G., *La cronotassi dei giudici di Torres*, in *La civiltà giudiciale in Sardegna nei secoli XI-XIII. Fonti e documenti scritti*, Sassari, Associazione Conda ghe S. Pietro in Silki, 2002, pp. 97-114;
- SANTAMARÍA ARÁNDEZ A., *La expansión político-militar de la Corona de Aragón bajo la dirección de Jaime I: Baleares*, in *Jaime I y su época*, 5 voll., Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1979-1984, I, pp. 91-146;
- SAYOUS A.E., *Le commerce des Européens à Tunis depuis le XII^e siècle jusqu'à la fin du XVI^e siècle*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1929;
- SAYOUS A.E., *Le Rôle des Génois lors des premiers mouvements réguliers d'affaires entre l'Espagne et le Nouveau-Monde (1505-1520), d'après des actes inédits des archives notariales de Séville*, in “Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres”, 76/3 (1932), pp. 287-298;
- SCHAUBE A., *Handelsgeschichte der Romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge*, München-Berlin, Oldenbourg, 1906, trad. it. a cura di P. BONFANTE, *Storia del commercio dei popoli latini del Mediterraneo sino alla fine delle crociate*, Torino, UTET, 1915;
- SCHRAMM P.E. – CABESTANY J.F. – BAGUÉ E., *Els primers comtes-reis: Ramon Berenguer IV, Alfons el Cast, Pere el Catolic*, Barcelona, Teide, 1960;

- SCHULZ F., *Die Hanse und England: Von Eduards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit*, Bremen, Salzwasser Verlag, 2010³ (originale Berlin, K. Curtius, 1911);
- SFORZA G., *Mogâhid, il re Mugetto dei cronisti italiani, e le sue scorrerie contro la città di Luni: nuovi studi*, Torino, V. Bona, 1917;
- SIMBULA P.F., *Apertura de las rutas comerciales de las flotas italianas hacia el Atlántico*, in *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, a cura di A. MALPICA CUELLO, Granada, Universidad de Granada, 2001, pp. 207-258;
- SIMBULA P.F., *Il porto di Cagliari nel Medioevo: topografia e strutture portuali*, in *Dal mondo antico all'età contemporanea. Studi in onore di Manlio Brigaglia offerti dal Dipartimento di Storia dell'Università di Sassari*, Roma, Carocci, 2001, pp. 287-307;
- SIMBULA P.F., *Gli statuti doganali di Castelgenovese (1435)*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE e A. SODDU, Roma, Carocci, 2007, pp. 359-388;
- SIMBULA P.F., *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Milano, Bruno Mondadori, 2009;
- SIMBULA P.F., *L'Arborea nel Medioevo: potere, società, economia dal XII al XV secolo*, in *Oristano e il suo territorio dalle origini alla IV provincia. Atti del Congresso, Oristano 20-24 ottobre 2004*, in corso di stampa;
- Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, a cura di G. DORIA e P. MASSA PIERGIOVANNI, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XXVIII/1 (1988);
- SKRZINSKAJA E.C., *Storia della Tana*, in "Studi veneziani", X (1968), pp. 3-45;
- SODDU A., *Castelsardo a novecento anni dalla nascita. L'origine: nuove ipotesi interpretative*, in "Almanacco gallurese", XI (2003-2004), pp. 333-340;
- SODDU A., *I Malaspina e la Sardegna*, Cagliari, CUEC, 2005;
- SODDU A., *Malaspina, Genova e l'espansione in Sardegna nei secoli XII-XIII*, in *Genova: una "porta" del Mediterraneo*, a cura di L. GALLINARI, 2 voll., Cagliari-Genova-Torino, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea del CNR, 2005, I, pp. 413-444;
- SODDU A., *La signoria dei Doria in Sardegna e l'origine di Castelgenovese*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE e A. SODDU, Roma, Carocci, 2007, pp. 235-268;
- SODDU A., "Homines de Bonifacio non possunt vivere non euntes ad partes Sardinie". *Traffici commerciali tra Corsica e Sardegna nel XIII secolo*, in "Quaderni bolotanesi", 34 (2008), pp. 67-88;
- SODDU A., *La confederatio tra i comuni di Genova e Sassari (1294)*, in *Identità cittadine ed élites politiche e economiche in Sardegna tra XIII e XV secolo (Programma di ricerca PRIN 2007)*, a cura di G. MELONI - P.F. SIMBULA - A. SODDU, Sassari, in corso di stampa.
- SOLDEVILA F., *Història de Catalunya*, 2^a ed., 3 voll., Barcelona, Alpha, 1962-1963;
- SOLE C., *Due memorie inedite sull'insediamento genovese di Tabarca*, in *Miscelanea di Storia Ligure*, IV, Genova, Università di Genova, 1966, pp. 267-285;

- SOLMI A., *La Corsica, studio storico*, in “Archivio Storico di Corsica”, I (1925), pp. 4-38;
- SORGIA G., *Corsica, Genova e Aragona nel basso Medio Evo*, in “Studi Sardi”, XX (1966-1967), pp. 209-227;
- SORGIA G., *Sardenya y Còrsega des de la infeudació fins a Alfons el “Magnànim”*, Barcelona, Dalmau, 1968;
- SPULER B., *Die Goldene Horde: Die Mongolen in Russland, 1223-1502*, Wiesbaden, Otto Harrassowitz, 1965;
- STAROKADOMSKAJA M.K., *Ocerki po social'no-economicskoj istorii genuezskoj Kaffy konca XIII-pervoj poloviny XV*, in “Moskovskij Pedagogiceskij Institut im. Potemkina, Avtoreferat”, Moskva, 1950, trad. it. a cura di A. PREFUMO, *Linee di storia socio-economica di Caffa genovese tra la fine del secolo XIII e la prima metà del XV*, in *Saggi e Documenti V, Storici Sovietici del Levante Genovese*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1985, pp. 121-146;
- STEANE J., *The Archaeology of Medieval England and Wales*, Beckenham, Croom Helm Ltd., 1985;
- STRINGA P., *Genova e la Liguria nel Mediterraneo: insediamenti e culture urbane*, Genova, SAGEP, 1982;
- TANGHERONI M., *Politica, commercio, agricoltura a Pisa nel Trecento*, Pisa, Pacini, 1973;
- TANGHERONI M., *Trasporti navali e commercio marittimo nell'Italia del Quattrocento*, in “Revista de História Medieval”, 3 (1992), pp. 27-54;
- TANGHERONI M., *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 1996;
- TANGHERONI M., *La prima espansione di Pisa nel Mediterraneo: secoli X-XI. Riflessioni su un modello possibile*, in *Medioevo, Mezzogiorno, Mediterraneo. Studi in onore di Mario del Treppo*, a cura di G. ROSSETTI e G. VITOLO, 2 voll., Napoli, Liguori, 2000, II, pp. 3-23;
- TENCAJOLI O.F., *La Corsica, curiosità e notizie storiche*, Roma, Modernissima libreria internazionale, 1931;
- TODOROVA E., *Gli insediamenti genovesi alle foci del Danubio: Vicina, Chilia, Licostomo*, originale (in inglese) in *Medieval Bulgarian cities and fortresses*, Varna, 1981, tr. it. a cura dell'Autrice in *Genova e la Bulgaria nel Medioevo*, Genova, Università di Genova, 1984, pp. 427-459;
- TORRES BALBAS L., *Ciudades hispanomusulmanas*, Madrid, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 1970;
- TORRES DELGADO C., *El antiguo reino nazari de Granada (1232-1340)*, Granada, Anel, 1974;
- TUCCI U., *Navi e navigazioni all'epoca delle crociate*, in *Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV*, “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, nuova serie, XLI/1 (2001), pp. 273-294;
- UBIETO ARTETA A., *La reconquista de Valencia y Murcia*, in *Jaime I y su época*, 5 voll., Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1979-1984, I, pp. 147-165;

- UNALI A., *Alla ricerca dell'oro. Mercanti, viaggiatori, missionari in Africa e nelle Americhe (Secc. XIII-XVI)*, Roma, Bulzoni, 2006;
- VACCARI O., *I porti della Toscana e il rifornimento di viveri per le navi alla fine del XIV secolo*, in *Alimentazione e nutrizione, secc. XIII-XVIII*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze, Le Monnier, 1996, pp. 515-526;
- VACCARI O., *Da Porto Pisano a Livorno: i "tempi della modificazione" del sistema portuale pisano*, in *"Un filo rosso". Studi antichi e nuove ricerche sulle orme di Gabriella Rossetti, in occasione dei suoi settanta anni*, a cura di C. GARZELLA e E. SALVADORI, Pisa, GISEM, 2007, pp. 127-143;
- VALE M., *The Origins of the Hundred Years War. The Angevin Legacy 1250-1340*, Oxford, Clarendon Press, 1996;
- VALLEIX C., *Les requêtes d'Antonio Tagliacarne au sujet de la fondation de Bastia*, in *1^{er} colloque d'Histoire et d'Archeologie de Bastia (mai 1983)*, "Bulletin de la Société de Sciences Historiques et Naturelles de la Corse", 645 (1983), pp. 9-26;
- VALLEIX C., *Les premiers habitants de Bastia*, in *2^e colloque d'Histoire et d'Archeologie de Bastia (mai 1984)*, "Bulletin de la Société de Sciences Historiques et Naturelles de la Corse", 647 (1984), pp. 9-34;
- VAN HOUTTE J.A., *Bruges. Essai d'histoire urbaine*, Parigi, 1967;
- VAN HOUTTE J.A. – DEVLIEGHER L. – VANDEWALLE A., *De geschiedenis van Brugge*, Bussum, Lannoo, 1982;
- VAN HOUTTE J.A., *L'attività delle élites meridionali nei grandi centri commerciali dei Paesi Bassi tra il XIII e il XVI secolo*, in *Sistema dei rapporti ed élites economiche in Europa (secc. XII-XVI)*, a cura di M. DEL TREPPO, Napoli, 1994, pp. 259-272;
- VARELA C., *Genovesi a Siviglia*, in *Genova e Siviglia, l'avventura dell'Occidente. Catalogo della mostra, Genova, 20 maggio - 19 giugno 1988*, Genova, SA-GEP, 1988, pp. 39-68;
- VASILIEV A.A., *The Goths in the Crimea*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1936;
- VENTURA D., *Cronaca di un riscatto. Dalle lettere di Giovanni Carocci, mercante pisano "schiavo" in Tunisi (1384-87)*, in *"Ricerche Storiche"*, XXII (1992), pp. 3-20;
- VENTURA J., *Alfons el Cast, el primer comte-rei*, Barcelona, Aedos, 1961;
- VERLINDEN CH., *La colonie italienne de Lisbonne et le développement de l'économie métropolitaine et coloniale portugaise*, in *Studi in onore di Armando Saponi*, 3 voll., Milano, Istituto Editoriale Cisalpino, 1958, I, pp. 617-628;
- VERLINDEN CH., *Les Génois dans la marine portugaise avant 1385*, in *"Studia Historica Gandensia"*, XLI (1966), pp. 5-24;
- VIERGÉ-FRANCESCHI M. – GRAZIANI A.M., *Sampiero Corso, 1498-1567*, Ajaccio, Alain Piazzola, 1999;
- VIOLANTE C., *Economia, società, istituzioni a Pisa nel medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 1980;

- VIOLLET-LE-DUC E., *Dictionnaire raisonné de l'Architecture française du XI^e au XVI^e siècle*, 10 voll., Paris, B. Bance, 1854-1868;
- VITALE V., *Statuti e ordinamenti sul governo del Banco di San Giorgio a Fama-gosta*, in “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, LXIV (1935), pp. 391-454;
- VITALE V., *La vita economica del castello di Bonifacio nel secolo XIII*, in *Studi in onore di Gino Luzzatto*, 4 voll., Milano, Giuffrè, 1949-1950, I, pp. 129-151;
- VITALE V., *Il Comune del podestà a Genova*, Milano-Napoli, Ricciardi, 1951;
- VITALE V., *Le fonti del diritto marittimo ligure*, Genova, s.e. (Siletto), 1951;
- VOLTERRA H.V., *Acri – salvaguardia e rivalutazione dei quartieri fondati dalle Repubbliche Marinare*, in *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia. Atti del Convegno internazionale di Genova 1985*, a cura di E. POLEGGI, Genova, SAGEP, 1989, pp. 111-114;
- WILLIAMS H., *The Castle of the Gattelusi at Mytilene*, in *Πράκτικα Σύνεδριον “Οι Γατελούζοι τής Λέσβου”, 9-11 Σεπτεμβρίου 1994, Μυτιλήνη*, a cura di A. MAZARAKIS, “Μεσαιονικά Τετράδια”, 1 (1996), pp. 49-58;
- WIRTH E., *Les grandes échelles de la Méditerranée Orientale et les routes du commerce mondial vers l'Asie*, in *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia. Atti del Convegno internazionale di Genova 1985*, a cura di E. POLEGGI, Genova, SAGEP, 1989, pp. 63-73.

Indice dei nomi di luogo

- Abkhazia, 125
Acri, v. San Giovanni d'Acri.
Adour, 143
Africa, 16, 49, 53, 57, 79
- nord-occidentale, 52
- occidentale, 49
- settentrionale, 25, 58, 79, 98, 99
Aigues-Mortes, 25, 27
Ain-Jalut, 99
Ajaccio, 61, 66, 67, 76
- borgo, 67
- castello, 67
- cinta muraria, 67
Albaron, 20, 21
Albenga, 15
Alentejo, 142
Aleppo, 91n
Aleria, 65
Alessandria, 82, 103, 110
Algeria, 49, 54
Alghero, 74, 75, 76, 77
- cinta fortificata, 75
- darsena, 76
- *ecclesia Sancte Marie Virginis*, 76
- giardini, 76
- orti, 76
- piazza porticata, 76
- porte, 76
- Ripa, 75
Almeria, 12, 26, 27, 29, 30, 39n, 47, 49, 71, 93
Alpi, 21
altopiano iranico, 122
Amalfi, 7
Ancona, 91n
Andalusia, 29, 39
Anglona, 77
Antibes, 17n
Antiochia, 83, 90, 91n, 99
Aragona, 25, 34
Arborea, 71, 72, 73
- chiesa di S. Pietro *de Claro*, 71
- monti, 71
arcipelago maltese, 83
area egea, 103, 111
- iberica, 16
- ligure-provenzale, 23
- occidentale del *Mare Maius*, 138
- orientale della Corsica, 66
- pontica, 127
- provenzale, 20, 21, 22, 24n
- siro-palestinese, 97
Arles, 20, 22, 36n
Arno, 20, 58
Arsuf, 89
Asia, 128
- meridionale, 122
Atlantico, 139, 140, 149

bacino pontico, 12, 74, 122, 126, 132
Baia di Cadice, 140
Baleari, 16, 33, 34n, 35n, 53
Barcellona, 19, 20, 21, 23, 25, 34, 42, 87
Bastia, 61, 63n, 64, 65
- *castrum seu bastite Portus Cardi*, 65
- circuito delle mura, 66
- "Terra Nuova", 65
- "Terra Vecchia", 65
Batiarion, 125
Baux, 20
Bayonne, 143
Baza, 153
Beirut, 110
Biguglia, 64n
Bocche di Bonifacio, 58, 76
Bonifacio, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 66, 68, 69, 78, 82, 103, 137
- porto, 59, 66

- Bordeaux, 142
 Borgogna, 147
 Bosforo, 120n
 Boston, 143n
 Bouc, 22
 Bretagna, 142
Bruges, 144, 147, 148, 151
 - area adiacente alla loggia, 147
 - aree portuali, 147
 - avamposti, 147
 - bassi fondali, 147
 - edificio preso in affitto dai veneziani, 147
 - Jerusalemkerk, 148
 - loggia dei baschi, 147
 - loggia dei catalani, 147
 - loggia dei fiorentini, 147
 - loggia dei genovesi, 147, 148
 - loggia dei lucchesi, 147
 - magazzini delle merci, 147
 - parte settentrionale del centro, 147
 - piazza prospiciente la loggia genovese, 147
 - residenze degli Adorno, 148
 - residenza del console genovese, 147
 - “quartiere” genovese, 148
 - tessuto urbano, 148
 Bruxelles, 7
Bugia (Bejaia, Algeria), 49, 50, 54
 - fondaco, 49
- Cabo de Gata, 29n
 Cadice, 154
Caffa (Feodosija, Ucraina), 125, 129, 130, 131n, 132, 134, 135, 137, 138, 139
 - area occupata dalla colonia precedente, 130
 - area murata, 130
 - arsenale in muratura, 133
 - bacino portuale, 133
 - *balnea*, 131
 - botteghe, 129
 - borghi, 131
 - case, 129
 - *castrum*, 130, 131
 - chiese, 130, 131
 - chiese ortodosse, 130
 - cinta fortificata, 131
 - città interna, 129
 - cittadella, 131, 133
 - *civitas*, 130, 131
 - collina prospiciente il porto, 130
 - contrade, 129
 - conventi dei Francescani e dei Domenicani, 130
 - darsena, 133
 - edifici pubblici, 131
 - fanali di segnalazione, 133
 - fondaci, 129
 - fortificazioni cittadine, 133
 - fossato, 129
 - lizze, 129
 - *logia Ianuensium*, 129
 - *logia pontis et ponderis*, 133
 - macello, 129
 - macelli, 131
 - mulini, 129, 131
 - mura, 129
 - nuova città, 129
 - ospedale, 130
 - terrapieni, 129
 - palazzo del console, 131
 - palizzate, 129
 - piazza centrale, 129
 - *plathea Ianuensium*, 129
 - ponte in legno (*pons pedagi Caffè*), 133
 - porte nelle mura marittime, 133
 - porto, 129, 132
 - residenza del console, 129
 - *ripa*, 133
 - quartiere di Vonitica, 133
 - *scarium*, 133
 - sobborghi, 129, 130
 - spazi non costruiti all’interno del *castrum*, 131
 - spiaggia, 132
 - strutture portuali in legno, 132
 - torre-faro di Sant’Antonio, 133
 - torri, 131
 - vecchia loggia, 131
Cagliari, 12, 70, 72, 74, 93

- porto, 74
- porto *de Gruttis*, 72
- *Portus salis*, 72n
- Calamita, 138
- Calvi**, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 69
- case demolite, 64n
- castello, 63, 64
- chiesa di San Giovanni Battista, 62
- cinta bastionata, 64
- città alta, 62
- città bassa, 62
- convento di San Francesco, 62
- *corridone*, 63
- fortezza, 64
- nuova torre, 63
- porto di Santa Maria, 62
- rocca, 62
- Camargue, 25
- Cambalek (Khanbaliq, Pechino), 130
- Canale della Manica, 141
- Candia, 83
- Capo Bon, 56
- capo di Tortosa, 19
- Cardo, 65
- Castelgenovese** (Castellaragonese, Castelsardo), 70, 74, 75, 76, 77n, 78
- area di Manganella, 76
- Cala Austina, 76
- castello dei Doria, 77
- cinta di mura, 77
- Frigianu, 76
- maglia viaria, 77
- *Mandracho del Socorro*, 76
- Mare Piccinu, 76
- orti, 77
- porte, 77
- *terre vacue*, 77
- tessuto urbano, 77
- Castel Lombardo, 66
- Castiglia, 30, 47, 78, 140, 141, 144n
- Catalogna, 24, 34, 76
- Caucaso, 10, 137
- Cembalo** (Balaklava, Ucraina), 134, 136, 137, 138
- baia interna, 137
- canale d'accesso, 137
- cantiere per la costruzione e la riparazione delle galee, 137n
- castelli, 137
- castello di San Nicola, 138
- chiese, 138
- cinta di fortificazioni, 138
- fondaco, 138
- loggia, 138
- magazzini,
- porto, 137n
- strutture d'attracco, 137
- Cesarea, 89
- Ceuta** (Ciudad Autónoma de Ceuta, Spagna), 49, 50, 51, 52, 53, 54
- chiesa, 50
- vico dei Genovesi, 50n
- Champagne, 17, 91n
- Chilia** (Kiliya, Ucraina), 125, 126, 127
- banchi di cambio, 125
- banchine in legno, 126
- casa del console, 125
- case, 125
- chiesa di culto ortodosso, 127
- *cortigium* della casa di Chaleostiriono, 126
- loggia della curia, 125
- macello, 126
- magazzini, 126
- mulino, 126
- piazza centrale, 125
- *scaria*, 126
- taverne, 126
- Chio (città)**, 11, 102, 111, 112, 113, 115
- abitazione del vescovo latino, 114
- arsenale, 113
- bacino interno, 112
- bacino portuale, 112, 113, 116
- bazar, 114, 115, 116
- bocche del porto, 112
- botteghe, 114
- canale di accesso, 112, 113
- cancelleria, 114
- *carrubei*, 114
- case, 114, 115
- *castrum*, 113
- *castrum de Colla*, 113n

- catena di sbarramento, 113
- cattedrale di Sant'Antonio, 114
- centro urbano, 112
- cittadella fortificata, 102, 112, 113, 115
- chiesa e convento di San Domenico, 114
- chiese, 115
- chiese greche (Sant'Atanasio, San Demetrio, San Nicola, San Stratas), 114
- *civitas*, 113
- contrade, 115
- *contrata iudaice*, 114
- *domus masticis*, 113
- edifici pubblici, 114
- fabbriche di pece, 113
- fondali, 112
- fortificazioni, 113, 116
- fortificazioni della cittadella, 115
- fossato, 113
- giardini, 114
- loggia dei Maonesi, 114
- loggia dei mercanti, 114
- *logia comerchii*, 113
- *logia ponderis*, 113
- magazzini, 112-113, 114, 115
- moli, 112
- mura, 113, 114, 116
- ospedale di Sant'Antonio, 114
- palazzi, 115
- palazzo del podestà, 114
- *Paleocastro*, 113
- *plathea palatii*, 114
- piazza fuori dalle mura, 114
- piazze, 114
- porta, 114
- porta che metteva in comunicazione il porto con la cittadella, 113
- porto, 112, 113, 114, 115, 116
- seconda porta, 113
- sinagoga, 114
- torri, 113
- *turris maioris de mare*, 113
- *turris Scantali*, 113
- Chio (isola)**, 53, 103, 107, 111, 112, 116, 121n, 139
- borghi, 113, 114
- contrada San Biagio, 115
- contrada Varvassi, 115
- costa orientale, 112
- frutteti, 115
- Kampos, 115
- residenze suburbane, 115
- sobborghi, 115
- vigne, 115
- ville, 115
- Cina, 127, 134
- Cinarcia, 63n
- Cipro, 53, 103, 104, 110
- città portuali corse, 61
- del Mezzogiorno francese, 19, 24, 49
- della Riviera ligure, 100
- Clarenza, 91n
- Clos des Galées*, 141
- Cochetum* (Kuweikāt, attualmente Bet ha-Emeq, Israele), 92
- colonie genovesi del Ponto, 132n
- orientali, 10
- Comuch*, 130n
- Contea di Provenza, 23
- Corno d'Oro, 112, 116
- Corona d'Aragona, 35, 42n, 44, 60, 76, 78, 86, 87
- Corsica**, 53, 57, 58, 59, 60n, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 75, 76, 103
- costa occidentale, 62, 66
- costa orientale, 65
- "Di là dai Monti", 64
- "Di qua dei Monti", 63
- meridionale, 58
- parte nord-orientale, 63
- parte settentrionale, 64
- piazzeforti, 64
- costa africana, 79n
- anatolica, 112
- caucasica, 125
- del Mare d'Azov, 125
- del Mezzogiorno francese, 17, 19
- della Siria, 100
- fra Sidone e Tiro, 96
- galiziana, 16
- iberica, 26, 31
- ligure, 15, 16
- linguadociana, 18

- nordafricana, 49, 51
- nord-occidentale del Mar Nero, 125
- nord-orientale del Mar Nero, 125
- occitanica, 19
- provenzale, 18
- siro-palestinese, 94, 100, 103
- tirrenica, 57
- Costantinopoli**, 45n, 83, 92, 94, 111, 115, 116, 117, 118n, 121, 122, 123, 125, 137
- aree concesse ai “Latini”, 116
- confini dell’*embolum*, 117n
- *Coparion*, 118
- *embolum Sancte Crucis*, 117
- mura, 117, 118
- mura marittime, 121
- nuovo quartiere, 117
- palazzo di Botaniate, 118n
- porto, 118, 119, 121
- porto di Neorion, 116
- quartiere commerciale genovese, 117
- quartiere pisano, 118
- quartiere precedentemente appartenuto ai veneziani, 118
- scali, 117
- torre del *Kentenaarion*, 121
- coste della Siria, 83
- europee dell’Atlantico, 35
- iberiche, 34, 49
- marocchine, 37
- mediterranee della Penisola iberica, 15
- nordafricane, 46
- normanne, 141
- spagnole, 46
- sud-occidentali della Penisola iberica, 140
- Cotswolds, 150
- Creta, 83, 84, 110
- Crimea, 125, 129, 134, 137
- costa meridionale, 128
- costa sud-occidentale, 138

- Damasco, 91n
- Danubio, 125
- delta, 125, 127
- Denia, 15, 29, 32, 57

- Dnestr, 127
- Dochum* (Khiriya Da’um, Israele), 92
- dominî dei Doria, 60, 75
- dei Gattilusio, 111
- del califfo almohade, 52
- mongoli, 125
- dominio almohade, 50
- almoravide, 49
- Don, 127, 128

- Ebro, 30
- Egeo, 68, 93
- Egitto, 91, 92, 95, 103n, 105, 107
- Eraclea Pontica, 118
- El Puerto de Santa Maria, 12, 140, 141
- Europa, 17, 51
- atlantica, 12, 44, 139, 140, 144, 149
- occidentale, 89, 139
- settentrionale, 148

- Famagosta**, 91n, 102, 103, 104, 105, 106n, 107, 109, 110
- arsenale, 109
- arterie commerciali, 106
- bacino portuale, 109
- bertesche, 107
- botteghe, 107
- cappella di San Giorgio, 106
- *carrubei*, 108
- *casali*, 108
- case di Giannino de Murta, 107
- case lungo il mare, 105
- castello, 106, 108, 109
- cattedrale di San Nicola, 106
- chiesa dedicata a San Lorenzo, 106
- chiese, 108
- cinta fortificata, 107
- contrada *Iudaice*, 108
- contrade (dei barbieri, dei fabbri, dei coltellinai, dei macelli), 108
- conventi degli Ordini mendicanti e militari, 108
- convento di San Domenico, 106
- difese del porto, 109
- *domus Comunis*, 105
- edifici esterni alle mura, 107

- edifici in rovina, 108
- fondaco dei genovesi, 106
- fortificazioni, 106
- fossato, 106
- ingresso del porto, 109
- loggia dei catalani, 108
- loggia dei genovesi, 106
- loggia dei pisani, 106, 108
- loggia dei veneziani, 106
- molo, 109
- mulini, 108
- mura, 106, 108, 109
- ospedale di Sant'Antonio, 108
- ospedali, 108
- Palazzo reale, 108
- piazza del Palazzo reale, 106
- porta dell'Arsenale, 107
- *Porta maris*, 109
- porte, 107
- porto, 104, 105, 106, 107, 109
- quartiere dei Greci, 106
- saline, 110
- scogliera, 105
- spazi non costruiti, 108
- struttura per la percezione degli introiti del *comerchium*, 109
- strutture portuali, 109, 110
- torre della catena, 109
- torre *de Goarco*, 107
- torre *Maruffus*, 107
- torri, 107
- villaggi, 108
- Firenze, 91n
- Francia, 25, 141, 143n, 144n, 150
- meridionale, 16
- Foce, 112
- Fos, 17n
- Fréjus, 17n

- Galata, 117, 118, 120n
- Genova**, 8, 9, 10, 11, 15, 17, 18, 20, 23, 24, 26, 29, 32, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48n, 49, 50, 51, 52, 53n, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 67n, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 85n, 86, 87, 91n, 93, 98, 99, 100, 104, 111, 115, 119n, 120, 132, 133, 139, 144n
- acquedotto cittadino, 98n
- bitte in marmo, 132
- cattedrale di San Lorenzo, 30, 68, 71
- calate in muratura, 132
- moli in legno, 132
- ponti in pietra, 132
- porto, 98n
- strutture portuali, 132
- tessuto urbano, *Genua* (Geaune-en-Tursan, Francia), 143, 145
- Germania, 106n, 126
- Gerusalemme, 91, 94, 100, 105
- Giudicato di Arborea, 71, 73
- di Cagliari, 72
- di Torres, 71, 73, 74
- Goletta, 54
- Golfo dell'Asinara, 76
- di Caffa, 132
- Granada**, 7, 28, 40, 45, 46, 47, 48, 140
- casa di Guglielmo Doria, 47
- Guadalquivir, 39, 152, 154
- Guascogna, 142, 143n

- Hattīn, 94
- Hildesheim, 106n
- Hyères, 17n, 22, 23

- Ibiza**, 43
- caricatore del sale, 43
- saline, 43
- Ifriqiya, 54
- Ilice** (Moldavia), 127
- castello, 127
- strutture portuali, 127
- Impero, 21, 22
- almohade, 49
- bizantino, 35, 118, 119, 120
- coloniale genovese, 116
- Latino d'Oriente, 83
- Inghilterra, 12, 141, 142, 143n, 148, 149, 152, 154
- costa sud-orientale, 149
- isole tirreniche, 57, 87n
- Italia, 34
- centro-settentrionale, 57

- Jebail (Byblos, Jbeil, Libano), 90, 94, 100
Jerez, 40, 154
- Kerines, 105
Kuban, 125
- Laiazzo (Ayas, Turchia), 91n, 103, 110
Laodicea (Latakia, Siria), 90, 91n
Levante, 15, 41, 45n, 55, 57, 75, 80, 83,
91, 93, 100, 103, 104, 105, 116, 132
- Licostomo**, 125, 127
- chiesa di San Domenico, 127
- chiesa di San Francesco, 127
- strutture portuali, 127
- Liguria, 17, 59, 74, 76, 92
- *loca immunia* delle Riviere, 59
- Limassol**, 104, 105
- casale di *Dispoire*, 105
- case, 105
- torre lungo il mare, 105
- Linguadoca, 15
Lione, 38
- Lisbona**, 12, 142, 144
- Convento dei Carmelitani, 142n
- quartiere della Pedreira, 142n
litorale fra Soldaia e Caffà, 134
- siro-palestinese, 105, 125
- Lo Copa, 125
Logudoro, 60, 72, 75
- Londra**, 143n, 144n, 151, 152
- avamposti, 149
- dimore, 152
- Lombard Street, 151
- magazzini, 152
- porto fluviale, 151
- quartieri prossimi al London Bridge, 151
- residenze, 152
- scali fluviali, 151
- *Stahlhof* dei mercanti dell'Hansa, 151
- tessuto urbano londinese, 151n
- Maghreb, 10, 15, 16, 26, 34, 35, 41, 49,
50, 57, 71, 89
- Maiorca**, 22, 33, 34, 35, 36, 37, 38
- *balneum*, 34
- cappella di San Lorenzo, 38
- case, 36
- chiesa della comunità genovese, 34, 36,
38
- cimitero islamico, 38
- fondaco, 34, 38
- forno, 34
- giardino, 36
- moschee, 38
- piazza, 36
- quartiere genovese, 38
- Malaga, 47, 52
Malta, 85n
Mar d'Azov, 125, 128
- Nero, 12, 41, 93, 97, 103, 111, 124, 128,
131, 132, 138, 139
Mare Maius, 129, 138
Mare Oceano, 139
Marocco, 17n, 33, 49, 50n, 51, 53, 54,
140
- Marsacares, 56
Marsiglia, 17, 20, 21, 22, 23, 91n
Matrega (Tmutarakan, Russia), 125
Mediterraneo, 8, 12, 17, 18, 25, 31, 41,
43, 44, 57, 86, 111, 131, 137, 139, 140,
148, 149
- bacino occidentale, 17n, 34, 35, 71, 83
- occidentale, 15, 36, 38, 42, 49, 68, 74,
78, 79, 87, 139
- orientale, 139
- settore orientale, 41
- Mehedia, 16
- Messina**, 79, 80, 81, 83, 86, 91n
- *hospitium* dei genovesi, 79, 83
- fondaco intitolato a San Giovanni, 83
- palazzo fortificato, 83
- Mezzogiorno francese, 17, 19, 22, 23, 24,
25, 34, 35, 49, 57
- Middelburg, 147
Milano, 56, 63, 116, 152
Minorca, 26
- Mitilene**, 103, 111
- castello residenziale, 111n
- cattedrale latina, 111n
- città vecchia, 111n
- fortificazioni della cittadella, 111
- porti, 111

- tomba di Francesco I, 111n
- Moldavia, 126
- Monaco, 22, 24
- Monarchia di Spagna, 153
- Moncastro (Bilhorod-Dnistrovskiy, Ucraina), 127
- Monreale, 81
- monti Aila, 128, 134
- Montpellier**, 21, 22, 24, 42, 91n
 - fondaco, 42
- Murcia, 32, 40, 50

- Napoli, 9, 81, 91n
- Narbona, 17, 19
- Nicosia**, 105
 - *balneum*, 105
 - case, 105
- Nîmes, 91n
- Ninfeo, 41, 103, 111, 118
- Nizza, 19, 21, 22, 24n
- Nord Europa, 12, 18
- Nuovo Mondo, 153n, 154

- Occidente, 24n, 50, 97, 105, 107, 125, 139n, 153
 - mediterraneo, 15, 68, 103
- Occitania, 24
- Odemira, 142
 - castello, 142
- Oltremare genovese, 59
- Oriente, 16, 17, 48, 99, 103, 139, 140
 - genovese, 104
- Oristano**, 73
 - abitazioni, 73
 - botteghe, 73
 - *brugu*, 73n
 - cattedrale, 73
 - chiesa, 73
 - cimitero, 73
 - mura, 73n
 - *portu*, 73n
 - *portus Ianue*, 73
 - quartiere (genovese), 73
 - residenza arcivescovile, 73
 - taverne, 73
- Outremer*, 89, 90, 98

- Paderborn, 106n
- paesi Danubiani, 126
- Palermo, 84, 91n
- Palestina, 94, 35
- Paphos, 105
- Penisola iberica, 9n, 15, 19, 25, 30n, 32, 34, 35, 41, 57, 78, 89, 140
 - italiana, 58
- Pera**, 111, 112, 116, 119, 122
 - arsenali, 121
 - case, 119, 121
 - chiesa di San Michele, 119, 121
 - chiesa di Santa Maria, 119
 - chiesa di Sant'Irene, 119
 - chiesa di San Francesco, 119
 - chiesa di San Paolo (moschea Arab Giami), 119
 - contrade, 121
 - edificio che ospitava i massari, 121
 - *Exartysis*, 120, 121
 - fortificazioni, 120
 - loggia del podestà, 119
 - Loggia della Dogana, 121
 - moli, 112
 - mura, 120, 121
 - mura marittime, 112, 122
 - ospedale e chiesa di Sant'Elena, 119
 - palazzo del podestà, 120, 121
 - *palificata*, 112, 122
 - porte, 120
 - porto, 120, 121
 - residenze extraurbane, 121
 - sobborgo di Lagirio, 120, 121
 - sobborgo di Spiga, 120
 - strutture urbane, 119
 - torre che consentiva di agganciare la catena di sbarramento delle bocche del porto, 121
 - torre del Cristo (torre di Galata), 120, 121
 - torre di Santa Croce, 121
 - torri, 120
 - tribunale del podestà, 121
 - vigne, 121
 - zona di attracco, 112
- Piccola Armenia, 103, 110

- Pisa**, 9, 15, 16n, 18n, 21, 32n, 57, 58, 72,
74, 80, 91n, 98, 99
- possedimenti sardi, 58
- Pistoia, 7
- Pollença, 38
- Polonia, 127
- Ponto, 104, 131, 132n, 137, 139
- porti andalusi, 39
- atlantici, 12, 149
 - balearici, 34, 37
 - castigliani, 153
 - catalani, 19n
 - ciprioti, 105
 - corsi, 57, 58, 62
 - cretesi,
 - dell'Egeo, 97
 - dell'Europa atlantica, 144
 - del litorale siro-palestinese, 125
 - del Maghreb occidentale, 50
 - del Mar Nero, 97
 - del Medio Oriente, 83
 - del principato di Antiochia, 83
 - della costa iberica, 26, 31
 - della costa nordafricana, 49
 - della costa sud-orientale (inglese), 149
 - della Penisola iberica, 19
 - della Terrasanta, 103
 - dell'Oltremare genovese, 59
 - fluviali dell'area pontica, 127
 - fluviali della costa nord-occidentale (del Mar Nero), 125
 - galiziani, 149
 - genovesi del Levante, 104
 - genovesi in Sardegna, 75
 - granadini, 46, 153
 - hafsidei, 54
 - inglesi, 141n
 - italiani, 149
 - linguadociani, 17
 - maghrebini, 12, 16
 - marocchini, 51
 - mediterranei, 11n
 - musulmani, 40
 - nasridi, 45
 - palestinesi, 149
 - provenzali, 12, 17, 19n
 - sardi, 57, 58, 79
 - siciliani, 12, 20, 79, 82n, 83, 85, 89
 - siro-palestinesi, 90
 - tirrenici, 9, 79
- Porto Genovese ("Los Génoveses", Almeria, Spagna), 29n
- Portoleone, 75
- Porto Torres, 74
- Portus Cardii*, v. Bastia.
- Prato, 8
- Provenza, 15, 22, 23, 37, 98
- aragonese, 23
 - marittima, 22
- Puglia, 91n
- regni iberici, 35, 41, 140
- Regno aragonese di Corsica, 60n
- di Cipro e Gerusalemme, 104, 105
 - di Gerusalemme, 30, 91, 94
 - di Maiorca, 42, 43, 44
 - di Napoli, 78n
 - di Sicilia, 79, 80, 81, 82, 83n, 84, 85n, 86
 - nasride di Granada, 45, 46, 47, 48
- Regnum Sardinie et Corsice*, 87
- Rio Salado, 144n
- Roda, 23
- Rodano, 18, 20, 21
- Roma, 9, 135
- Romania*, 41, 85, 99, 103
- bizantino-genovese dell'Egeo, 68
- Russia, 137
- Sacrum Imperium*, 32, 90
- Saint-Gilles, 22
- Salamina, 105
- Salé, 153
- Salerno, 9
- Sandwich, 149, 150n, 151
- San Feliu de Guixols, 19
- San Fiorenzo, 63n
- San Giorgio, 125
- San Giovanni d'Acridi** ('Akkô, Israele),
41, 89, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98,
99, 101, 105, 106, 108
- banchi, 91
 - beni fondiari dei genovesi, 94

- botteghe, 91
- case, 91, 92, 93
- chiesa dedicata a San Lorenzo, 91
- forno, 92
- giardino, 92
- monastero di San Saba, 93
- palazzi, 91
- porto, 92
- quartiere commerciale genovese, 91, 92, 93, 94
- *ruga porticata* centrale, 91
- torre grande, 91
- torre “Monçoià”, 93
- torre “nuova”, 91
- torre “vecchia”, 91
- torre di proprietà privata, 92
- volte, 92
- Sanlucar, 154
- Santa Igia, 74
- Sarai (Sarai, Russia), 130n
- Sardegna, 15, 20, 49n, 57, 58, 60, 61, 68, 71, 72, 73, 74, 75, 78, 79, 93
 - costa occidentale, 12, 75
 - coste settentrionali, 58
 - nord-occidentale, 77, 103
 - settentrionale, 59, 60n
- Sarron (Francia), 143
- Sassari, 74, 77, 78n
- Savastopolis (Sukhumi), 125, 138
- Savona, 15, 152n
- scali africani, 49
 - commerciali del Mar Nero, 124
 - del Levante, 91, 104
 - del Ponto, 104
 - della costa ligure, 16
 - della costa meridionale della Crimea, 128
 - della costa siriana, 100, 103
 - dell’Egitto, 89
 - della Terrasanta, 89, 98
 - delle grandi isole tirreniche, 57
 - orientali, 113
 - portuali della Penisola iberica, 57
- Sicilia, 79, 80, 81, 84, 85, 86, 91n, 98, 99
 - costa orientale, 80
- Sidone, 95, 96
- Sigilmasa, 51
- Siracusa, 80, 81, 82, 83, 84
- Siria, 18, 35, 83, 91, 92, 98, 100, 103, 105, 107
 - franca, 108
- Sivas, 91n
- Siviglia**, 28, 29, 30, 39, 40, 41, 45, 47, 52, 141, 146, 152, 153, 154
 - *alcacerías*, 39
 - Alcázar reale, 39
 - *Barrio de Mar*, 153
 - calle de Génova, 39
 - calle Tintes, 153
 - case, 40
 - cattedrale di Santa Maria, 39
 - chiesa, 40
 - chiesa degli Scalzi, 39
 - Grande Moschea di Aljama, 39
 - moschea nella piazza di San Francesco, 153
 - fondaco destinato alla vendita del tonno, 40
 - nuova Darsena, 39
 - palazzi, 153
 - porto, 47
 - porto fluviale, 39
 - quartiere genovese, 28, 39, 154
 - sistema portuale, 140
 - tribunale, 153
- Sluys, 147
- Soldaia** (Sudak, Ucraina), 129, 134, 136, 137, 138
 - area dei casali, 134
 - baia, 134
 - casa di Marco Polo “il Vecchio”, 134n
 - casali di Gotia, 134
 - case di legno, 137
 - castelli (Santa Croce e San Nicola), 134
 - chiese, 137
 - cinta fortificata, 137
 - edifici in muratura, 137
 - entroterra della città,
 - porto naturale, 134
 - sede episcopale “latina”, 137
 - sistema di fortificazioni, 134, 138
 - torri, 134

- Solino, 90
 Sound, 150
Southampton, 146, 149, 150, 151
 - abitazioni borghesi, 151
 - banchine portuali, 151
 - Bull Street, 151
 - campagna circostante, 151
 - case, 150, 151
 - dogana, 151
 - English Street, 151
 - edifici, 151
 - French Street, 151
 - gru in legno, 150n
 - latrine comuni, 150n
 - magazzini, 151
 - moli, 150n
 - mura, 150
 - nuovo molo, 150n
 - parte sud-occidentale dell'abitato, 151
 - residenze dei mercanti genovesi, 150
 - strade, 150n
 - strutture portuali, 150
 - tessuto urbano tardomedievale, 150
 - Water Gate, 151
 - West Gate, 151
 - West Hall, 151
 Spagna, 16, 33, 34, 35, 50, 57, 90n, 98, 99
 - meridionale, 12, 39n
 Spoleto, 7
 Stati cristiani di Siria-Palestina, 89
 Stour, 149
 Stretti, 140
 stretto di Kertch, 137
 Sykae, 118
- Tabarca, 28, 56
Tana (Azaq, Azov, Russia), 127, 128n, 130n, 137
 - approdi, 128
 - case, 128
 - castelli (veneziano e genovese), 128
 - *castra* fortificati, 128
 - chiese (dei Francescani e dei Domenicani), 128
 - rovine, 128
 - magazzini, 128
- strutture portuali, 128
 Tarragona, 37, 43, 44
 Teodoro (Mangup, Ucraina), 138
 terraferma anatolica, 113
 Terrasanta, 29, 89, 90n, 91, 92, 98, 99, 103, 105, 106, 148
 territori dell'interno della Crimea, 137
 - islamici, 107
 Theodosia, v. Caffa.
Tiro (Şūr, Libano), 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 103
 - acquedotto, 98
 - bagno, 96
 - *balnea*, 95
 - beni fondiari, 95
 - casale *Laoraque* ("Lo Aracha"), 97
 - casale di San Giorgio, 95, 97
 - casale di *Sechilia*, 95
 - case, 97
 - case di proprietà privata, 95
 - case di proprietà pubblica, 95
 - chiesa, 95, 97
 - *curia* genovese, 94
 - giardino, 95, 97
 - fondaco, 94
 - forno, 95, 96
 - loggia, 95, 97
 - molo, 96, 97
 - mulino, 97
 - Palazzo del Comune, 95, 97
 - piazza, 95
 - porto, 95, 96, 97, 99n
 - possedimenti dell'arcivescovo, 95
 - possedimenti dei Templari, 95
 - quartiere genovese, 96
 - terreno vuoto, 95
 - torre, 97
 - via degli orefici, 95
 Tirreno, 57, 59
 - settentrionale, 62
 Tolosa, 20, 21, 22, 23
Tortosa, 12, 16, 19, 25, 26, 30, 31, 32n, 36, 37, 53n, 71
 - beni genovesi, 30, 36, 53n
 - isola dell'Ebro, 30
 - porto, 30

- possedimenti genovesi, 31
- terziere genovese, 31n
- Trapani, 81
- Trebisonda** (Trabzon, Turchia), 122, 125
 - bacino del porto, 122
 - castello fortificato, 122
 - darsena, 122
 - insediamento controllato dai genovesi, 122
 - *Leontokastron*, 122
 - moli in pietra, 122
 - quartiere (genovese), 125
- Tripoli di Siria (Ṭarābulus, Libano), 12, 18, 89, 91n, 99, 100
- Tripolitania, 54
- Tunisi**, 52, 54, 55, 56, 91n
 - bagno, 54
 - cappella dedicata a Santa Maria, 55
 - case, 54
 - chiesa di San Lorenzo, 55
 - fondaco genovese, 54
 - “fondaco nuovo”, 55
 - “fondaco vecchio”, 54
- forno, 54
- magazzini, 54
- mura, 54
- nuovo muro, 54
- *scribania*, 54
- Tunisia, 25, 79
- Turbia** (La Turbie, Francia), 22
- Tursan, 143
- Ucraina, 127
- Urgell, 37n
- Ungheria, 126
- Utrecht, 106n
- Val di Noto, 82n
- Valencia, 7, 16, 21, 25, 32, 33, 37, 48
- Valle del Rodano, 18
- Varna, 7
- Venezia, 8, 83, 84, 85, 91n
- Ventimiglia, 15, 24n
- Zaiton (Quanzhou, Cina), 130n
- Zwyn, 147

Indice dei nomi di persona

N.B. *Gli autori (in maiuscoletto) dei quali viene indicato il nome per esteso sono citati anche nel testo.*

- Abd al-Mù'min, califfo del Marocco, 49
Abū-Abd-Allah Muhammad ibn Said ben Mardanish, emiro di Valencia e Murcia, 32
Abū-Abd-Allah Muhammad ibn Yusuf ben Hud al-Mutawakkil, emiro di Murcia, 50
Abū-Abd-Allah Muhammad II al-Faqih, re di Granada, 45
Abū-Abd-Allah Muhammad III al-Maijlu, re di Granada, 45
Abū-l-'Abbas ibn Abd-al-Rahman, 45
ABULAFIA, D., 33, 34, 36, 42, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 152
Abū-l-Ala Idris al-Ma'mun, califfo del Marocco, 50
Abū Muhammad Abd-Allah ibn Ishaq ibn Muhammad ibn Ali, re di Maiorca, 33
Abū Zakariyyā' Yahyā, 54
Acciaiuoli, Donato, 132
Adorno, 148
- Anselmo, 55, 132, 148
- Antoniotto, 55
- Pietro, 148
Aimerico II, visconte di Narbona, 19
AIRALDI, G., 46, 48, 90
Alessandro III, 31n, 90n
Alessandro IV, 93n
Alfonso II il Casto, re d'Aragona, conte di Barcellona e duca di Provenza, 20, 21, 22, 23, 33, 36
Alfonso III, re d'Aragona, 87
Alfonso IV, re di Portogallo, 144
Alfonso V d'Aragona, 60
Alfonso VII di Castiglia, 26, 29, 39
Alfonso X, re di Castiglia, 40, 140, 153
Alfonso XI, re di Castiglia, 39n
Alfonso d'Aragona, conte di Provenza, 23, 24
Alfonso Giordano, conte di Tolosa, 18
AGOSTO, A., 138
Alī ibn Yūsuf Ibn Tāshfin, sultano del Marocco, 49
Almohadi, 29, 32, 39, 53, 54
Almoravidi, 26, 49
Altavilla, 79n
al-Yamasti, emiro di Ceuta, 52
AMALBERTI, F., 65, 67
AMARI, M., 32, 51, 52, 53, 81, 86
Angelo di Azzano, 126
Angioini, 43, 85
ANTONETTI, P., 59
ARBEL, B., 105, 106
Arembiaix, contessa di Urgell, 37n
ARGENTI, PHILIP P., 53, 111, 112, 113, 114, 115, 116
ASHTOR, E., 16, 85
ASSINI, A., 138
Austrias, 61
Avvocati di Nonza, 62

BABINGER, F., 132
BAGUÉ, E., 33
BALARD, MICHEL, 10, 11, 89, 90, 92, 95, 98, 99, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 137
BALLETO, L., 54, 56, 71, 73, 92, 103, 110, 125, 126
Banu Ašqīlūla, 47, 52
Banu Ghaniya, 33, 36
Barbonoso, Nobile, 79
Barisone I d'Arborea, 71, 72, 73
BASSO, E., 16, 20, 31, 44, 48, 51, 61, 62, 77, 78, 81, 85, 109, 113, 114, 116, 118, 125, 127, 128, 129, 131, 132, 137, 141, 142, 143, 148, 150, 152

- Battifolio, Pietro, 54
 BEL, A., 33
 BELDICEANU, N., 126
 BELGRANO, L.T., 25, 142
 BELLO LEÓN, J.M., 41
 BERESFORD, M.W., 143
 BERINDEI, M., 127
 Bernardo, arcivescovo di Tarragona e signore di Ibiza, 43
 BERTINO, F., 75, 76
 BERTOLOTTI, G., 117, 118
 Bertrando di Saint Gilles, conte di Tripoli, 18, 90n, 99, 100
 BESTA, E., 74
 BIANCO, G.A., 76, 77
Boccanegra, 144
 - Egidio, 144n
 - Guglielmo, 25
 Boemondo II di Antiochia, 90n
 Boemondo IV, principe di Antiochia e conte di Tripoli, 100
 Boemondo VII, principe di Antiochia e conte di Tripoli, 99
 BOLDORINI, A., 55
 Bona di Savoia, 63
 Bonifacio VIII, 87
 Bonifacio di Monferrato, re di Tessalonica, 83
 BORNATE, C., 61
 BOSCH VILÁ, J., 26
 BOSCOLO, A., 66, 74
 BRANDIS, P., 77
 BRĂȚIANU, G.I., 119, 125, 134
 BRAUDEL, F., 67
 BROWN, R., 75
 BRUNSCHVIG, R., 54
 BRUUN, F., 136
 Buondelmonte, Cristoforo, 123
 BURN, A.S., 150
 BUSQUET, R., 17
 BYRNE, E.H., 149
- CABESTANY, J.F., 33
 Caffaro, 26, 49n, 117
 Calvo, Niccolò, 39
Campofregoso, 62, 63n
- Paolo, 63n
 - Tommasino, conte di Corsica, 62, 63, 65, 66
 CAMPUS, F.G., 75, 76, 77, 78
 CANALE, M.G., 117
 CANCELLIERI, J.A., 59
 Capra, Amico, 79
 - Ogerio, 79
 CARDINI, F., 89
 Carlo I d'Angiò, 42, 85
 CARO, G., 25, 43, 85, 86
 CASTELLACCIO, A., 74
 CASULA, F.C., 87
 Cattaneo, Francesco, 152n
 CAZACU, M., 132
 Celesia, Pietro, 47
 CESSI, R., 53
 CHALANDON, F., 117
 Chaleostiriono, 126
 CHAPLAIS, P., 143
 CHIAUDANO, M., 50, 89
 Chirixi di Caffa, 126
 Cicero, Clemente, 56
 CLAVIO, RUY GONZÁLEZ DE, 121
 Clemente VI, 131
 COLEMAN-SMITH, R., 150
 COLLETTA, TERESA, 9
 Colombo, Cristoforo, 153
 Coma, Berenguer, 43
 Cominelli, Niccolò, 25
 Comita II, 71
 CONCINA, E., 8
 CONSTABLE, O.R., 29, 35
 CORONEO, R., 72
 Corrado di Monferrato, 94, 95, 96
 COSTANTINI, C., 67
 CRISTIANI, E., 58
 CROCE, ISABELLA, 8
- da Costa, Alamanno, 82, 83, 84
 DALLEGGIO D'ALESSIO, E., 119
 Dandolo, Ranieri, 83
 D'ARIENZO, L., 153
 Da Silva, Francesco, 77, 78n
 DAY, J., 72
 DE ALMEIDA PESSANHA, J.B., 142

- de Bas, Agalbursa, 73
 - Ugo, 73
de Blasia, Paganino, 152n
de Cafaro, Andrea, 36
de Cairo, Gerolamo, 152n
 de Canella, Giuliano, 114n
de Castro, Antonio, 126
 de Fornari, Cipriano, 152n
 de Franchi Luxardo, Damiano, 67
de Gandino, Cristoforo, 67
 De Gradi, Biagio, 56
 de' Grassi, Cristoforo, 8n
 de Lacon-Serra, Pietro, 73
 Del Carretto, 79
 della Grossa, Giovanni, 61, 65
 della Rocca, Arrigo, 66
 della Volta, Guglielmo, 17
 - Oberto, 37
 DELPIT, J., 143
 De Mari, Giovanni, 47
De Marini, 125
 - Branchino, 152n
 - Gioffredo, 152n
 - Pier Francesco, 152n
 de Martoni, Niccolò,
 DE MAS LATRIE, M.L., 54
de Mortora, Pietro, 67
 de Murta, Amico, 117
 - Giannino, 107
 DE NEGRI, T.O., 17, 82
de Ponte, Giacomo di Savona, 152n
de Salvo, Giovanni, 152n
 DESIMONI, C., 82, 92, 95, 96, 105, 106,
 116, 117, 118, 120, 127
 DEVLIEGHER, L., 144
 di Castello, Folco, 58, 82
 di Carmadino, Lanfranco, 96n
 Di Negro, Francesco, 47
 Dionigi I, re di Portogallo, 142
 DI TUCCI, R., 16, 52, 53, 66
 DOEHAERD, R., 44
 DÖLGER, F., 117, 118
 Donato di Chiavari, 114
Doria, 59, 60, 74, 75, 76, 77, 78
 - Aitone, 150
 - Guglielmo, 47
 - Jacopo, 100n
 - Lazzaro, 63, 64
 - Luca, 63, 64
 - Nicoloso, 77n
 - Oberto, 43
 - Paganino, 120n
 - Visconte, 152n
 DOUMERC, B., 128
 DOXEY, G., 33
 DUFOURCQ, CH.E., 50, 54, 55
 DUPONT, A., 18
 DUPRÈ-THESEIDER, E., 87
 Edoardo II, 142, 143n
 Edoardo III, 143, 144n
 Enrico di Molassana, 50
Embrici, 89, 90, 94
 - Bonifacio, 45
 - Guglielmo, 90
 - Guglielmo *Caput Mallei*, 89
 - Piacenza, 100
 - Ugo, 90, 100
 Embrono, Nicolò, 50
 EMMANUELLI, R., 61, 65, 67
 Enrico I, re di Cipro e Gerusalemme, 104
 Enrico II, re di Cipro e Gerusalemme,
 100, 109
 Enrico VI, imperatore, 24, 80, 81, 82
 Enrico VII, re d'Inghilterra, 152
 FÁBREGAS GARCÍA, A., 48
 FANTONI, G., 39
 Fara, Giovanni Francesco, 75n
 FAVREAU, M.L., 83, 100
 FEDALTO, G., 130, 137
 Federico I, 32, 71, 72, 80, 82, 90, 117
 Federico II (Federico Ruggero), 38, 80,
 81, 84, 85
 Federico di Piazzalunga, 134
 FENIELLO, A., 9
 Ferdinando III, 39, 152
 Fernandes Cogominho, Nuño, 142
 FERRER I MALLOL, M.T., 37, 55, 66, 87
 Ferrante I di Napoli, 78n
 Fieschi, Ibleto, v. Innocenzo IV.
 - Luca, 143n

- Filippo III, 25n
 Filippo IV, 141
 Filippo di Ibelin, 104
 Filippo di Montfort, 94, 95, 98
 FODALE, S., 66
Forcea, Bernat, 44
 FORCHERI, G., 130, 132, 134
 FOSSATI RAITERI, S., 60, 110, 125, 131
 FRANKEL, R., 92
 FRANZINI, A., 61, 63, 64, 65
 FRYDE, E.B., 150
 FRYDE, N., 142, 143
- Gall, Guillem, 43
 GARÍ, B., 29, 45, 46, 47, 48, 140, 144
Gattilusio, 111
 - Francesco I, 111n
 Gelmírez, Diego, vescovo di Santiago di Compostella, 16
 Gentile, Gerolamo, 152n
 GEROLA, G., 84
 Giacomo I d'Aragona, 24, 35, 36, 37, 42
 Giacomo II, re d'Aragona e di Sicilia, 87
 - infante, re di Sicilia, 86
 Giacomo II, re di Cipro e Gerusalemme, 110
 Giacomo II di Maiorca, 42, 43
 GIOVANNANGELI, G., 64
 Giovanni II d'Aragona, 78n
 Giovanni VI Cantacuzeno, 120n
 Giovanni da Montecorvino, arcivescovo di Cambalek, 130n
 Girolamo, vescovo di Caffà, 130
 GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., 39, 41
 GOURDIN, PH., 56, 144
 Grasso, Guglielmo, 81, 82n
 GRAZIANI, A.M., 67
 Gregorio IX, 84n, 85n
Grimaldi, 144
 - Giacomo, 152n
 - Giovanni Battista, 64
 - Gregorio, 67
 - Raffaele, 65
 - Ranieri, 141, 144n
 GROSSI BIANCHI, LUCIANO, 8, 132
- GROUSSET, R., 128, 134
 Gualtieri di Palearia, 81
 Guercio, Enrico, 31, 117
 - Guglielmo, 118n
 Guglielmo, conte di Forcalquier, 22, 23
 Guglielmo I di Sicilia, 20, 117
 Guglielmo II di Sicilia, 33, 79, 80
 Guglielmo III Cepolla, marchese di Massa e giudice di Cagliari, 74
 Guglielmo VIII, conte di Montpellier, 23
 Guglielmo IX, duca di Aquitania, 18
 Guglielmo Giordano, conte di Cerdagna, 18
 GUICHARD, P., 33
- Hafsidi, 52, 54n, 56, 79
 HASLUCK, F.W., 111, 120
 HEERS, J., 59, 113, 139, 148, 150
 HERLIHY, D., 58
 HEYD, W., 90, 94, 100, 104, 105, 117
 HIGOUNET, CH., 21, 24
 HINOJOSA MONTALVO, J., 9
 HOCQUET, J.C., 43
 HOPF, K., 82
 HUGHES, M., 150
 HUILLARD-BRÉHOLLES, J., 81
- IBN BAṬṬŪṬA, 120, 121, 129
 IDRĪSĪ, 51
 IGUAL LUIS, D., 9, 32, 48
 Illioni, Teramo, 63n
 IMPERIALE DI SANT'ANGELO, C., 19, 30, 31, 33, 43, 51, 53, 85, 90
 Innocenzo IV, 38, 85
 Ishaq ibn Muhammad ibn Ali, re di Maiorca, 33
 Ivani, Antonio, 132
 IVISON, E., 111
- JACOBY, D., 90, 91, 106
 JEHEL, G., 17, 54
 JENKS, S., 151
 JIMENEZ SOLER, A., 60
 JULIÀ VIÑAMATA, J.R., 19, 21
- KARPOV, S.P., 122, 127, 128

- KEDAR, B.Z., 91, 150
 KEVONIAN, K., 132
 KOHL, W., 106
 KOLODNY, Y., 69
 KRUEGER, H.C., 50, 79
 KYRIAKIDIS, S., 112
- LANGLOIS, CH.V., 25
 Leccanozze, Nicola, 33
 LE GRAND, L., 104, 108
 Lercari, Andrea, 63
 LIAGRE DE STURLER, L., 148
 LISCIANDRELLI, P., 24, 47, 54, 55, 86, 87, 100
 LIVI, C., 77
 LLOYD, T.H., 151
 LOMBARD, M., 127
Lomellini, 56
 - Angelo Giovanni, 122
 - Lionello, 64, 65
 LOPEZ, ROBERTO S., 16, 17, 25, 44, 45, 49, 50, 57, 58, 66, 84, 86, 100, 103, 111, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 153
 LÓPEZ AMADOR, J.J., 154
 LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E., 45, 48, 140, 154
 Lotario II, 80
 Lucio III, 90n
 LUDOLPHUS DE SUDHEIM, 106
 Luigi IX, 25, 55
Lusignano, 107, 109
 - Guido, 95
 Lusio, Guglielmo, 32
- MAESTRI, R., 83
 MAINONI, P., 148
 Malocello, Carbone, 51, 52, 53
 MALTEZOU, C.A., 83
 Manfredi di Svevia, 85, 86, 118n
 MANFRONI, C., 51, 55, 81, 82, 117
 Manuele I Comneno, 117
 Marchese, Enrico, 141
 MARENCO, E., 56
 Margarito da Brindisi, 82n, 83n
 MARONGIU, A., 60
 MARTÍNEZ FERRANDO, J.E., 37, 42, 44
- Martino I, re d'Aragona, 66
 MARTINS DA SILVA MARQUES, J., 142
 Maruffo, Raffaele, 152n
 MASSA PIERGIOVANNI, P., 11, 98
 MATTONE, A., 78
 MAZARAKIS, A., 111
 Mazzucco, Leonardo, 47
 MEDVEDEV, N.P., 120
 MELE, M.G., 73
 Melioreno, Ampegino, 152n
 MELIS, F., 148
 MELONI, M.G., 60
 MÉNAGER, L.R., 81
 Merinidi, 45n, 47n, 52
 MERLIN-CHAZELAS, A., 141
 Michele VIII Paleologo, 41, 111, 118, 119n
 Michelozzi, Michelozzo, 116
 MIROT, L., 55
 MOLLAT, M., 16
 Montaldo, Antonio, 116n
 MORAIS DO ROSARIO, F., 142, 144
 MORESCO, M., 50, 89
 MOROZZO DELLA ROCCA, R., 137
 MOTZO, R.B., 29
 Muhammad I ibn al-Ahmar, re di Granada, 45n
 Multone, Raimondo Lorenzo, 17n
 MÜNSTER, SEBASTIAN, 70
 MURGIA, G., 78
 MUSSO, G.G., 114, 142
 Musso, Giacomo, 95
 - Guglielmo, 95
 MUSSO, R., 62, 63, 65
 Muyaḥid ben Abd-Allah al-Muwaffaq Bi-llah, re di Denia, 15
- Nasridi, 46, 47, 52
 NAVARRO ESPINACH, G., 32
 Nicola da Varazze, 141
 NICOLINI, ANGELO, 144, 145, 146, 147, 149, 150, 151
 NIETO CUMPLIDO, M., 144
 Nunyo Sañç, conte di Rossiglione e Cerdagna, 37

- OLGIATI, G., 122, 148
 ORIGONE, S., 18, 59, 74, 92
 ORTALLI, G., 83
 ORTEGA VILLALOSADA, A., 149
 ORTU, G.G., 75
 OSTROGORSKY, G., 83
 OTTE, E., 141, 153, 154
 OTTEN-FROUX, C., 107
 Ottone IV, 106n
 Ottone di Bonvillano, 29
 Özbek, khan dell'Orda d'Oro, 130
- PACHYMERES, GEORGIUS, 119
 PACINI, A., 139
 PAGEZY, J., 25
 PALERMO, L., 9
 Panissaro, Gregorio, 113n, 114n
 PAPACOSTEA, S., 126, 127
 Pasquale di Trebisonda, *magister axie*, 126
 PAULI, R., 151
 PAVONI, R., 106
 PEGOLOTTI, FRANCESCO DI BALDUCCIO, 91, 106, 125
 PERASSO DA RIN, F., 61, 64, 66
 PERES, D., 142
 PERNOD, R., 17
 PERTUSI, A., 122
 Pescatore, Enrico, 81, 82, 83, 84, 85n, 100
 - Niccolò, 85n
Pessagno, 144
 - Antonio, 141, 142, 143
 - Carlo, 144
 - Emanuele, 141, 142, 143n, 144
 PETRUCCI, S., 72
 PETTI BALBI, GIOVANNA, 8, 18, 20, 21, 32, 41, 44, 48, 50, 53, 55, 56, 57, 59, 65, 75, 78, 87, 89, 103, 107, 125, 131, 132, 139, 144, 147, 154
 PIANA TONIOLO, P., 113, 114
 PIERGIOVANNI, V., 77, 119
 Pietro II, re di Cipro e Gerusalemme, 107
 Pietro II il Cattolico, 24
 Pietro III d'Aragona, 42, 86
 Pietro IV d'Aragona, 76
- Pietro del Portogallo, *dominus Maiorice*, 37
 PIKE, R., 154
 Pinelli, Francesco, 153
 - Girolamo, 152n
 PISPISA, E., 85
 PISTARINO, GEO, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 31, 33, 39, 41, 42, 45, 46, 48, 50, 51, 53, 54, 68, 71, 73, 79, 80, 83, 85, 87, 89, 90, 92, 96, 97, 99, 100, 111, 113, 116, 117, 119, 122, 125, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 134, 137, 138, 139
 PLATT, C., 150
 PODESTÀ, F., 54, 56
 POLEGGI, ENNIO, 8, 9, 132
 POLO, MARCO, 134n
 Polo, Marco "il Vecchio", 134n
 - Matteo, 134n
 - Niccolò, 134n
 POLONIO, V., 33, 106, 108, 110, 117
 Porco, Guglielmo, 81, 82n, 83, 84
 PRINCIPE, I., 75
 PROMIS, V., 119, 120
- RACINE, P., 103, 110
 Raimondo di Saint-Gilles, 18
 Raimondo V di Tolosa, 21, 22, 23
 Raimondo Berengario II, conte di Provenza e di Melgueil, 20, 21
 Raimondo Berengario III, conte di Barcellona e Provenza, 18, 19
 Raimondo Berengario IV, conte di Barcellona, 17, 26, 30, 32n, 36, 37n
 RATTU, S., 70, 76, 77
 Ravaria, Andrea, 152n
 RAVEGNANI, G., 83
 Re Cattolici, 153
 REY, E.G., 90
 Riccardo I d'Inghilterra, 95
 RICHARD, J., 105
 RIETBERGEN, PETER, 59
 ROCCA, P., 120, 132
 Rodoano *de Mauro*, 33
 ROSSELLÓ BORDOY, G., 33
 ROSSETTI, GABRIELLA, 9

- ROSSI SABATINI, G., 21, 58
 ROSTAN, F., 24
 RUDDOCK, A.A., 149, 150, 151
 Ruggero II di Sicilia, 18n, 79
 Ruggero Bernardo I, conte di Foix, 23
 RUIZ DOMENEC, J.E., 18, 19, 36
 RUIZ GIL, J.A., 154
 RUNCIMAN, S., 18, 25, 86
 RYMER, T., 142, 143
- SAINT-JOURS, B., 143
 Saladino, 94
 SALAVERT Y ROCA, V., 87
 SALICRÚ I LLUCH, R., 33, 45, 48
 SALONE, A.M., 65, 67
 Salvago, Antonio, 152n
 Sampiero Corso, 67n
 SANCHEZ MARTÍNEZ, M., 48
 Sancho, conte di Provenza, 23
 Sancho I di Portogallo, 37n
 Sancho IV di Castiglia, 140, 141
 SANNA, M.G., 72
 SANTAMARÍA ARÁNDEZ, A., 35
 Savorgnan, Ascanio, 109n
 SAYOUS, A.E., 54, 154
 SCALIA, G., 16
 SCHAUBE, A., 50
 SCHILTBERGER, JOHANNES, 131
 SCHRAMM, PERCY E., 33
 SCHULZ, F., 151
 SECHI, M., 77
 Senarega, 127
Sforza, 65
 - Francesco, 63n, 78n
 - Galeazzo Maria, 116n
 - Gian Galeazzo Maria, 63
 SFORZA, G., 15
 Sigerio, Guglielmo, 17
 SIMBULA, PINUCCIA F., 7, 9, 11, 72, 74, 77, 109, 139, 147, 148, 153
 SKRZINSKAJA, E.C., 127
 SODDU, A., 60, 72, 74, 75, 77, 78
 SOLDEVILA, F., 18
 SOLE, C., 56
 SOLMI, A., 65
 SORGIA, G., 59, 87
- Spinola, Agostino, 152
 - Niccolò, 51
 - Oberto, 43
 - Obertino, 141
 - Ughetto, 141
 - Samuele, 45
 SPULER, B., 130, 134
 STAROKADOMSKAJA, M.K., 131
 STEANE, J., 150
 Stella, Giovanni, 61
 - Giovanni Gregorio, 56
 STERN, E., 91
 STRINGA, PAOLO, 8, 10, 29, 30, 31, 40, 49, 50, 54, 56, 59, 64, 65, 66, 67, 74, 82, 83, 104, 106, 112, 115, 118, 120, 125, 134, 138
 Svevi, 85
- Tafur, Pero, 129
 Tagliacarne, Antonio, 66n
 Tamerlano, 127, 128n
 TANGHERONI, MARCO, 9, 58
 Tartaro, Lanfranco, 141
 TENCAJOLI, O.F., 65
 Todesco, Niccolò, 65n
 TODOROVA, E., 125
 TOLA, P., 78
 TORRES BALBAS, L., 27
 TORRES DELGADO, C., 47
 Triandaffolo di Simisso, 126
 TUCCI, U., 149
- UBIETO ARTETA, A., 37
 UNALI, A., 51
 Urbano III, 90n
- VACCARI, OLIMPIA, 9
 VALE, M., 143
 VALLEIX, C., 66
 VANDEWALLE, A., 144
 VAN HOUTTE, J.A., 144
 Varaldo, Carlo, 92n
 VARELA, C., 153
 VASILIEV, A.A., 134
 VEINSTEIN, G., 127
 Ventimiglia (famiglia), 79

Vento, Ugo, 45n, 153n
VENTURA, D., 55
VENTURA, JORDÍ, 21, 22, 23, 36
VERLINDEN, CH., 142
Vesconte, Pietro, 141n
VIERGÉ-FRANCESCHI, M., 67
VILLA, P., 114
VIOLANTE, C., 58
VIOLET-LE-DUC, E., 27
VITALE, V., 59, 74, 82, 110, 132, 134
Vittore IV, antipapa, 30
Vivaldi, Giovanni Ambrogio, 152n
- Luchino, 152n
VOLTERRA, H.V., 91

von Anweiler, Markward, 81
von Oldenburg, Wilbrand, 106
von Salza, Hermann, 106n

WILLIAMS, H., 111
WIRTH, E., 103, 122

Yüan, 127n

Zaccaria, 144
- Benedetto, 100, 111, 140, 141, 144n
- Martino, 113
Ziriti, 79
ZURITA, J., 21

Indice delle illustrazioni

- Fig. 1 - Pianta del centro medievale di Aigues-Mortes (da E. VIOLLET-LE-DUC, *Dictionnaire raisonné de l'Architecture française du XI^e au XVI^e siècle*, I, Paris, B. Bance, 1854). p. 27
- Fig. 2 - La città e il porto di Almeria (elaborazione da L. TORRES BALBAS, *Ciudades hispanomusulmanas*, Madrid, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 1970). p. 27
- Fig. 3 - L'area del quartiere genovese di Siviglia (elaborazione da LUÍS DE PERAZA, *Historia de Sevilla*, ed. a cura di F. MORALES PADRÓN, Sevilla, Artes Gráficas Salesianas, 1979). p. 28
- Fig. 4 - Un frammento della decorazione della Loggia dei Genovesi a Granada. p. 28
- Fig. 5 - Il forte genovese sull'isola di Tabarca. p. 28
- Fig. 6 - La città e il porto di Bonifacio (elaborazione da Y. KOLODNY, *La Géographie urbaine de la Corse*, Paris, S.E.D.E.S., 1962). p. 69
- Fig. 7 - Pianta della cittadella e del borgo di Calvi (elaborazione da Y. KOLODNY, *La Géographie urbaine de la Corse*, Paris, S.E.D.E.S., 1962). p. 69
- Fig. 8 - La città e il porto di Cagliari (dettaglio di una xilografia tratta da SEBASTIAN MÜNSTER, *Cosmographia Universalis*, Basilea 1550). p. 70
- Fig. 9 - Pianta del centro storico della città di Castelsardo (Castelgenovese) (elaborazione da S. RATTU, *Bastioni e torri di Castelsardo, Sardegna*; Torino, Rattaro, 1953). p. 70
- Fig. 10 - I quartieri dei mercanti occidentali a San Giovanni d'Acri (elaborazione da M. BALARD, *La Méditerranée médiévale. Espaces, itinéraires, comptoirs*, Paris, Picard, 2006). p. 101
- Fig. 11 - La città di Tiro in una stampa del XIX secolo. p. 101
- Fig. 12 - Pianta della città e del porto di Famagosta (elaborazione da M. BALARD, *La Méditerranée médiévale. Espaces, itinéraires, comptoirs*, Paris, Picard, 2006). p. 102
- Fig. 13 - La cittadella di Chio (elaborazione da F.W. HASLUCK, *The Latin Monuments of Chios*, in "Annual of the British School at Athens", XVI, 1909). p. 102

- Fig. 14 - Pera e Costantinopoli in una xilografia del *Liber Insularum Archipelaghi* di Cristoforo Buondelmonte (circa 1420). p. 123
- Fig. 15 - I principali scali commerciali del Mar Nero. p. 124
- Fig. 16 - Caffa in una pianta russa del XVIII secolo (Archivio Fotografico dell'ISCAG, Roma). p. 135
- Fig. 17 - Soldaia e le sue fortificazioni (da F. BRUUN, *Черноморье*, Odessa, V Tipografii G. Ul'rikha, 1879). p. 136
- Fig. 18 - L'ingresso del porto e le fortificazioni di Cembalo (da F. BRUUN, *Черноморье*, Odessa, V Tipografii G. Ul'rikha, 1879). p. 136
- Fig. 19 - La piazza centrale di Geaune-en-Tursan. p. 145
- Fig. 20 - Il sistema portuale fiammingo (elaborazione da A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese nei Paesi Bassi Meridionali nel Medioevo*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XLVII/2, 2007). p. 145
- Fig. 21 - Il centro urbano di Southampton nel Tardo Medioevo (elaborazione da A. NICOLINI, *Mercanti e fattori genovesi in Inghilterra nel Quattrocento*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", nuova serie, XLV/3, 2005). p. 146
- Fig. 22 - Una ricostruzione dell'aspetto del porto di Siviglia nel XVI secolo. p. 146

Indice

Introduzione: i centri nevralgici di una rete commerciale	7
I. L'Occidente mediterraneo	
1. Il Mezzogiorno francese	15
2. La Penisola iberica	25
3. L'Africa: i porti del Maghreb.....	49
II. Le isole tirreniche: il crocevia delle rotte	
1. La Corsica.....	57
2. La Sardegna.....	68
3. La Sicilia.....	79
III. L'Oriente genovese	
1. Il Levante.....	89
1.1 <i>Acri: il crocevia del commercio</i>	89
1.2 <i>Tiro: una base sicura</i>	94
1.3 <i>Tripoli: l'illusione di Benedetto Zaccaria</i>	99
2. Cipro e la Romania.....	103
2.1 <i>Famagosta: un'occasione perduta?</i>	104
2.2 <i>Chio: la "Gemma della Corona"</i>	111
2.3 <i>Pera: la "city" nel cuore dell'Impero</i>	116
3. Il Mar Nero.....	122
3.1 <i>Da Trebisonda a Tana: la fitta rete dei porti genovesi del "Mare Maius"</i>	122
3.2 <i>Il cuore del sistema: Caffa e i porti della Crimea</i>	129
IV. Dal Mediterraneo all'Atlantico: l'Occidente e il Mare Oceano	
1. Nuove rotte e nuove sfide: i porti dell'Europa Atlantica	139
Bibliografia.....	155
Indice dei nomi di luogo.....	187
Indice dei nomi di persona.....	199
Indice delle illustrazioni.....	207
	209

FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI DICEMBRE 2011
PRESSO LE OFFICINE GRAFICHE DELLA COMUNICAZIONE SNC
STRADA SAN MICHELE, 83 - 12042 BRA (CN)