

Centro Studi CeSA - Saggi e Ricerche .2  
*Collana diretta da Irma Naso*

Il presente volume è pubblicato con il contributo del Dipartimento di Filosofia e Scienze dell'Educazione dell'Università degli Studi di Torino

*Consiglio scientifico della Collana*

Francesco Aimerito, Enrico Basso, Paolo Calcagno, Alberto Capatti, Alessandro Carassale, Allen J. Grieco, Maria Serena Mazzi, Angela Orlandi, Giovanni Panjek, Gabriella Piccinni, Antoni Riera-Melis, Pinuccia F. Simbula

L'Editore ha fatto quanto nelle sue possibilità per individuare e rintracciare tutti i detentori di diritti fotografici e documentari. Nell'eventualità che immagini o testi di competenza altrui siano riprodotti in questo volume, l'Editore è a disposizione degli aventi diritto che non ha potuto reperire, nonché per eventuali omissioni involontarie e/o errori di attribuzione.

Nessuna parte di questo libro può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo elettronico, meccanico o altro, senza l'autorizzazione scritta dei proprietari dei diritti e dell'Editore.

ISBN 978-88-944071-0-5

© CeSA 2018  
Guarene (CN)  
[www.centrostudicesa.org](http://www.centrostudicesa.org)

# ARS OLEARIA

I

Dall'oliveto al mercato nel medioevo

## *ARS OLEARIA*

*From Olive Grove to Market in the Middle Ages*

a cura di

Irma Naso

Centro Studi per la Storia dell'Alimentazione e della Cultura Materiale  
"Anna Maria Nada Patrone" - CeSA

Il volume raccoglie contributi presentati al Convegno internazionale di studi

«Olivo e olio in Liguria e nella regione mediterranea  
dal medioevo ai nostri giorni»  
(Sanremo-Taggia, 25-27 maggio 2017)

*This book collects the papers given to the International Conference  
«Olive trees and olive oil in Liguria and Mediterranean area  
from Middle Ages until today»  
(Sanremo - Taggia, May 25-27, 2017)*

*In ricordo  
di Raffaele Licinio*

Enrico Basso

L'OLIO SUL MARE.  
IL COMMERCIO OLEARIO NEL BASSO MEDIOEVO

Com'è ampiamente dimostrato dall'enorme quantità di anfore olearie reperite a bordo dei relitti di età imperiale romana che affollano le vetrine dei musei archeologici e i depositi delle Soprintendenze in gran parte d'Italia e degli altri paesi affacciati sulle coste del Mediterraneo, il trasporto dell'olio per via marittima su rotte di navigazione di lunga tratta ha costituito fin dall'antichità uno dei più consistenti flussi all'interno del quadro generale dell'attività commerciale nel bacino del mare interno. Le fonti antiche e i ritrovamenti archeologici ci confermano come la produzione di olio su vasta scala avesse connotato l'economia e il paesaggio di alcune regioni dell'area, come la Spagna o l'Africa settentrionale, che erano divenute le principali fornitrici delle altre zone dell'Impero.

I profondi cambiamenti intervenuti nel corso dell'alto medioevo – e in particolare l'espansione musulmana che, ponendo fine alla talassocrazia bizantina, aveva di fatto interrotto un'attività di navigazione commerciale già da lungo tempo in crisi 'allontanando' i litorali europei da quelli asiatici e nordafricani del bacino mediterraneo – avevano determinato per un ampio lasso di tempo una sospensione di questi flussi, orientando i mercati verso il consumo di prodotti locali, o pervenuti attraverso un commercio di corto e medio raggio<sup>1</sup>, ma la ripresa economica che interessò l'Europa a partire dalla seconda metà del X secolo rese ben presto insufficienti tali produzioni di fronte a una domanda in costante crescita<sup>2</sup>.

Va infatti tenuto conto del fatto che, al di là degli ovvi usi alimentari e liturgici<sup>3</sup>, gran parte dell'olio che veniva commerciato era destinato a un'utilizzazione nella produ-

<sup>1</sup> A.R. LEWIS, *Naval Power and Trade in the Mediterranean, A.D. 500-1000*, Princeton 1951; *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, Spoleto 1978 (Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo, 25); *Mercati e mercanti nell'alto medioevo: l'area euroasiatica e l'area mediterranea*, Spoleto 1993 (Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo, 40).

<sup>2</sup> R.S. LOPEZ, *La rivoluzione commerciale del Medioevo* [trad. it. di *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350*, Upper Saddle River (NJ) 1971], Torino 1975.

<sup>3</sup> J.L. FLANDRIN, *Le goût et la nécessité: sur l'usage des graisses dans les cuisines d'Europe occidentale (XIV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, in «Annales E.S.C.», 38, 1983, pp. 369-401.

zione dei saponi e in alcune fasi del ciclo produttivo della lana, il che, in un contesto nel quale la produzione tessile stava divenendo uno dei ‘motori’ della crescita economica europea, ne faceva un elemento di crescente importanza dal punto di vista dell’economia<sup>4</sup>.

### 1. *L’olio «di Vinegia»*

Non stupisce quindi che i mercanti veneziani, tra i primi ad avventurarsi nuovamente in lunghe tratte marittime, abbiano colto precocemente la rilevanza di questo specifico settore commerciale, inserendovisi con la consueta decisione e l’abituale tendenza monopolistica attivamente sostenuta dall’intervento delle autorità di governo, che furono ben attente a promuovere nel corso dei secoli un’attività economica che assicurava al fisco della Serenissima entrate costanti e cospicue.

Chiaramente, le aree di approvvigionamento privilegiato erano costituite dalla Puglia, dove fin dal 1122 erano stati stabiliti patti con la città di Bari, e dalla Grecia, dove ad esempio è nota l’attività di esportazione di olio dalla regione della Laconia, sia verso Venezia, sia in direzione di Costantinopoli e Alessandria<sup>5</sup>.

Tra i primi nomi di mercanti coinvolti in questo specifico settore commerciale, ben presto rivelatosi di notevole interesse, si evidenziano innanzitutto quelli di imprenditori di indubbio successo, come Romano Mairano, la cui attività multiforme (che da umili origini lo aveva portato a essere uno dei più ricchi mercanti veneziani residenti in Costantinopoli, con interessi estesi dall’Egeo fino all’Egitto e al Maghreb) è ben documentata fra gli anni cinquanta e la fine degli anni settanta del XII secolo<sup>6</sup>, e Vitale II Voltani, che intorno al 1160 dalla sua sede in Costantinopoli controllava una rete commerciale ramificata a Corinto, Tebe, e in diverse regioni della *Romania*, che gli consentiva di avere, tra gli altri suoi interessi economici, il controllo di buona parte del mercato dell’olio d’oliva del quale presumibilmente, oltre a rifornire la capitale imperiale, avviava una parte anche verso la stessa Venezia<sup>7</sup>; ma a fianco di costoro ap-

<sup>4</sup> S. CIRIACONO, *L’olio a Venezia in età moderna. I consumi alimentari e gli altri usi*, in *Alimentazione e Nutrizione, secc. XIII-XVIII*, a cura di S. Cavaciocchi, Firenze 1997, pp. 301-312. Sull’ampiezza raggiunta dal commercio dell’olio nel XIV secolo sono illuminanti i frequentissimi riferimenti a questa merce contenuti nel testo del Pegolotti: FRANCESCO BALDUCCI PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, a cura di A. Evans, Cambridge (MA) 1936, *ad indicem*.

<sup>5</sup> S. BORSARI, *Il commercio veneziano nell’Impero bizantino nel XII secolo*, in «Rivista Storica Italiana», 76, 1964, pp. 982-1011; J. FERLUGA, *Veneziani fuori Venezia*, in *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta, I. Origini - Età ducale*, Roma 1992, pp. 693-722, in particolare pp. 700, 702.

<sup>6</sup> S. BORSARI, *Venezia e Bisanzio nel XII secolo: i rapporti economici*, Venezia 1988, pp. 107-132.

<sup>7</sup> Il Voltani, dalla sua sede in Costantinopoli, inviò nel 1160 un rappresentante permanente a Tebe (importante centro dell’industria serica). Come per il resto della sua complessa attività e per quella del contemporaneo Romano Mairano, anche il destino finale della sua compagnia è attestato da un

paiono anche operatori di minore consistenza economica e fortuna commerciale, come Giovanni Cristiano, sorpreso nel 1171 dai provvedimenti antilatini a Sparta, dove giaceva ammalato, ed espropriato del carico di olio che si apprestava a esportare<sup>8</sup>.

Proprio per il ruolo preminente esercitato fin dal XII secolo dai mercanti veneziani in questo specifico settore commerciale, l'olio «di Vinegia» è ampiamente citato accanto a quello marchigiano, a quello pugliese e a quello sivigliano tra i prodotti elencati in un testo fondamentale come la *Pratica* del Pegolotti, ad esempio per quanto riguarda il grande mercato costantinopolitano e quello di Alessandria<sup>9</sup>.

Nella letteratura storiografica esistente si dà pertanto per acquisito il fatto che i veneziani fossero i principali protagonisti del commercio di olio via mare tra medioevo e prima età moderna, ma, come ebbe già modo di rilevare Salvatore Ciriaco in un suo intervento di più di venti anni fa, gli studi specifici su questo aspetto dell'attività economica veneziana sono in realtà ancora assai rari per l'epoca medievale, tanto che dobbiamo sempre rifarci a quanto detto episodicamente in proposito da Frederic C. Lane o Jadran Ferluga nel quadro di discorsi più generali sul commercio veneto del tempo<sup>10</sup>.

Lungo tutto il corso del basso medioevo e dell'età moderna Venezia importò grandi quantità di olio, acquistato soprattutto in Puglia dove per lungo tempo i mercanti veneti operarono in un sostanziale monopolio, sia per scopi alimentari, sia per sostenere l'industria saponiera, che in età tardomedievale andò configurandosi come un'attività economica di primo piano, tanto da essere oggetto, come si vedrà, di specifici interventi normativi di carattere protezionistico nel 1489.

documento appartenente all'archivio del monastero veneziano di S. Zaccaria, e precisamente da un atto dell'agosto 1179 con il quale il socio, suo zio Domenico Sisinulo, promette di rendergli conto entro un mese dell'ammontare degli averi sottrattigli dalle autorità imperiali – presumibilmente nel corso del pogrom antilatino promosso nel 1171 dall'imperatore Manuele I – e che erano pertinenti al capitale della compagnia, valutato 200 marche d'argento: ARCHIVIO DI STATO DI VENEZIA, *San Zaccaria, Pergamene*, b. 34 pergg., n. 213; F. THIRIET, *La Romanie vénitienne au Moyen Âge: le développement et l'exploitation du domaine colonial vénitien (XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, Paris 1959, pp. 47-48; FERLUGA, *Veneziani* cit., pp. 703, 710-711.

<sup>8</sup> Il carico ammontava a due *miliaria* di olio: *Documenti del commercio veneziano nei secoli XI-XIII*, a cura di R. Morozzo della Rocca - A. Lombardo, 2 voll., Torino 1940 (Documenti e Studi per la Storia del Commercio e del Diritto Commerciale Italiano, XIX-XX), I, pp. 334-338.

<sup>9</sup> PEGOLOTTI, *La pratica* cit., pp. 39, 45-46, 50-52, 73-74.

<sup>10</sup> F.C. LANE, *Storia di Venezia* (trad. it. di *Venice. A Maritime Republic*, Baltimore 1973), Torino 1978, pp. 75-77; J. FERLUGA, *Navigazione et commerce dans l'Adriatique au VII<sup>e</sup> et VIII<sup>e</sup> siècle*, in «Byzantische Forschungen», 12, 1987, pp. 39-56; ID., *Veneziani* cit. Sulle importazioni di olio sivigliano, attestate anche nelle carte datiniane, cfr. G. DI LORENZO CHIARINI, *El libro di mercatantie et usanze de' paesi*, a cura di F. Borlandi, Torino 1936, pp. 85-86; R. GONZÁLEZ ARÉVALO, *Florentinos entre Cádiz y Sevilla en los siglos XIV y XV*, in *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, ed. E. Aznar Vallejo - R.J. González Zalacaín, La Laguna 2015, pp. 273-308, in particolare pp. 284-288.

Come sempre a Venezia, però, la normativa era giunta precocemente a regolare un settore di interesse fiscale per l'autorità pubblica: fin dal 1302 vigeva un divieto di riesportazione di più del 50% dell'olio importato in città e il rispetto delle regole da parte degli operatori del settore venne sottoposto alla supervisione dei Visdomini alla Ternaria, incaricati del controllo delle importazioni e delle esportazioni delle partite di olio d'oliva nonché della sua pesatura e della vendita al minuto: questi nel corso dello stesso secolo, a testimonianza della continua crescita delle importazioni, furono autorizzati a consentire di elevare il limite del divieto fino al 66% e addirittura al 75<sup>11</sup>.

I dazi fissati sulle importazioni dal governo veneziano assommavano a tre ducati per ogni mille libbre di olio d'oliva se il carico proveniva dal Golfo di Venezia (cioè dall'area commerciale estesa fino alla Puglia) e a un ducato se importato da fuori del Golfo, con l'evidente scopo di favorire l'afflusso a Venezia di partite di olio provenienti da tutto il Mediterraneo.

Per il carico e lo scarico della merce nello scalo marciano era inoltre obbligatorio munirsi di un'apposita bolletta, operazione che costituiva un ulteriore filtro di controllo da parte delle autorità portuali preposte al rilascio di tale documento sui flussi commerciali. Sin quasi alla fine del XVI secolo, i Visdomini ebbero oltre a ciò l'autorità di imporre il deposito di un quinto delle importazioni in magazzini, il cui contenuto era destinato a calmierare i prezzi al consumo sul mercato interno, una pratica che dal 1587 sarebbe stata convertita in un onere fiscale aggiuntivo, corrispondente a un ducato per ogni mille libbre di prodotto importato<sup>12</sup>.

Conscia dell'importanza per le sue entrate fiscali e per la prosperità di attività produttive di importanza cruciale di una merce per il trasporto della quale vennero realizzati anche vascelli specializzati (le *marciliane*, leggere imbarcazioni con prua bassa e a fondo piatto, che misuravano nel punto di maggior larghezza otto metri per una lunghezza di diciotto, capaci di trasportare fino a cinquecento botti di olio d'oliva), la Repubblica, allo scopo di incrementare le possibilità di approvvigionamento in aree nelle quali i mercanti veneziani non avrebbero dovuto confrontarsi con la concorrenza di operatori di altra origine, favorì – quando nel corso del tempo il suo controllo sulle rotte commerciali esterne all'Adriatico andò indebolendosi – tanto la diffusione dell'olivicoltura nei suoi possedimenti adriatici e ionici, dall'Istria fino a Corfù, quanto il suo forte sviluppo nell'area gardesana; quest'ultima tuttavia, pur dando origine a

<sup>11</sup> B. CECCHETTI, *La vita dei veneziani nel 1300*, Venezia 1885-1886 (rist. anastatica Bologna 1980), pp. 173-179, 309-311; CIRIACONO, *L'olio* cit., p. 306.

<sup>12</sup> I. MATTOZZI, *Crisi, stagnazione e mutamento nello stato veneziano sei-settecentesco: il caso del commercio e della produzione olearia*, in «Studi Veneziani», 4, 1980, pp. 199-276, in particolare pp. 218-222.

una produzione 'di nicchia' di elevata qualità, rimase quantitativamente insufficiente a coprire anche solo le necessità di approvvigionamento dell'area veronese<sup>13</sup>.

Fin dal XIII secolo una consistente parte dell'olio importato dalle aree di produzione della costa adriatica (Marche, Abruzzo e Puglia) venne dunque destinata, come detto, alla produzione di sapone di ottima qualità (la proporzione data dalle fonti veneziane per il confezionamento di questo prodotto è di 1/3 di olio e 2/3 di ceneri di soda, queste ultime importate dalla Siria)<sup>14</sup> che si impose su tutti i mercati dal Levante fino all'Europa atlantica come un prodotto nettamente superiore a quello dei laboratori locali.

Già dalla fine del Duecento si trovano evidenze documentarie dell'attività di saponifici 'industriali' nella città lagunare, che diedero origine a una corrente commerciale che nel giro di un secolo arrivò a coinvolgere ingenti capitali, come dimostra ad esempio la società costituita fra il 1389 e il 1394 da Pietro Marini, Rolando Ognibene e Pietro Dolze, al cui capitale i soci avevano conferito 20.000 ducati d'oro, una cifra che rende bene l'idea dell'importanza che la produzione e la commercializzazione del sapone avevano ormai raggiunto nel contesto generale dell'attività economica veneziana<sup>15</sup>.

In precedenza, nei secoli dal X al XIV, il mercato mediterraneo era stato di fatto dominato dall'industria saponiera della Siria, che tuttavia era successivamente entrata in una crisi irreversibile a causa sia delle devastazioni collegate alla conquista mamelucca, sia delle pestilenze che avevano ripetutamente colpito la regione dopo il 1348, tanto che sia la Siria che l'Egitto divennero da quel momento in poi aree di importazione del sapone veneziano, alla cui produzione contribuivano attraverso l'esportazione in direzione di Venezia di ceneri di soda di alta qualità<sup>16</sup>; a partire dalla seconda metà del XIV secolo, quindi, la sola concorrenza realmente temibile ai prodotti veneziani dal punto di vista qualitativo fu quella proveniente dai saponifici impiantati ad

<sup>13</sup> Ivi, p. 227; G.M. VARANINI, *L'olivicoltura e l'olio gardesano nel medioevo (aspetti della produzione e della commercializzazione)*, in *Un lago, una civiltà: il Garda*, a cura di G. Borelli, 2 voll., Verona 1983, I, pp. 115-158; ID., *Olio ed olivi del Garda veronese. Le vie dell'olio gardesano dal medioevo ai primi del Novecento*, Verona 1994.

<sup>14</sup> D. SELLA, *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, Venezia - Roma 1961, pp. 132-134. Per l'importazione della soda cfr. E. ASHTOR - G. CEVIDALLI, *Levantine Alkali Ashes and European Industries*, in «The Journal of European Economic History», 12, 1983, pp. 475-522.

<sup>15</sup> M. MORONI, *Produzione e commercio del sapone nel Mediterraneo tra basso medioevo ed età moderna*, in *Produzioni e commerci nelle province dello Stato Pontificio. Imprenditori, mercanti, reti (secoli XIV-XVI)*, a cura di E. Di Stefano, Narni 2013 (Quaderni monografici di «Proposte e Ricerche», 38), pp. 140-154, in particolare p. 142.

<sup>16</sup> E. ASHTOR, *Aspetti della espansione italiana nel basso medioevo*, in «Rivista storica italiana», 90, 1978, pp. 5-29, in particolare pp. 15-16; ID., *Storia economica e sociale del vicino Oriente nel medioevo* (trad. it. di *A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages*, London 1976), Torino 1982, pp. 316-324; ID., *Le Proche-Orient au Bas Moyen Age. Une région sous-développée*, in *Sviluppo e sottosviluppo in Europa e fuori d'Europa dal secolo XIII alla Rivoluzione industriale*, a cura di A. Guarducci, Firenze 1983, pp. 375-434, in particolare p. 403.

Alicante e in Castiglia, che godevano di condizioni privilegiate di approvvigionamento delle materie prime necessarie<sup>17</sup>.

Data la rilevanza economica assunta fra XIII e XIV secolo dal settore, nel quale il controllo del mercato delle ceneri di soda e di un'ampia parte del traffico dell'olio di oliva avevano assicurato un sostanziale monopolio dagli importanti risvolti fiscali, non stupisce la frequenza delle questioni relative ai saponifici nella documentazione prodotta dalla magistratura dei Cinque Savi alla Mercanzia, che dovevano vigilare non solo sulla produzione, ma anche sul rispetto delle regole per le esportazioni, che nel corso del XV secolo raggiunsero un vertice destinato a essere mantenuto fin dentro il secolo successivo<sup>18</sup>.

All'epoca, il sapone bianco veneziano era considerato di qualità nettamente superiore, soprattutto rispetto al sapone nero nordeuropeo, ricavato da sego e potassa, anche se nella stessa Venezia, come si vedrà dalle tabelle (in particolare tab. B), veniva prodotto sapone nero (forse destinato a usi nel settore tessile).

Proprio al fine di proteggere la riconosciuta qualità della produzione dei saponifici della Serenissima dalla concorrenza di altri centri di produzione in un settore nel quale, secondo i calcoli di Eliyahu Ashtor, era possibile ottenere guadagni che arrivavano fino al 100%<sup>19</sup>, a partire dal 1347 venne imposto ai mercanti veneziani un rigoroso divieto di esportazione dei saponi prodotti in altri luoghi<sup>20</sup>, mentre nel 1391, per sopperire alle necessità dei produttori di sapone colpiti da un generalizzato aumento dei prezzi dell'olio d'oliva, il Senato, proseguendo nella linea di provvedimenti di incentivazione adottati fin dal 1374, concesse loro un sussidio di due ducati per ogni *migliaro* (1.000 libbre = kg. 453,59) di prodotto esportato, elevato nel 1395 a tre ducati<sup>21</sup>.

In realtà, una parte delle difficoltà riscontrate dai produttori veneziani, tanto nell'approvvigionarsi di materie prime quanto nel collocare il proprio prodotto sui mercati, era dovuta alla progressiva crescita della concorrenza esercitata in questo settore da parte degli operatori anconetani, che proprio intorno alla metà del XIV secolo avevano iniziato a sfidare il consolidato primato veneziano nel settore. Non è casuale che il ricordato decreto del 1347 fosse rivolto in primo luogo contro i produttori anconetani e che nel 1349 il Senato avesse elevato proteste per il tentativo effettuato da alcuni

<sup>17</sup> LANE, *Storia di Venezia* cit., p. 190; MORONI, *Produzione e commercio* cit., pp. 141-142. Ancora nel XVII secolo, i mercanti inglesi importavano consistenti quantitativi di sapone castigliano, considerato di qualità superiore a quello di produzione nazionale: G. PAGANO DE DIVITIIS, *Verso i Mari del Nord. Mediterraneo ed Europa settentrionale in età moderna*, Roma 2005, p. 14.

<sup>18</sup> MORONI, *Produzione e commercio* cit., pp. 142-143.

<sup>19</sup> E. ASHTOR, *Il commercio anconetano con il Mediterraneo occidentale*, in «Atti e memorie della Deputazione di Storia Patria per le Marche», 87, 1982, pp. 9-71, in particolare p. 12.

<sup>20</sup> Id., *Il commercio levantino di Ancona nel basso medioevo*, in «Rivista storica italiana», 88, 1976, pp. 213-253, in particolare p. 217.

<sup>21</sup> MORONI, *Produzione e commercio* cit., pp. 143-144.

mercanti di Ancona di inserirsi nel mercato germanico, tradizionale area di monopolio delle merci veneziane, collocandovi non solo partite di spezie, ma anche di sapone; proprio la crescita dei saponifici anconetani, che assorbivano una consistente parte della produzione olearia marchigiana, era all'origine del progressivo aumento dei prezzi dell'olio riscontrati sul mercato veneziano e stava quindi originando una situazione così potenzialmente pericolosa sotto più aspetti che infine, nel 1361, il Senato era intervenuto ancora una volta aumentando considerevolmente i dazi sulle importazioni di sapone dalla città adriatica nel tentativo di arginarne la concorrenza<sup>22</sup>.

Tale concorrenza era del resto iniziata già alla fine del XIII secolo, come provano i riferimenti del Pegolotti al commercio di sapone anconetano (e anche pugliese) a fianco di quello veneziano sui mercati di Costantinopoli e di Cipro come cosa assolutamente comune<sup>23</sup>, e in effetti i produttori anconetani, che avevano la possibilità di rifornirsi di ceneri di soda nel Levante al pari dei veneziani, godevano del vantaggio indubbio di poter contare, per quanto invece riguardava l'olio, sull'abbondante produzione locale della Marca<sup>24</sup>.

Il momento fondamentale per l'affermazione dei prodotti anconetani sui mercati fu però rappresentato dalla Guerra di Chioggia: con le flotte mercantili genovese e veneziana virtualmente paralizzate dal conflitto, gli anconetani si trovarono di fronte la strada aperta per conquistare ampi spazi sui mercati tanto in Oriente, quanto nell'area padana, come confermano anche alcuni documenti datiniani risalenti al 1378-1379<sup>25</sup>, e – a dispetto della reazione messa in atto da Venezia dopo il 1381 – seppero successivamente consolidare le posizioni raggiunte attraverso una serie di accordi stipulati fra il 1380 e il 1399 con lombardi, siciliani e catalani<sup>26</sup>.

Il XV secolo confermò il ruolo di protagonisti ormai assunto non solo da Ancona, ma anche da altri centri marchigiani, come Recanati, nel commercio del sapone, dell'olio e dei prodotti ad essi connessi, tanto in direzione del Levante (Costantinopoli, Gallipoli, Alessandria) quanto dell'Occidente (Barcellona e Valenza), come attesta anche il diffondersi di consolati anconetani in tutti i principali scali del Mediterraneo<sup>27</sup>; e vide anche definirsi un rapporto privilegiato fra i produttori anconetani e il

<sup>22</sup> ASHTOR, *Il commercio levantino* cit., pp. 216-217.

<sup>23</sup> PEGOLOTTI, *La pratica* cit., pp. 33, 318-319.

<sup>24</sup> M. MORONI, *Prestatori ebrei ed economie cittadine nella Marca anconitana, secoli XIII-XV*, in *La presenza ebraica nelle Marche. Secoli XIII-XX*, a cura di S. Anselmi - V. Bonazzoli, Ancona 1993 (Quaderni monografici di «Proposte e Ricerche», 14), pp. 11-38, in particolare pp. 15-19.

<sup>25</sup> F. MELIS, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze 1972, pp. 142-145. Si veda anche il contributo di Angela Orlandi in questo stesso volume.

<sup>26</sup> *Ancona e il suo mare. Norme, patti e usi di navigazione nei secoli XIV e XV*, a cura di M.V. Biondi, Ancona 1998, pp. 103-105, 108-114.

<sup>27</sup> ASHTOR, *Il commercio anconetano* cit., pp. 32-41; MORONI, *Produzione e commercio* cit., pp. 146-147.

mercato di Ragusa, dove il sapone veniva non solo impiegato, insieme a quello prodotto nei saponifici locali, nelle operazioni di lavaggio dei tessuti dopo la tintura, ma – come confermano documenti della fine del secolo – in massima parte riesportato verso i mercati interni dei Balcani, dove i ragusei, grazie agli accordi diplomatici stabiliti con il potere ottomano, avevano acquisito spazi economici gestiti in modo monopolistico<sup>28</sup>.

L'esigenza di difendere la propria produzione di eccellenza, e le sue ricche rendite fiscali, dalla concorrenza anconetana, e al contempo il tentativo di controbattere la crescente minaccia rappresentata dai saponifici impiantati a Gaeta<sup>29</sup> e Gallipoli, per lo sviluppo dei quali operatori commerciali genovesi stavano effettuando cospicui investimenti, condusse quindi da parte veneziana, nel 1489, al culmine della politica protezionistica adottata dalla Serenissima, a una deliberazione del Consiglio dei Pregadi con la quale si proibì agli operatori economici veneziani di investire in quelle sedi di produzione; e venne completamente vietata l'importazione di sapone sul mercato veneziano, cosicché, ad esempio, nel 1503 l'arrivo di un carico di sapone su una nave genovese che trasportava anche zucchero, stagno, rame, cuoi e cera (una composizione del carico che farebbe propendere per una sua provenienza dai porti della Spagna meridionale e del Maghreb, piuttosto che da quelli del Regno) provocò un deciso intervento dello stesso Senato, che minacciò il sequestro del carico<sup>30</sup>.

## 2. I genovesi e il commercio dell'olio

Se alla fine del medioevo Genova era dunque divenuta una pericolosa concorrente di Venezia anche nel settore merceologico dell'olio e dei saponi, nei primi secoli dell'ascesa economica della metropoli ligure la situazione era stata profondamente differente.

L'analisi della pur relativamente abbondante documentazione genovese e ligure dei secoli XII-XIII<sup>31</sup>, sia di natura diplomatica che notarile, ci restituisce infatti l'imma-

<sup>28</sup> ID., *L'impero di San Biagio. Ragusa e i commerci balcanici dopo la conquista turca, 1521-1620*, Bologna 2011; ID., *Produzione e commercio* cit., pp. 150-151.

<sup>29</sup> Sull'importanza dei saponifici nell'economia di Gaeta fra tardo medioevo ed età moderna, P. e M. CORBO, *Gaeta, la storia. La difesa dello stato e della libertà. Dagli Angioini ai primi del Cinquecento*, Gaeta 1989, pp. 226-227; ASTHOR, *Le Proche-Orient* cit., pp. 410-411; MORONI, *Produzione e commercio* cit., pp. 149-150.

<sup>30</sup> S. CIRIACONO, *Industria e artigianato*, in *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta*, V. *Il Rinascimento*, Roma 1996, pp. 523-592, in particolare p. 590; MORONI, *Produzione e commercio* cit., pp. 144, 150.

<sup>31</sup> *Il Registro della Curia arcivescovile di Genova*, a cura di L.T. Belgrano, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria» (ASLI), 2/2, 1862, p. 344; *Gli Statuti di Albenga del 1288*, a cura di J. Costa Restagno, Bordighera 1995 (Fonti per la storia della Liguria, III), pp. 56, 73-74.

gine di una produzione ligure relativamente limitata in quantità e di un commercio di ampiezza sostanzialmente locale destinato prevalentemente all'autoconsumo<sup>32</sup>; isolate testimonianze di esportazioni verso la Sicilia spiccano in questo quadro, ma non ne contraddicono le linee generali.

Le cose iniziarono a cambiare profondamente a partire dalla fine del XIII secolo e nel corso del XIV: l'acquisizione della possibilità di accedere alle aree di produzione nella Spagna meridionale, conseguente ai privilegi concessi alla comunità mercantile genovese residente a Siviglia dai sovrani castigliani<sup>33</sup>, inserì a partire da quel momento l'olio (e con esso il sapone) tra le merci oggetto di particolare attenzione da parte degli operatori economici genovesi e liguri.

In effetti, è nel corso del Trecento che i contratti registrati dai notai genovesi evidenziano, tra le altre correnti commerciali che vedevano protagonisti i mercanti cittadini e rivieraschi, la crescente vivacità del commercio di olio, con un particolare risalto del flusso indirizzato in direzione dell'Africa settentrionale (da Ceuta fino ad Alessandria passando per Tunisi) presumibilmente in funzione dell'attività produttiva di saponifici locali: una finalità che probabilmente alimentava anche la robusta corrente di traffico riscontrabile tra Maiorca e Savona.

Un buon esempio dell'intensità della prima di queste correnti commerciali è offerto da un documento del 3 settembre 1360. Il notaio genovese Giovanni di Bargone registrò in quell'occasione nel proprio cartulare la verbalizzazione delle numerose testimonianze raccolte in Siviglia tra il 22 maggio e il 2 giugno precedenti dal notaio Gianotto *de Rolando* in presenza di Antonio Imperiale e Ambrogio Bracelli, consoli della locale comunità genovese, a conferma dei diritti di Colombo Lomellino, che rivendicava la restituzione delle merci (oltre a panni di Fiandra, pepe, mastice e lacca vengono elencate anche 260 giare di olio, per un valore complessivo del carico ammon-

<sup>32</sup> Una delle prime menzioni relative all'impianto sistematico di oliveti nel Ponente ligure, dopo il generico accenno alla presenza di oliveti nell'area di Sanremo contenuto negli accordi stipulati nel 979 tra il vescovo di Genova Teodolfo e un gruppo di coloni da lui insediati nell'area, risale al 1142 ed è relativa alla località di Villaregia (attualmente S. Stefano al Mare), soggetta all'autorità degli abati della potente abbazia benedettina di S. Stefano di Genova: *I Libri Iurium della Repubblica di Genova, II/2*, a cura di M. Lorenzetti e F. Mambrini, Genova 2007 (Fonti per la storia della Liguria, XXI), doc. 124; *Codice diplomatico del monastero di Santo Stefano di Genova, I. 965-1200*, a cura di M. Calleri, Genova 2009 (Fonti per la storia della Liguria, XXIII), doc. 117; N. CALVINI - A. SARCHI, *Il principato di Villaregia*, Sanremo 1981, p. 48; E. BASSO, *Un'abbazia e la sua città. S. Stefano di Genova (secoli X-XV)*, Torino 1997 (Le Testimonianze del Passato, 9), p. 53. Sullo sviluppo dell'olivicoltura a partire dagli ultimi secoli del medioevo, cfr. M. QUAINI, *Per la storia del paesaggio agrario in Liguria*, Savona 1973.

<sup>33</sup> E. BASSO, *Lo Stretto di Gibilterra: frontiera politica e frontiera economica nel quadro dell'espansione commerciale genovese (secoli XII-XIV)*, in *Las fronteras en la Edad Media hispánica (siglos XIII-XVI). Revisión historiográfica de un concepto polisémico*, ed. M. García Fernández, Siviglia (in corso di stampa).

tante a 53.000 maravedis) che erano state predate il 20 luglio 1359 davanti a Conil da Pere Bernart di Ibiza, patrono di una galea del re d'Aragona, dalla nave di Ruy Martinez *Puntinus*, borghese di Siviglia, che il Lomellino aveva noleggiato per trasportare i suoi beni a Ceuta<sup>34</sup>.

Anche altri documenti notarili testimoniano del movimento esistente sulla rotta commerciale fra i porti iberici e Alessandria nell'ultimo scorcio del secolo XIV. Il 25 agosto 1395 venne registrato a Genova da Giuliano *de Canella*, uno dei più importanti tra i notai attivi sulla piazza genovese nei decenni a cavallo fra XIV e XV secolo, un contratto di assicurazione per ben 150 fiorini d'oro su un carico di 193 giare di olio di proprietà di Quilico Gentile inviato da Siviglia ad Alessandria d'Egitto a bordo della nave di Cristiano Lomellino<sup>35</sup>, mentre altri due atti dello stesso notaio, rogati a pochi giorni di distanza l'uno dall'altro nel settembre 1398, ci informano su altri due carichi di olio proveniente dalla Penisola iberica e diretti verso il grande porto egiziano: il primo è relativo a un carico di olio di proprietà di Antonio e Pietro Italiano che risulta imbarcato a Cadice a cura di Quilico Doria sulla nave di Giannotto Lomellino diretta ad Alessandria; il secondo è invece relativo alla nave di Giuliano *de Pinu*, che con un carico di olio a bordo avrebbe dovuto seguire la rotta da Maiorca ad Alessandria passando per gli scali intermedi di Rodi e Famagosta<sup>36</sup>.

Le motivazioni per le quali vennero avviate in direzione dei porti del Maghreb e del Mashreq le notevoli quantità di olio spagnolo che risultano da questi documenti, pur tenendo conto della loro episodicità, si ricollegano molto probabilmente – come già si è detto – almeno in parte alle necessità dei saponifici impiantati in tali aree, per i quali non era evidentemente sufficiente l'apporto delle produzioni locali, o a usi come olio per lampade. Nel caso del Maghreb, tuttavia, è ipotizzabile anche un'utilizzazione nel settore alimentare, strettamente connessa all'attività di pesca assai sviluppata lungo questo tratto della costa settentrionale dell'Africa, anche sulla base del confronto con il caso dell'utilizzazione dell'olio prodotto a Djerba per conservare il tonno delle peschiere di Sousse, destinato all'esportazione per il tramite di mercanti genovesi, evidenziata per il XV secolo da Jacques Heers<sup>37</sup>.

Per quanto riguarda invece Savona, ovviamente l'afflusso di olio registrabile in direzione del secondo porto della Liguria è con grande probabilità ricollegabile in modo diretto all'importanza assunta dalla produzione dei saponifici locali a partire dal XV

<sup>34</sup> L. LIAGRE DE STURLER, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les Archives notariales génoises (1320-1400)*, 2 voll., Bruxelles - Roma 1969, II, doc. 300 (edizione incompleta). Il documento originale occupa ben quarantadue carte del cartulare, da c. 199v a c. 240v.

<sup>35</sup> ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (ASGE), *Notai Antichi (NA)*, 324, cc. 83v-84r.

<sup>36</sup> IVI, cc. 140v (16/09/1398), 161r (28/09/1398).

<sup>37</sup> J. HEERS, *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, p. 475. Sul commercio del tonno conservato sul mercato genovese tardomedievale, cfr. N. CALLERI, *L'arte dei formaggi a Genova tra Quattro e Cinquecento*, Genova 1996.

secolo e in generale allo sviluppo che questo tipo di attività conobbe in tutto il Ponente ligure<sup>38</sup>. In questo specifico settore, la documentazione disponibile lascia supporre l'esistenza di una consolidata prassi di rifornimento di prodotto sul mercato maggiorino, attestata ad esempio dai notevoli importi delle assicurazioni su carichi di questo tipo registrabili sulla tratta Maiorca-Savona, che indicano l'imbarco di notevoli quantità di olio balearico alla volta della Liguria. Ad esempio, nella verbalizzazione relativa a una controversia risalente al 1408 che venne dibattuta nel dicembre 1416 a Genova di fronte ai consoli delle *calleghe*, chiamati ad agire quali arbitri tra Pietro Bondenario, già appaltatore dell'*introitum maris* per l'anno indicato, e Antonio Bordino, operatore assai attivo nei traffici con Maiorca che – appellandosi alla non retroattività di alcune disposizioni – si opponeva all'applicazione della specifica tassazione su un totale di nove contratti di assicurazione da lui gestiti, per i quali il primo rivendicava invece un mancato pagamento di 620 lire, 12 soldi e 6 denari di moneta genovese, vengono menzionate, tra le altre, le seguenti assicurazioni: 600 fiorini su un carico di olio imbarcato sulla nave di Battista Vegerio, 1.500 fiorini per un carico imbarcato sulla nave di Guillem Soler e 1.000 fiorini per uno imbarcato sulla nave di Antonio Cigala, tutte impegnate sulla rotta da Maiorca a Savona<sup>39</sup>. Gli importi di tali operazioni risultano tra i più elevati in una scala che va dai 400 fiorini per un carico di cera inviato da Maiorca a Marsiglia, fino ai 2.300 per uno di guado imbarcato a Savona per Maiorca, e costituiscono un indizio preciso della dimensione assunta da questo specifico flusso commerciale all'inizio del XV secolo.

L'olio di produzione iberica non veniva tuttavia trasportato solo in direzione della Liguria o dell'Africa settentrionale, ma era oggetto di un'ampia distribuzione sui mercati della *Romania*, a cominciare dalla stessa Costantinopoli, insieme alle produzioni di altre aree produttive del Mediterraneo occidentale, come la Campania, la Puglia e la Sicilia, nel quadro di quella che è stata evidenziata dagli studi di Michel Balard come una triangolazione commerciale fra Genova, Siviglia e gli scali dell'area egea e pontica<sup>40</sup>. I documenti attestano infatti l'estensione di questo tipo di commercio addirittura fino al remoto porto di Tana, alle foci del Don<sup>41</sup>, ma l'episodicità degli invii

<sup>38</sup> Al XV secolo risalgono le prime notizie certe sulla produzione savonese, che si sarebbe ampiamente sviluppata tra la fine del medioevo e la prima età moderna, in parallelo a quella di Marsiglia e della stessa Genova (per la quale le prime notizie certe risalgono al 1480), assumendo un notevole rilievo economico: F. CICILIOT, *La saponeria nella Liguria occidentale*, Savona 2009, pp. 43-79.

<sup>39</sup> R. DOEHAERD - CH. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Ou-tremont d'après les Archives notariales génoises, 1400-1440*, Bruxelles - Roma 1952, doc. 229.

<sup>40</sup> PEGOLOTTI, *La pratica* cit., p. 39; *Il libro dei conti di Giacomo Badoer*, a cura di U. Dorini - T. Bertelè, Roma 1956 (Il Nuovo Ramusio, III), p. 200; M. BALARD, *La Romanie génoise (XII<sup>e</sup>-début du XV<sup>e</sup> siècle)*, in «ASLi», nuova serie, 18/2, 1978, pp. 625, 636, 846-847.

<sup>41</sup> PEGOLOTTI, *La pratica* cit., p. 24.

di olio fino a queste regioni, dove il suo consumo doveva essere al di fuori delle abitudini delle popolazioni locali e limitato, dati i costi che presumibilmente raggiungeva sul mercato finale, a una ristretta fascia dei residenti occidentali, viene rilevata dallo studioso francese, che evidenzia giustamente il fatto che mentre a Chio e a Pera l'olio era oggetto di una specifica gabella, della quale è possibile ricostruire anche gli importi, ciò non è attestato nel caso di Caffa, principale porto genovese in tutta l'area del Mar Nero e snodo fondamentale per l'economia locale<sup>42</sup>.

L'importanza del volume dei traffici sulla rotta che dalla Spagna meridionale raggiungeva i porti dell'Egeo, Chio e Pera trova invece ulteriori conferme nella documentazione notarile dei secoli XIV e XV, che ci informa sul coinvolgimento in questo settore commerciale di esponenti di primo piano dell'aristocrazia mercantile genovese. Ad esempio, un gruppo di atti rogati nell'arco di un mese, fra il 20 febbraio e il 20 marzo 1385<sup>43</sup>, ha come protagonisti Battista di Napoleone Lomellino e Simone Doria. Quest'ultimo, residente a Siviglia, agiva in qualità di agente del primo e per suo conto avrebbe dovuto imbarcare un carico di giare di olio sul panfilo di Raffaele di Benedetto, diretto a Chio; a garanzia di questa operazione, il Lomellino raccolse in Genova assicurazioni per un ammontare di 500 lire da soci anch'essi appartenenti alle principali famiglie dell'oligarchia genovese, come Carlotto Lercari, Cosma Squarciafico e Crispiano Spinola *quondam Georgii*, a fianco dei quali appare anche un professionista come il notaio Giano *de Frescheto*.

Negli stessi giorni, un altro carico di olio di proprietà di Domenico Giustiniani che avrebbe dovuto essere caricato sempre a Siviglia a cura di Battista Ghisolfi sulla cocca di Battista di Zoagli, diretta a Pera, venne assicurato per complessive 750 lire da Giorgio Lomellino *quondam Vincentii*, Pellegrino Maraboto, Eliano de Camilla, Beda Usodimare e Damiano Maruffo<sup>44</sup>.

Pochi anni dopo, troviamo invece l'attestazione delle assicurazioni per complessive 1.250 lire sottoscritte da un variegato gruppo di operatori che comprendeva Lanfranco Calvo, Damiano Embriaco, Manuele Zaccaria, Vincenzo Aimari di Pisa, Giovanni de Mari *quondam Lombardi*, Pietro Scotto, Giovanni Cibo, Leonardo *de Resio*, Giovanni Lomellino *quondam Iohannis* e Giuliano *Ermineus*, a garanzia del carico di olio di

<sup>42</sup> Sappiamo che a Chio l'olio era inserito nella tabella dei beni importati sui quali veniva applicata una specifica tassa del 2%, mentre per quanto riguarda Pera sappiamo che il gettito previsto per la gabella dell'olio, appaltata nel 1390 a Giovanni Draperio per la somma di 1.390 iperperi, era sceso nel 1402 a 1.120 iperperi: PH.P. ARGENTI, *The Occupation of Chios by the Genoese and their Administration of the Island, 1347-1566*, 3 voll., Cambridge 1958, I, p. 421; D. GIOFFRÈ, *Atti rogati a Chio nella seconda metà del XIV secolo*, in «Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome», 34, 1962, pp. 319-404, in particolare p. 377; BALARD, *La Romanie* cit., I, pp. 342, 412-413; II, p. 847.

<sup>43</sup> ASGE, NA, 311, c. 63r-v. (20/02/1385), 90v-91r (10/03/1385), 104r-105v (16/03/1385 e 20/03/1385).

<sup>44</sup> IVI, c. 73r-v (02/03/1385).

proprietà di Antonio Cattaneo *quondam Ottoboni* che avrebbe dovuto essere imbarcato a Gaeta sulla cocca di Giorgio de Pasquale, diretta a Rodi, e che era destinato ad alimentare la produzione della saponeria locale<sup>45</sup>.

Le attività documentate di Antonio Cattaneo, evidentemente assai coinvolto in questo settore merceologico, costituiscono un buon esempio delle triangolazioni commerciali attivate dai traffici dell'olio, come dimostra la complessa operazione attestata da un documento del 1388: il 1° febbraio di quell'anno Giovanni Cibo, Lanfranco Calvo, Damiano Embriaco, Lodisio Gentile, Daniele de Mari, Maurizio di Pietro Usodimare, Federico Vivaldi e Giovanni Azzopardi di Pisa assicurarono infatti per la cifra complessiva di 1.000 lire il carico di merci di proprietà del Cattaneo che avrebbero dovuto essere trasportate da Genova a Siviglia sulla cocca di Pietro Dentuto e, in continuità con la prima operazione, anche il carico di olio che colà avrebbe dovuto essere imbarcato sullo stesso vettore a cura di Luchino Gentile e Lodisio Cattaneo per essere portato a Pera<sup>46</sup>.

Lo stesso Lodisio Cattaneo, evidentemente assai attivo nel convogliare la produzione andalusa verso i mercati mediterranei, avrebbe dovuto provvedere per conto di Ansaldo Pellegrino a sovrintendere al carico a bordo della nave di Bertono *de Castro*, anch'essa destinata a percorrere la rotta tra Siviglia e Pera, di una partita di olio a garanzia della quale un nutrito gruppo di membri dell'élite economica genovese aveva sottoscritto assicurazioni per un totale di 1.150 lire, come risulta da un atto rogato a Genova sempre nel 1388<sup>47</sup>.

L'insediamento genovese sul Corno d'Oro, grazie al suo accesso privilegiato al mercato di Costantinopoli, che proprio tramite l'attività degli operatori genovesi (in costante concorrenza con i veneziani, ovviamente) veniva rifornito all'epoca di grano, miele, cera e pesci essiccati provenienti dal Mar Nero, oltre a olio e vino in arrivo da Occidente, costituiva indubbiamente la destinazione principale di molti dei carichi avviati via mare, come provato dall'importanza della relativa gabella precedentemente menzionata, ma al suo fianco si era affermata nel corso del tempo soprattutto la destinazione di Chio.

Un chiaro indice dell'importanza di quest'ultimo scalo nel quadro del commercio di olio ci è offerto anche dai tentativi messi in atto da alcuni degli operatori per evadere almeno in parte gli oneri fiscali ad esso connessi, come attesta ad esempio la controversia sorta nel 1394 tra Antonio Sagimbene, appaltatore della gabella dell'olio, e Michele Lomellino, il quale, agendo come procuratore del proprio congiunto Ansaldo, eccepiva sulla liceità dell'imposizione del dazio di importazione di olio anche nei confronti di mercanti genovesi, richiamandosi a specifiche clausole degli accordi vigenti

<sup>45</sup> Ivi, c. 187r (31/01/1388).

<sup>46</sup> Ivi, c. 188r-v.

<sup>47</sup> Ivi, 323, c. 152r (04/04/1388).

tra il Comune di Genova e la Maona per sostenere la propria tesi, non sappiamo con quanto successo<sup>48</sup>.

Anche per gli anni successivi, la documentazione, che mostra il diretto coinvolgimento in questo specifico commercio di membri influenti della Maona, come Tommaso Paterio<sup>49</sup>, presenta diversi casi di carichi di olio che dalla Penisola iberica o dal Mezzogiorno italiano vennero instradati verso l'isola egea: ad esempio, nel caso del trasporto effettuato per conto di Giuliano Cattaneo e Gabriele Senestrario a bordo della nave di Lodisio de Carmadino, destinata a toccare gli scali di Napoli, Castellammare e Monopoli prima di raggiungere Chio con il prodotto acquistato durante le soste<sup>50</sup>, o in quello di una partita di duecento giare di olio di Siviglia caricate sulla nave di Luca *de Castellano*, delle quali erano comproprietari Nicola di Giovanni dei signori di Lagneto e i fratelli Giorgio, Nicola e Gabriele Doria *quondam Dominici*, a causa della quale era sorta una causa tra i soci (tutti imparentati fra loro) che non a caso era stata affidata al giudizio arbitrale di altri due esponenti del consortile Doria, Giacomo Doria *quondam Andreoli* e Sceva Doria *quondam Brancaleonis*, confermando quel particolare connubio tra commercio e "affari di famiglia" proprio dei grandi gruppi dell'oligarchia mercantile ligure<sup>51</sup>. La corrente del commercio di olio diretta a Chio, di cui gli esempi precedenti confermano l'intensità e l'interesse per i protagonisti dell'economia mercantile genovese, si giustifica anche con la presenza di saponerie a Focea e Rodi, della quale si è avuto un accenno anche in precedenza, che venivano alimentate principalmente con olio di provenienza spagnola. A questo proposito, Jacques Heers aveva individuato due distinti canali di approvvigionamento del mercato dell'isola, che peraltro poteva contare anche sulla produzione autoctona: mentre l'olio ligure appare essere stato destinato al consumo locale, presumibilmente da parte dell'élite sociale ed economica, l'olio spagnolo, che affluiva in quantità crescenti, sembra essere stato indirizzato prevalentemente verso usi industriali o per un'ulteriore redistribuzione a largo raggio, come ci segnala ad esempio la presenza di un carico di 1.400 giare a bordo di una singola nave sulla tratta da Siviglia per l'Oriente<sup>52</sup>.

L'impiego industriale dell'olio trova una perfetta esemplificazione nelle attività esplicate da uno dei più interessanti esponenti del gruppo dei grandi mercanti-capitalisti genovesi attivi in Oriente nel XV secolo, Francesco Draperio<sup>53</sup>. Il leader del

<sup>48</sup> BALARD, *La Romanie* cit., I, p. 434; ID., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Donato di Chiavari (17 febbraio-12 novembre 1394)*, Genova 1988 (Collana Storica di Fonti e Studi, 51), docc. 9 e 13 (23 febbraio - 7 marzo 1394).

<sup>49</sup> ASGE, NA, 480, c. 32v (20/12/1412).

<sup>50</sup> IVI, 481, cc. 4v-5v (02/03/1414).

<sup>51</sup> IVI, 482, c. 283r (21/01/1417).

<sup>52</sup> HEERS, *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle* cit., pp. 361-362.

<sup>53</sup> La più recente messa a punto sulla controversa figura di questo protagonista della politica e dell'economia egea nei decenni centrali del XV secolo è in L. BALLETTI, *Draperio, Francesco*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 41, Roma 1992, pp. 681-684.

gruppo di mercanti che, associatisi nella «Grande Compagnia», erano riusciti a ottenere dal sultano Mehmed II l'esclusiva dello sfruttamento dei principali giacimenti di allume dell'area egea non sottovalutava infatti le possibilità di guadagno derivanti dall'incentivazione di attività produttive parallele a quella delle allumiere, come quella della già ricordata saponeria di Focea, a favore della quale egli concluse alcuni consistenti scambi di merce in area iberica (500 cantari di allume, cioè 23,82 tonnellate, in cambio di 600 giare di olio a Siviglia e altri 1.000 cantari, pari a 47,64 tonnellate, per 553 giare e 42 botti a Maiorca), oltre a ulteriori acquisti effettuati nel 1449 in Puglia e ad Ancona: questi andavano ad alimentare un traffico già molto consistente, come indicano ad esempio le ben 405 botti di un carico di olio partito dalla Puglia nel 1457 per approvvigionare la saponeria di Rodi<sup>54</sup>.

L'interesse evidente per queste attività trova la sua spiegazione pratica nel ritorno economico che i partecipi della società traevano dal loro esercizio, se si valuta che i diritti sulla fabbricazione del sapone contribuirono, accanto a quelli sulla dogana dell'allume, a garantire un guadagno di ben 11.106 fiorini d'oro fra il 1447 e il 1452<sup>55</sup>, ma si inserisce anche in una pratica ampiamente consolidata, come dimostrano documenti risalenti già all'inizio del secolo. Ad esempio, nell'aprile 1405 Tommaso Paterio, il cui interesse per il commercio dell'olio è stato già in precedenza rilevato, si impegnò a consegnare a Tommaso Squarciafico entro il 1° giugno successivo 3.000 cantari di allume minuto di Focea e 1.000 cantari di allume minuto di Mitilene, in totale 190,56 tonnellate per un valore complessivo di 3.000 ducati d'oro, in cambio dei quali avrebbe dovuto ricevere un pagamento o in olio di Siviglia (valutato 24 ducati e ½ per *vegeta*, ovvero a botte), o in olio di Gaeta, Catalogna o Provenza (al valore di 25 ducati per *vegeta*). Qualora l'olio non fosse risultato qualitativamente conforme a quanto richiesto, il Paterio avrebbe potuto rifiutarlo e sarebbe stato a quel punto pagato in contanti, mentre lo Squarciafico sarebbe stato libero di vendere l'olio a chi avesse voluto. Se invece si fosse verificato il caso di una penuria di olio nelle località citate, o se il prezzo di vendita fosse risultato superiore a 4 *arrobe* per *dobla* a Siviglia, 3 onces per botte a Gaeta e 18 fiorini per botte in Catalogna e in Provenza, lo Squarciafico, che avrebbe però dovuto provare la circostanza per mezzo di dichiarazioni scritte di altri mercanti, avrebbe avuto facoltà di non acquistarlo e di saldare in contanti i 3.000 ducati, aggiungendovi però 130 ducati di interesse<sup>56</sup>.

L'atto risulta cassato il 17 dicembre successivo, ma la complessità dell'operazione, la minuziosità dei casi previsti e l'ampiezza stessa dei valori coinvolti ci restituiscono l'immagine di un mercato ampiamente strutturato e collaudato nei suoi meccanismi di scambio, che viene ulteriormente confermata da accordi assai complessi, come quello stabilito nel maggio 1414 fra Antonio Ocellio di Voltri, patrono della cocca a

<sup>54</sup> HEERS, *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle* cit., p. 401.

<sup>55</sup> *Ivi*, p. 405.

<sup>56</sup> DOEHAERD - KERREMANS, *Les relations* cit., docc. 11-12. L'*arroba* è un'unità di misura equivalente a 11,502 kg.

una coperta *Sanctus Gabriel* e il mercante pisano Giovanni Griffo, residente a Genova<sup>57</sup>. In tale occasione, il patrono si impegnò a recarsi prima a Castellammare per caricare *vegete* e caratelli vuoti, quindi a Trani, da dove gli sarebbe stato indicato se dirigersi a Giovinazzo, Bari, *Morseta* (Molfetta?) o Monopoli. Nel luogo indicato, i fattori di Giovanni avrebbero quindi provveduto a riempire di vino o di olio le *vegete* e successivamente il mercante avrebbe deciso se andare a Occidente o a Oriente.

In caso di rotta verso Occidente il patrono sarebbe stato tenuto a fare tappa a Malaga e Cadice e da lì a dirigersi alternativamente in Fiandra o in Barberia, entrambi luoghi dove avrebbe dovuto trattenersi per venti giorni utilizzando la nave come magazzino. Se invece Giovanni avesse stabilito di dirigersi verso l'Oriente, la nave avrebbe dovuto recarsi innanzitutto a Modone e da lì si sarebbe deciso se procedere verso Rodi o Chio. Nel caso si fosse scelto di andare a Rodi, il viaggio sarebbe proseguito poi per Alessandria; nel caso in cui invece fosse stata scelta come destinazione Chio, la nave avrebbe dovuto trattenersi colà per tre giorni, in attesa che Giovanni decidesse se proseguire eventualmente per Focea o Mitilene; se in ultimo il mercante avesse scelto di rimanere a Chio, il patrono avrebbe comunque dovuto stazionare in quel porto con la nave per quattro giorni lavorativi. Una specifica clausola stabiliva che, qualunque fosse stata la rotta scelta, per le merci scaricate nei porti intermedi non sarebbe stato dovuto il pagamento di alcun nolo. Oltre alle indicazioni sulla complessità delle pratiche commerciali dell'epoca e sul *modus operandi* di quei mercanti itineranti che ancora si muovevano insieme alle loro merci cercando le occasioni migliori di cui approfittare sui diversi mercati incontrati lungo le principali rotte commerciali del Mediterraneo – che emergono con chiarezza da documenti come questo – appare interessante evidenziare in particolare come da essi risulti un crescente interesse per l'area di produzione pugliese da parte di operatori economici genovesi o attivi sul mercato genovese: il che porterebbe a ipotizzare come già all'inizio del XV secolo si stessero sviluppando attività legate al commercio di olio pugliese e forse anche all'impianto *in loco* di saponerie comparabili a quelle la cui esistenza a Gallipoli venne rilevata da Jacques Heers intorno alla metà del secolo, e che diedero origine alla crescente concorrenza nei confronti delle produzioni veneziane alle quali si è fatto riferimento in precedenza<sup>58</sup>.

### 3. *La corrente commerciale verso l'Atlantico*

A partire dall'ultimo quarto del XIII secolo, la possibilità di navigare liberamente attraverso lo Stretto di Gibilterra garantita alle marinerie cristiane dall'espansione castigliana rese sempre più importante per le potenze commerciali mediterranee la nuova rotta di navigazione diretta verso i porti dell'Europa nord-occidentale. I pionieri

<sup>57</sup> *Ivi*, doc. 179.

<sup>58</sup> HEERS, *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle* cit., p. 419.

di questa rotta furono com'è noto i marinai genovesi, che nell'arco di un secolo fecero di questo collegamento uno dei pilastri sui quali si reggeva il sistema commerciale controllato dalla città ligure, nonostante la vivace concorrenza di veneziani, catalani e poi anche fiorentini, che seppero ritagliarsi significativi spazi sui mercati del Nord<sup>59</sup>.

Uno degli aspetti tipici della navigazione mercantile genovese nell'Atlantico rispetto a quella dei rivali economici fu quello della evidente e stretta collaborazione con la marineria basca. Dai baschi non furono solo mutate soluzioni tecniche che contribuirono allo sviluppo di nuovi modelli di vascelli, più grandi e sicuri, che consentirono di acquisire e consolidare nel tempo una posizione di preminenza, ma con loro si stabilì una sorta di 'alleanza' commerciale di lunga durata, concretizzatasi nell'impiego di piloti baschi per guidare le prime navigazioni genovesi sulle rotte oceaniche e di patroni baschi per trasportare sui loro vascelli una parte delle merci avviate verso i mercati settentrionali<sup>60</sup>.

Buona parte di tali merci erano raccolte dagli operatori mercantili liguri insediati in Andalusia<sup>61</sup>, la quale dall'inizio del XIV secolo andò configurandosi come la principale area di approvvigionamento del commercio genovese verso il Nord; essi riuscirono ad acquisire il controllo di buona parte del commercio di esportazione dei prodotti dell'agricoltura e dell'artigianato locali, tra i quali l'olio e i suoi derivati (come il sapone castigliano di cui si è già evidenziata la qualità) occupavano, accanto al vino e alla frutta secca<sup>62</sup>, un posto di primo piano<sup>63</sup>.

<sup>59</sup> R. DOEHAERD, *Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIII<sup>e</sup> et au début du XIV<sup>e</sup> siècle*, in «Bulletin de l'Institut historique belge de Rome», 19, 1938, pp. 5-76; R.S. LOPEZ, *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», 2, 1950, pp. 66-70 (riedito in ID., *Su e giù per la storia di Genova*, Genova, Università di Genova, 1975, pp. 281-288); ID., *Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century*, in «Revue Belge de philologie et d'histoire», 29/4, 1951, pp. 1163-1179; E.B. FRYDE, *Italian Maritime trade with Medieval England (c. 1270-c. 1530)*, in «Recueils de la Société Jean Bodin», 32, 1974, pp. 291-337; E. BASSO, *Insediamenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, Torino 2008, pp. 102-107.

<sup>60</sup> ID., *Les flottes génoises dans l'Atlantique (Angleterre - Flandre), XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles*, in *The Sea in History. The Medieval World - La Mer dans l'Histoire. Le Moyen Âge*, ed. M. Balard, Woodbridge (UK) & Rochester (NY) 2017, pp. 225-234.

<sup>61</sup> G. PISTARINO, *Presenze ed influenze italiane nel Sud della Spagna (secc. XII-XV)*, in *Presencia italiana en Andalucía, siglos XIV-XVI. Actas del I Coloquio hispano-italiano*, ed. B. Torres Ramirez - J. Hernandez Palomo, Sevilla 1985 (Publicaciones de la Escuela de Estudios hispano-americanos de Sevilla, CCXI), pp. 21-51.

<sup>62</sup> E. BASSO, *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 - P.F. Simbula, 2 voll., Roma 2000, I, pp. 439-452; ID., *Fichi e frutta secca dal Mediterraneo ai mari del Nord (secoli XIII-XVI)*, in *Fichi. Storia, economia, tradizioni / Figs. History, Economy, Traditions*, a cura di A. Carassale - C. Littardi - I. Naso, Ventimiglia 2016 (Centro Studi CeSA - Saggi e Ricerche, 1), pp. 75-96.

<sup>63</sup> HEERS, *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle* cit., p. 455.

Il fatto che tanto in Inghilterra quanto in Fiandra si utilizzassero tradizionalmente grassi animali (come sego o olio di balena) sia come base della produzione dei locali saponifici, sia per l'illuminazione, tende a limitare le ipotesi sull'impiego delle notevoli quantità di olio avviate lungo questa rotta (anche per il prezzo di vendita finale gravato da notevoli costi di trasporto) a usi essenzialmente alimentari, legati alle proibizioni di consumo di grassi animali imposte dall'osservanza delle regole religiose, ma non esclude la possibilità di altri impieghi, soprattutto per le partite di prodotto di minore qualità, ad esempio nel settore laniero (al quale doveva essere destinata la quasi totalità del sapone importato) e soprattutto non incide sull'importanza che questo specifico prodotto ebbe nel quadro generale del commercio fra il Mediterraneo e l'Europa atlantica negli ultimi secoli del medioevo, come dimostra l'esplicito riferimento alle importazioni di olio contenuto già nei privilegi concessi ai mercanti genovesi dal duca Giovanni di Brabante il 28 ottobre 1315<sup>64</sup>, e sempre riconfermati dai suoi successori.

Un buon esempio di questo stato di cose, e delle tipologie di merci oggetto di commercio con i mercati settentrionali, ci è offerto da quattro atti notarili rogati il 14 dicembre 1377 che testimoniano della complessa struttura degli affari gestiti dal genovese Paolo Grillo, residente a Siviglia, il quale per il tramite dei suoi soci o procuratori Teramo Cattaneo e Antonio Grillo raccolse a Genova da un gruppo di influenti membri dell'élite economica cittadina assicurazioni per un totale di 1.187 lire e ½ su due carichi di sua proprietà, comprendenti sapone, mercurio, olio e cuoi, che avrebbero dovuto essere imbarcati a Siviglia alla volta del porto fiammingo di Sluys a bordo delle navi di due patroni baschi: Diego Sanchez Calderón di Santander e *Octu Eanes* di Ondárroa<sup>65</sup>.

La presenza di importanti quantitativi di olio di provenienza andalusa tra le merci imbarcate sulle navi genovesi dirette verso i porti del Nord è del resto ulteriormente confermata da documenti come il provvedimento adottato nel 1389 dal governo di re Riccardo II d'Inghilterra in risposta alla petizione presentata da Rinaldo Grillo, Lionello Vivaldi, Cipriano De Mari e Benedetto Lomellino, influenti esponenti della comunità mercantile genovese residente a Londra, a sostegno delle richieste del concittadino Antonio Spinola<sup>66</sup>.

<sup>64</sup> *I Libri Iurium della Repubblica di Genova, I/8*, a cura di E. Pallavicino, Genova 2002 (Fonti per la storia della Liguria, XVII), doc. 1263. Per le importazioni di olio è prevista una tassa di 5 denari tornesi a botte.

<sup>65</sup> LIAGRE DE STURLER, *Les relations* cit., II, docc. 361-364.

<sup>66</sup> THE NATIONAL ARCHIVES (TNA), *Patent Rolls (PR)*, C66/329, *membrana (m)* 20 (06/12/1389). Rinaldo Grillo godeva di notevole influenza a corte in qualità di finanziatore del re: E. BASSO, *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 2005, I, pp. 523-574, in particolare pp. 548-557.

In tale circostanza venne nominata una commissione – composta da Walter Skirlave, vescovo di Durham, John Gilbert, vescovo di St. Davids, John de Redington, priore d'Inghilterra dell'Ordine dell'Ospedale di S. Giovanni di Gerusalemme, e da Sir John Lovell, Sir John Devereux, Sir Edward Dalyngrugg e Sir William Neville, nonché dal *magister* John Barnet – che fu incaricata di esaminare la petizione presentata dallo Spinola, il quale affermava che la sua nave *Sanctus Johannes*, caricata a Siviglia con 115 barili di olio (per un valore dichiarato di 805 sterline)<sup>67</sup>, 41 balle di cera (428 sterline), 19 balle di cumino (80 sterline), 6 balle di mandorle (20 sterline), 2 barili di miele (15 sterline), 72 balle di zucchero (120 sterline), 5 balle di sego (20 sterline) e 2.000 tappi (7 sterline e 10 scellini), era stata catturata, su istigazione di Roger Walden, tesoriere di Calais, da una *barge* e altre imbarcazioni della guarnigione inglese di Calais mentre era diretta a Middelburg e quindi portata a Sandwich e depredata. La commissione avrebbe dunque dovuto valutare la richiesta presentata dallo Spinola di restituzione della nave e di risarcimento per una somma complessiva di 2.300 franchi, ai quali si aggiungevano 7 sterline di moneta contante e 25 per il valore degli effetti personali sottratti, e rendere rapidamente giustizia.

Documenti come questo, oltre a offrire un'immagine attendibile dell'ampio ventaglio di tipologie di merci di origine andalusa trattate dai mercanti genovesi, fanno risaltare indubbiamente, per quantità e valore (si tenga conto del fatto che una rendita annua di 20 sterline era all'epoca considerata adeguata per il tenore di vita di un gentiluomo), il ruolo dell'olio nei carichi delle grandi navi commerciali avviate lungo la rotta atlantica, anche se i genovesi non erano certo gli unici a commerciare questo tipo di prodotti sul mercato inglese, come dimostra ad esempio il decreto di restituzione emanato nel 1413 per volontà di Enrico V in favore di Raffaele Vanelli e Giacomo Bernardini di Lucca, che avevano subito a Southampton il sequestro di otto barili di olio e una balla di cera di Siviglia, erroneamente ritenuti di proprietà di mercanti genovesi, in quel momento dichiarati «nemici del re» a causa di un contenzioso commerciale e soprattutto dei loro legami con la Francia<sup>68</sup>.

Il superamento dello stato di tensione anglo-genovese con il trattato stipulato nel 1421 inaugurò un periodo che vide la massima espansione dell'attività commerciale genovese in direzione dell'Inghilterra e delle Fiandre<sup>69</sup>, una situazione che ovviamente

<sup>67</sup> Il barile inglese equivaleva a 31 galloni e ½, pari a 143,20 litri: R.E. ZUPKO, *A Dictionary of English Weights and Measures from Anglo-Saxon Times to the Nineteenth Century*, Madison - Milwaukee - London 1968, *ad vocem*.

<sup>68</sup> TNA, *Close Rolls (CR)*, C54/263, m. 31 (12/05/1413). Sul conflitto anglo-genovese, protrattosi dal 1412 al 1421, cfr. BASSO, *I Genovesi in Inghilterra* cit., pp. 557-559.

<sup>69</sup> *I Libri Iurium della Repubblica di Genova*, II/3, a cura di F. Mambrini, Genova 2011 (Fonti per la storia della Liguria, XXII), doc. 339; A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton 1951, pp. 163-215; E.B. FRYDE, *The English Cloth Industry and the Trade with the Mediterranean, c. 1370-c. 1480*, in *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana, XII-XVIII secolo*, Firenze 1976, pp. 343-367, in particolare pp. 353-356; ID., *Anglo-*

ebbe riflessi anche nel commercio di olio e dei saponi, come attestano i documenti. Per dare un'idea delle quantità di merce trafficate, si possono indicare carichi di sapone come quello di proprietà di Raffaele de Fornari che Giovanni di Rivarolo avrebbe dovuto caricare sulla nave di Vivaldo *de Corvaria*, diretta da Siviglia a Southampton e Sluys, e per il quale un gruppo di mercanti genovesi sottoscrisse nell'ottobre 1430 assicurazioni per un ammontare di ben 650 fiorini in un contratto nel quale veniva specificato che i saponi avrebbero potuto anche essere scaricati in tutto o in parte a Southampton, presumibilmente in base alle condizioni del mercato<sup>70</sup>.

Per quanto costituisse un mercato di importanza crescente per merci di questo tipo, l'Inghilterra rimaneva un ambiente non facile per gli operatori stranieri, che spesso erano soggetti a sequestri e imposizioni arbitrarie da parte dei funzionari della Corona, quando non a veri e propri furti, come quello di cui era rimasto vittima il patrono Luca Matteo: dalle stive della sua nave, catturata da navigli inglesi mentre si dirigeva a Sandwich, erano stati sottratti tredici barili di olio (per un valore stimato di 65 sterline), il che aveva provocato le ormai abituali proteste, alle quali il governo aveva risposto, come d'abitudine, nominando un'apposita commissione d'indagine<sup>71</sup>. Il patrono in questione aveva dovuto affidarsi alla benevolenza della Corona, ma i mercanti residenti, forti dei collegamenti che avevano stabilito con la stessa Corte e del loro potere economico, spesso non esitavano a contestare apertamente le richieste degli ufficiali locali che tentavano di interpretare in maniera restrittiva i privilegi concessi ai sempre malvisti mercanti stranieri.

Uno di questi casi è per noi interessante perché ci fornisce una diretta attestazione del valore 'fiscale' dell'olio in rapporto ad altre tipologie di merce assai frequentemente presenti nei carichi delle navi. Il 27 ottobre 1433, Anfreono Spinola, Gabriele Doria e Simone Cattaneo, agendo quali rappresentanti dei mercanti genovesi insediati a Londra, si impegnarono a pagare una multa di 200 sterline agli sceriffi di Londra John Petysley e John Olmey se, una volta esaminati gli accordi stabiliti fra la Corona e i genovesi relativamente ai privilegi commerciali di questi ultimi, fosse stato dimostrato che essi erano comunque tenuti al pagamento dello *scavage*, una tassa di competenza delle autorità cittadine gravante sui beni importati dai mercanti stranieri, che in quel momento prevedeva i seguenti importi: 3 scellini e 4 *deniers* ogni 300 libbre di grano; 6 *deniers* ogni 300 libbre e ½ di pepe; 8 *deniers* ogni 400 libbre di allume; 6 *deniers* ogni 400 libbre di zucchero, cumino mandorle, brasile, argento, vino, zenzero, *cedualli* (tessuti di seta), pizzi, liquerizia, chiodi di garofano, cubebe (pepe di Giava),

*Italian Commerce in the Fifteenth Century: some Evidence about Profits and the Balance of Trade*, in «Revue Belge de Philologie et d'Histoire», 50, 1972, pp. 345-355; BASSO, *I Genovesi in Inghilterra* cit., pp. 557-567; ID., *Insediamenti e commercio* cit., pp. 102-137.

<sup>70</sup> DOEHAERD - KERREMANS, *Les relations* cit., doc. 643.

<sup>71</sup> TNA, PR, C66/435, m. 15 dorso (d) (24/02/1433).

noce moscata, fichi, uva passa, *siniaci* (sic?), zolfo, avorio, cannella, riso, trementina, cotone, olio di balena, incenso, peonia, anice, datteri, nocciole, orpimento e olio<sup>72</sup>.

L'olio risulta quindi inserito in un pannello di merci tra le più pregiate e costose tra quelle importate dal Mediterraneo, come ci viene ulteriormente confermato da un documento del febbraio 1437 nel quale ricompaiono ancora una volta Anfreono Spinola e Gabriele Doria che, accompagnati da un folto gruppo di mercanti appartenenti ad alcune tra le principali famiglie dell'oligarchia genovese (Bartolomeo Lomellino, Vescote Cattaneo, Giacomo Lomellino, Battista Spinola, Girolamo Centurione e Giovanni Ambrogio de Marini), erano nuovamente impegnati a confrontarsi con gli ufficiali della Corona per un sequestro di merci: in tale occasione essi infatti si impegnarono a pagare 865 sterline (cioè il valore complessivo delle merci sotto sequestro) se prima del termine fissato al 24 giugno fosse stato dimostrato dalle autorità che i 127 barili di olio (valutati 100 scellini l'uno), 284 pani di cera (15 scellini l'uno) e 17 barili di vino (20 scellini l'uno) sequestrati a Southampton erano di proprietà di sudditi nemici e quindi legittimamente espropriabili<sup>73</sup>.

Si evidenzia in questo caso il notevole valore dell'olio, che appare essere pari a cinque volte quello del vino (che pure era considerato in genere una delle merci più costose fra quelle oggetto di importazione in Inghilterra), confermato dall'esempio precedente che mostrava come fosse soggetto a un'imposizione fiscale di poco inferiore a quella dell'allume, che insieme al guado costituiva la principale, e più redditizia, voce delle importazioni genovesi nel Regno<sup>74</sup>. Per quanto dominante, la posizione dei genovesi nel commercio dell'olio in area atlantica non era tuttavia un monopolio, come risulta anche dall'analisi dei dati disponibili desunti dalla documentazione doganale inglese<sup>75</sup>, che vengono riassunti nella tabella A.

<sup>72</sup> Ivi, CR, C54/284, m. 18d.

<sup>73</sup> Ivi, CR, C54/287, m. 11d. (27/02/1437).

<sup>74</sup> E. BASSO, *Prima di Tolfa: i mercanti genovesi e l'allume orientale*, in «Mélanges de l'École Française de Rome - Moyen Âge», 126-1, 2014, pp. 171-186; Id., *I Genovesi e l'allume dal Mediterraneo all'Atlantico. Tra politica e commercio*, in *Mazarrón en los espacios mediterráneos del alumbre (siglos XV-XVI)*, ed. I. Ait - D. Boisseuil - D. Igual Luis, Mazarrón (in corso di stampa).

<sup>75</sup> *The Port Books of Southampton, 1427-1430*, ed. P. Studer, Southampton 1913; *Port Books of Southampton*, ed. D.B. Quinn, 3 voll., Southampton 1928; *The Local Port Book of Southampton for 1439-40*, ed. H.S. Cobb, Southampton 1961; *The Southampton Port and Brokage Books, 1448-9*, ed. E.A. Lewis, Southampton 1993. Sono stati inoltre utilizzati i seguenti registri inediti della serie TNA, E122 (*King's Remembrancer: Particulars of Customs Accounts*): 141/21, *Port: Southampton, 11-12 Henry VI* (01/09/1432 - 31/08/1433); 209/1, *Port: Southampton, 16-17 Henry VI* (01/09/1437 - 31/08/1439). Fino alla prima metà del XIX secolo la datazione dei documenti dell'*Exchequer* si basava sia sull'anno fiscale, che sul *regnal year* del sovrano: *A Handbook of Dates. For Students of British History*, ed. C.R. Cheney - M. Jones, Cambridge 2000, pp. 21-22. Tenuto conto della presenza di abbondante materiale ancora inedito da esaminare, i dati presentati in questa tabella, come in quella successiva, sono ovviamente da intendersi come meramente esplicativi, e non pretendono in alcun modo di rappresentare un quadro completo e definitivo della situazione.

Tab. A - Importazioni di olio e saponi a Southampton, 1428-1449

Anno	Importazioni	Provenienza dei mercanti	Provenienza delle navi
1428	29,1 botti d'olio 130 casse e ½, 73 barili e ½, 1 sporta di sapone	Genova, Catalogna Genova	Genova, Barcellona
1430	206 botti d'olio 118 casse e ½, 125 barili e ½, 36 sacchi di sapone 5 quartarole di sapone nero	Genova, Firenze, Venezia Genova Genova	Genova, Venezia
1433	168 <i>dolia</i> , 1 botte, 14 <i>pipes</i> , 14 giare d'olio 102 casse di sapone bianco	Genova, Inghilterra (1)	Genova
1437	11 <i>dolia</i> , 11 <i>pipes</i> e 6 giare d'olio	Genova	Genova
1438	6 giare d'olio	Genova	Genova
1439	49 <i>dolia</i> d'olio 17 casse e 4 caratelli di sapone bianco 95 barili di sapone nero	Genova	Genova
1448	57 <i>dolia</i> , 19 barili, 60 <i>pipes</i> , 4 <i>hogsheads</i> , 1 caratello, 188 giare d'olio 45 barili di sapone bianco	Genova, Fiandra (2), Inghilterra (4)	Genova
1449	1 botte, 74 <i>dolia</i> , 13 barili, 8 <i>pipes</i> , 1 caratello, 3 <i>hogsheads</i> , 188 giare d'olio 40 <i>dolia</i> , 79 <i>pipes</i> , 48 caratelli di sapone 2 barili di sapone nero	Genova, Firenze, Castiglia, Inghilterra, Francia	Genova, Fiandra, Dieppe, Inghilterra

Per completezza, si può rilevare che nel 1439-1440 risultano importati dai mercanti genovesi attraverso la dogana di Sandwich altri 280 *dolia* e  $\frac{3}{4}$  di olio (pari a più di 3.190,78 ettolitri) e 324 caratelli e  $\frac{1}{2}$  di sapone<sup>76</sup>. Una simile quantità non deve sorprendere, se si considera che la documentazione attesta come solo nel periodo compreso fra il 3 marzo e il 29 settembre 1444 siano stati riesportati da Southampton verso Londra e altre località del Regno 51 *dolia*, 9 barili, 1 barilotto, 16 *pipes* e 30 giare di olio (per un totale complessivo di 678,07 ettolitri), oltre a 24 barili, 13 sacchi, 8 *pipes*, 16 centene e  $\frac{1}{2}$  (132 libbre), 1 borsa, 2 casse e 7 *puncheons* (misura di corrispondenza incerta) di sapone, 2 *pipes* di sapone bianco e 38 barili di sapone nero<sup>77</sup>.

Ovviamente, il flusso delle esportazioni non si limitava all'Inghilterra, ma proseguiva fino ai porti fiamminghi, e la sua redditività costituiva un richiamo per le attività dei mercanti, ma anche un motivo per i loro tentativi di evitare di pagare, in parte o completamente, le contribuzioni fiscali: si generava così in ambito inglese un pregiudizio diffuso che vedeva nei mercanti stranieri degli avidi predatori e che si concretizzava in provvedimenti come quello adottato nel 1444 per l'istituzione di una commissione d'inchiesta incaricata di indagare sulle presunte frodi doganali commesse da

<sup>76</sup> A. NICOLINI, *Navi liguri in Inghilterra nel Quattrocento. Il registro doganale di Sandwich per il 1439-40*, Bordighera 2006 (Collana storica dell'Oltremare ligure, VII). Per le equivalenze delle unità di misura inglesi, cfr. ZUPKO, *A Dictionary* cit., *ad vocem*.

<sup>77</sup> *The Brokage Book of Southampton, 1443-4*, ed. O. Coleman, 2 voll., Southampton 1960-1961, II.

mercanti catalani, genovesi, fiorentini e veneziani, ai membri della quale veniva garantita la metà di tutte le somme eventualmente recuperate<sup>78</sup>.

La tendenza è confermata anche da un'altra controversia svoltasi sempre nel 1437, ma questa volta a Genova, nella quale venne dibattuto davanti ai consoli delle *calleghe* un caso di evasione dello *strazetum*: il mercante lombardo Cristoforo Crivelli aveva infatti imbarcato nel 1435 sulla nave del genovese Pietro di Voltaggio, diretta dalla Castiglia alla Fiandra, due botti e una pinta di olio insieme ad altre merci per le quali non era stata pagata questa specifica tassa che colpiva il traffico commerciale delle navi genovesi anche quando non toccavano il porto della madrepatria<sup>79</sup>.

Il caso di questo mercante, e la sua provenienza, mostrano come il commercio di olio iberico in direzione dell'Europa nord-occidentale fosse ormai divenuto un settore nel quale si trovavano a competere mercanti originari di differenti regioni italiane, anche se i genovesi, grazie al fatto di essere entrati per primi in questo tipo di traffico e alla collaborazione stabilita con le marinerie atlantiche della Penisola iberica, mantenevano ancora una posizione di primo piano; tutti elementi che trovano una conferma in documenti come quello relativo alla costituzione dell'ennesima commissione d'inchiesta voluta dalla Corona inglese, che nel 1449 inviò i propri rappresentanti a Bristol per recuperare il carico di olio, cumino, sapone, lana spagnola e ferro appartenente a un nutrito gruppo di mercanti genovesi (Teramo Cibo, Cipriano Spinola, Cristoforo Cattaneo, Giovanni Chiavari, Girardo *de Peliis*, Niccolò de Fornari, Ludovico Scotto, Giovanni da Spezia, Giovanni di Negro, Andrea Lercari), che era stato preadato dalla nave castigliana *Maria*, proveniente dal porto galiziano di Montrigo, diretta in Fiandra e catturata da navigli di armatori locali<sup>80</sup>.

I nomi coinvolti in questo caso appartengono ad alcuni tra i più importanti esponenti dell'élite economica genovese dell'epoca e proprio il loro coinvolgimento dimostra quale rilevanza avesse assunto il commercio dell'olio nel quadro generale dell'attività di importazione di merci mediterranee gestito dai mercanti italiani, e in particolare genovesi, insediati in Inghilterra, come viene ribadito dal coinvolgimento di altri importanti esponenti dell'oligarchia mercantile genovese: Simone Lercari, Giovanni Lomellino *quondam Eliani*, Simone Cattaneo e Benedetto Lercari sono ad esempio coinvolti nel settembre 1458 in una transazione con il drappiere Robert Symson, al quale

<sup>78</sup> TNA, PR, C66/458, m. 11 (14/06/1444).

<sup>79</sup> DOEHAERD - KERREMANS, *Les relations* cit., doc. 793. Lo *strazetum*, che colpiva i trasporti di merci effettuati a bordo di navi genovesi anche se queste non passavano per il porto di Genova, era stato imposto dalle autorità genovesi dalla fine del XIV secolo per ovviare al calo delle entrate doganali, vietando al contempo ai mercanti genovesi di caricare merci su navi straniere, e aveva portato all'istituzione di una fitta rete di agenti incaricati di sorvegliare il movimento commerciale nei porti toccati dalla navigazione ligure: J. DAY, *Les Douanes de Gênes, 1376-1377*, 2 voll., Paris 1963, I, pp. V-VI. Sulle rotte di navigazione, cfr. BALARD, *La Romanie* cit., II, p. 780; BASSO, *Insediamenti e commercio* cit., pp. 108-110.

<sup>80</sup> TNA, PR, C66/467, m. 4d. (10/03/1449).

rilasciano un'obbligazione di 43 sterline, esigibile il 25 dicembre 1459 a meno che entro il 1 agosto 1459 non gli avessero consegnato ventisette barili di olio di Siviglia al prezzo di 9 sterline, 13 scellini e 4 *deniers*<sup>81</sup>.

Quest'ultima transazione, apparentemente normale, deve tuttavia essere letta sotto una luce differente, e cioè come un disperato tentativo di mantenere aperte linee di credito, poiché si inserisce in un momento assolutamente particolare: si era infatti agli esordi di quella che sarebbe stata la più grave crisi nelle relazioni fra Genova e l'Inghilterra, conseguente alla cattura nel Canale di Sicilia di due navi appartenenti a un armatore di Bristol, Robert Sturmy, da parte del pirata di origine genovese Giuliano Gattiluso<sup>82</sup>.

La reazione violenta contro i genovesi, che già nei mesi precedenti, a causa della sottomissione della città alla Corona francese che li aveva qualificati come sudditi nemici, avevano dovuto subire una prima serie di assalti ai loro magazzini con danni valutati 100.000 scudi<sup>83</sup>, innescò una crisi – abilmente pilotata da quella parte dei mercanti inglesi che mal tolleravano la concorrenza degli 'stranieri' – che si sarebbe protratta di fatto fino al 1470 e avrebbe completamente sconvolto tutta la rete commerciale da loro edificata in Inghilterra nel corso del secolo precedente<sup>84</sup>.

In un contesto del genere, ovviamente il traffico commerciale genovese con l'Inghilterra (e di riflesso con le Fiandre, a causa dell'attività dei corsari inglesi) conobbe un tracollo, determinando una rapida modificazione degli equilibri precedenti anche nello specifico settore del commercio dell'olio: come in altri campi, anche nel settore oleario, i concorrenti dei mercanti liguri si inserirono rapidamente negli spazi lasciati vuoti da questi ultimi, come emerge chiaramente da un'analisi dei dati<sup>85</sup>, pur parziali (tab. B).

<sup>81</sup> Ivi, CR, C54/309 m. 40d. (09/09/1458). Sul commercio di olio sivigliano da parte dei genovesi nel XV secolo, cfr. A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, *Mercaderes genoveses, aristocracia sevillana y comercio del aceite en el siglo XV*, in *Tra Siviglia e Genova: notaio, documento e commercio nell'età colombiana*, a cura di V. Piergiovanni, Milano 1994, pp. 345-359; ID., *Notas sobre el comercio del aceite sevillano en la baja Edad Media*, in *L'ouvrier, l'Espagne, la Bourgogne et la vie provinciale. Parcours d'un historien*, Madrid - Lyon 1994, pp. 153-160.

<sup>82</sup> BASSO, *I Genovesi in Inghilterra* cit., pp. 562-567; S. JENKS, *Robert Sturmy's Commercial Expedition to the Mediterranean (1457/8) with Editions of the Trial of the Genoese before King and Council and other sources*, Bristol 2006 (Bristol Records Society's publications, 58); E. BASSO, *Pirateria, politica, ceti dirigenti: alcuni esempi genovesi del Tardo Medioevo*, in *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, hrsg. N. Jaspert - S. Kolditz, Paderborn 2013, pp. 209-250, in particolare pp. 241-248.

<sup>83</sup> Questi avvenimenti vennero ricordati in una missiva del governo genovese del 4 marzo 1461: ASGe, *Archivio Segreto*, 1798, cc. 79v-80r.

<sup>84</sup> BASSO, *I Genovesi in Inghilterra* cit., pp. 565-566; ID., *Insedimenti e commercio* cit., pp. 118-122.

<sup>85</sup> *The Port Books of Southampton for the Reign of Edward IV*, ed. D.B. Quinn - A.A. Ruddock, 2 voll., Southampton 1937-1938.

Tab. B - Importazioni di olio e saponi a Southampton, 1461-1481

Anno	Merce	Provenienza mercante	Provenienza nave
1461	19 barili d'olio 1 <i>pipe</i> d'olio 3 <i>pipes</i> d'olio 36 e ½ barili, 2 <i>lasts</i> di sapone nero	Venezia Genova Genova Venezia	Venezia " Genova Venezia
1463-1464	13 barili d'olio 22 barili di sapone nero 5 barili e ½, 1 <i>last</i> di sapone nero 3 barili e ½ di sapone nero	Venezia Venezia Inghilterra Fiandre	Venezia Venezia Inghilterra Fiandre
1469-1470	4 barili, 1 <i>pipe</i> d'olio 1 barile d'olio 1 barile d'olio 9 barili di sapone 7 barili, 2 sacchi, 20 libbre di sapone	Inghilterra Venezia Fiandre Inghilterra Venezia	Inghilterra Venezia " Inghilterra Venezia
1470-1471	1 botte, 1 <i>hogshead</i> d'olio 1 botte d'olio 1 <i>pipe</i> d'olio 4 barili d'olio 7 barili di sapone nero 60 barili di sapone	Inghilterra Francia Inghilterra Genova Fiandre Genova	Francia " Inghilterra Genova Fiandre Genova
1472-1473	42 barili e ½, 3 barili piccoli d'olio 8 barili d'olio 20 barili di sapone bianco 5 barili, 1 <i>last</i> e ½ di sapone nero 6 barili di sapone nero 125 barili e ½ di sapone nero 4 barili e 3 <i>lasts</i> di sapone nero	Venezia Inghilterra Francia Inghilterra " Venezia Genova	Venezia Inghilterra Francia Inghilterra Fiandre Venezia Castiglia
1477-1478	18 botti, 7 barili d'olio 12 barili, 1 <i>hogshead</i> , 6 giare d'olio 3 barili di sapone nero	Venezia Firenze Venezia	Venezia Firenze Venezia
1480-1481	8 botti e 1/3, 2 barili, 5 <i>pipe</i> , 3 <i>hogsheads</i> d'olio 1 botte, 1 <i>hogshead</i> d'olio 4 botti, 6 <i>hogshead</i> , 1 <i>pipe</i> d'olio 6 barili, 1 barile piccolo, 4 galloni d'olio 1 <i>last</i> di sapone 3 barili di sapone nero 24 ceste, 3 sacchi, 6 casse, 284 libbre, ½ centena di sapone	Inghilterra Italia Castiglia Venezia Inghilterra Venezia	Inghilterra Italia Castiglia Venezia Inghilterra Fiandre Venezia

I genovesi non erano scomparsi dal mercato andaluso del quale erano da tempo protagonisti, ma, nell'impossibilità di continuare ad avviare verso i mercati settentrionali quantità di prodotto paragonabili a quelle che avevano trattato in precedenza, avevano dovuto o riconvertire in parte le loro attività – inserendosi direttamente nel ciclo produttivo dei saponifici locali per riesportare il prodotto finito, con notevole successo

economico<sup>86</sup> – o trovare nuovi sbocchi commerciali per l'olio di cui continuavano a fare incetta<sup>87</sup>, come indica ad esempio un contratto del 1465 relativo a uno scambio fra 17 *pipas* e 2 *vegete* di olio e un carico di seta di Granada gestito da mercanti genovesi al tasso di cambio di cinque rotoli di seta (90 libbre) per un *pipa* (583 litri)<sup>88</sup>.

Grazie a questo stato di cose, come illustra la tabella B, i veneziani avevano quindi acquisito in Inghilterra un ruolo preminente rispetto a tutti gli altri concorrenti, sia nel settore del commercio di olio, sia in quello dei saponi (appare particolarmente interessante il fatto che, persino nelle importazioni di sapone nero, i prodotti dei saponifici veneziani compaiano accanto a quelli fiamminghi), recuperando molte posizioni rispetto al periodo precedente.

In quegli anni il commercio di olio tuttavia mostra nel suo complesso una flessione, che risulta evidente nel confronto fra i dati desumibili dai documenti: rispetto alle quantità riscontrate nel 1444 su un arco di soli sette mesi, indicate più sopra, nell'intero anno dal 30 settembre 1477 al 28 settembre 1478 risultano riesportati da Southampton in direzione di Londra e altre località del Regno 38 *dolia*, 30 barili, 14 *pipes*, 10 botti, 5 *hogsheads* (pari a 609,35 ettolitri, ai quali vanno aggiunti 11 carri e 5 *wains* che sono unità di misura indefinite) di olio e 16 barili, 1 carro e 1 *puncheon* di sapone<sup>89</sup>, con una chiara diminuzione dei volumi di merce immessa sul mercato interno inglese.

Se inoltre si prendono in considerazione solo i dati dell'anno 1480-1481 (tab. C) e li si mette a confronto con i dati delle dogane londinesi del medesimo anno<sup>90</sup>, ci si rende conto che il predominio veneziano sul mercato era stato di breve durata.

In quell'anno i veneziani portarono sicuramente sul mercato del Regno un cospicuo quantitativo di olio, che per qualità doveva anche essere probabilmente superiore a quello trattato dalla concorrenza, ma nel complesso il loro apporto al totale delle importazioni appare meno determinante in confronto ad anni precedenti: sul mercato londinese risulta in effetti quasi pareggiato dalle importazioni dei genovesi, tornati sul mercato inglese grazie alla tradizionale alleanza commerciale con i biscaglinoi, ma soprattutto il primato veneziano appare insidiato da mercanti di provenienza atlantica come francesi, portoghesi, fiamminghi (che importano anche olive!) e dagli stessi inglesi.

<sup>86</sup> C. VARELA, *Genovesi a Siviglia*, in *Genova e Siviglia, l'avventura dell'Occidente*, a cura di G. Airaldi, Genova 1988, pp. 39-53, in particolare pp. 45-48; CICILIOT, *La saponeria* cit., p. 50.

<sup>87</sup> E. OTTE, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla 1996, pp. 29-39.

<sup>88</sup> HEERS, *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle* cit., p. 73. Dato l'ambito nel quale venne redatto il contratto, si è ritenuto che la *pipa* a cui fa riferimento il documento possa essere quella in uso a Malaga (583 litri) anziché quella castigliana (436 litri): *Enciclopedia General del Mar*, 8 voll., Barcelona 1982 (3<sup>a</sup> ed.), VI.

<sup>89</sup> *The Brokage Books of Southampton, 1477-8 and 1527-8*, ed. K.F. Stevens - T.E. Olding, Southampton 1985 (Southampton Records Series, XXVIII), pp. 3-119.

<sup>90</sup> *The Overseas Trade of London. Exchequer Customs Accounts, 1480-81*, ed. H.S. Cobb, London 1990.

Tab. C - Importazioni di olio e saponi a Londra, 1480-1481

Anno	Merce	Provenienza mercante	Provenienza nave
1480	2 botti d'olio	Genova	Cadice
	2 barili d'olio		Oporto
	7 casse di sapone	Francia	Rouen
	2 <i>lasts</i> di sapone	Inghilterra	Colchester
	1 <i>last</i> di sapone	Fiandra	Calais
1481	3 barili d'olio	Fiandra	Middelburg
	½ barile di olive		Bergen-op-Zoom
	2 <i>lasts</i> d'olio	Inghilterra	Londra
	6 barili e 1 <i>last</i> d'olio		Inghilterra
	1 barile d'olio		Londra
	6 <i>pipes</i> d'olio	Francia (?)	Puerto Santa Maria (?)
	12 <i>pipes</i> d'olio	Inghilterra	Londra
	1 botte d'olio	Inghilterra	Londra (Stahlhof)
	33 barili d'olio	Venezia e domini veneziani	Venezia
	26 botti d'olio	Genova	Fowey
	2 <i>lasts</i> di sapone	Inghilterra	Middelburg
	12 barili, 45 casse, 33 ceste, 4 borse, 1 caratello, 90 pezzi, 650 libbre di sapone	Venezia e domini veneziani	Venezia
	6 barili di sapone	Fiandra	Bergen-op-Zoom
	1 <i>last</i> di sapone		Middelburg
1 barile di sapone	Inghilterra	Londra	

Ormai il mercato iberico, da secoli principale area di rifornimento dei genovesi, si era aperto a mercanti di altre nazioni commerciali, ma anche gli spazi del Mediterraneo, luogo privilegiato dell'approvvigionamento veneziano, stavano aprendosi alla presenza sempre più frequente di navi e mercanti del Nord. Lo stabilirsi dello *staple* dei mercanti inglesi a Livorno nel 1490 avrebbe segnato da questo punto di vista il cambiamento di verso dei flussi commerciali in generale<sup>91</sup>.

Nel caso dell'olio, tuttavia, il XVI secolo vide un calo significativo dei traffici, almeno per quanto riguarda l'Inghilterra, come dimostrano ancora una volta le riesportazioni da Southampton: nel 1527-1528 furono redistribuiti verso l'interno del Regno solo 27 barili e 1 *pipe* di olio (44,39 ettolitri) e 9 centene, 1 *quarter*, 2 casse, 1 cesto e 7 *serones* di sapone, ai quali si aggiunsero 3 barili di sapone nero<sup>92</sup>: una drastica riduzione che, anche tenendo conto del generale declino economico subito da Southampton nel corso del secolo<sup>93</sup>, sembra anticipare la quasi totale scomparsa dell'olio di oliva dal panorama dei traffici commerciali inglesi, che sarebbe stato uno degli effetti collaterali dell'adesione alla Riforma nel 1536.

<sup>91</sup> RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 206-232.

<sup>92</sup> *The Brokage Books of Southampton* cit., pp. 123-211.

<sup>93</sup> RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 255-272.

## INDICE

Irma NASO	
<i>Premessa</i>	9

Franco CARDINI	
<i>Introduzione</i>	11

### DALLE OLIVE ALL'OLIO. TESTIMONIANZE STORICHE, LETTERARIE, ARCHEOLOGICHE

Alfio CORTONESI	
<i>«Olivas preciosissimas». Vicende tardomedievali dell'olivicoltura italiana</i>	21
1. Note introduttive	21
2. L'olivicoltura nel Mezzogiorno	24
3. L'olivicoltura nell'Italia centrale e padana	31
4. I paesaggi dell'olivo	38

Irma NASO	
<i>Dall'oliveto alla «cella olearia» nella letteratura agronomica italiana (secoli XIV-XVI)</i>	43
1. Il tempo della raccolta delle olive	46
2. Sistemi di coglitura	50
3. Prima della frangitura	53
4. Al frantoio	56
5. Dal torchio alla «cantina dell'olio»	58

Mauro Paolo BUONINCONTRI - Giovanna BIANCHI - Gaetano DI PASQUALE	
<i>L'olivo nel medioevo della Maremma toscana.</i>	
<i>Il dato archeobotanico nel contesto archeologico</i>	63
1. Quale Storia?	64
2. Una strada complementare	65
3. Una trentennale ricerca di archeologia agraria e forestale	66
4. Conclusioni	76

### OLIO: PRODUZIONE E COMMERCIO DAL MEDITERRANEO ALL'EUROPA DEL NORD

Enrico BASSO	
<i>L'olio sul mare. Il commercio oleario nel basso medioevo</i>	79
1. L'olio «di Vinegia»	80
2. I genovesi e il commercio dell'olio	86
3. La corrente commerciale verso l'Atlantico	94

Angela ORLANDI	
<i>L'olivo e l'olio tra Mediterraneo e Mare del Nord (secoli XIV-XV)</i>	107
1. Produzione e distribuzione	109
2. Conclusioni	121
Daniele LOMBARDI	
<i>Da mare e da terra. Importazioni e commercio di olio nella Roma di fine medioevo</i>	123
1. Le importazioni via mare	125
2. Le importazioni via terra	139
3. Il commercio all'ingrosso e al minuto: spunti d'indagine e qualche conclusione	143
Flocel SABATÉ	
<i>Olio e mercati nella Catalogna del basso medioevo</i>	153
1. Dall'olivo all'olio: produzione e circolazione	153
2. Arrivo dell'olio al mercato: scarico, pesatura e fiscalità	175
3. La vendita dell'olio	178
4. L'olio in tribunale	189
5. Conclusione	192
OLIVO E OLIO TRA SIMBOLOGIA, RITUALITÀ E ARTE	
Marina MONTESANO	
<i>«Ad comedendum non valet multum». L'olio sacro, magico, medicinale</i>	195
Gabriele ARCHETTI	
<i>L'olio sulla barba di Aronne. Suggestioni dal mondo monastico</i>	205
1. L'olio come combustibile	207
2. L'accensione della lucerna	209
3. Provviste olearie e compiti comunitari	213
4. Olio e grassi nella dieta dei monaci	217
5. Farmaco, medicina e medicamento	222
6. Viatico spirituale	225
Francesca STROPPA	
<i>Usi, simboli e raffigurazioni dell'olio e dell'olivo nelle fonti artistiche medievali</i>	229
<i>Abstracts</i>	255
Gli Autori	267