

MICHEL BALARD

IL SISTEMA PORTUALE GENOVESE D'OLTREMARE
(secc. XIII - XV)

SOMMARIO : 1. Le fonti; i racconti dei viaggiatori - 2. La tipologia dei porti genovesi d'Oriente - 3. Porto e città - 4. L'amministrazione e il personale dei porti - 5. Le funzioni dei porti genovesi d'Oriente.

In contrasto con Venezia, che ha creato l'unico impero coloniale del Medio Evo, l'espansione genovese nel Mediterraneo orientale e nel Mar Nero non si realizza nel possesso di grandi beni fondiari, né nel mettere in valore della terra, né nel popolamento dei territori conquistati attraverso un potente flusso migratorio. Invece la colonizzazione genovese, come è stato tante volte sottolineato¹, riveste un carattere soprattutto mercantile. L'aristocrazia degli uomini d'affari, che domina la metropoli, vuol creare nell'Oltremare una rete di stabilimenti commerciali, un vasto complesso economico costruito sul mare e che si estende dal mare di Tana (oggi mar d'Azov) fino alle Fiandre e all'Inghilterra. In questo senso, gli stabilimenti genovesi d'Oltremare hanno come funzione principale quella di essere la base di operazioni commerciali che si estendono a tutto il mondo allora conosciuto. I porti sono i centri focali delle loro attività: devono accogliere i traffici, dare riparo alla flotta, fornire le materie prime, gli uomini e il cibo per l'armamento delle navi.

1. *Le fonti; i racconti dei viaggiatori.*

La loro storia, purtroppo, è molto meno conosciuta di quella degli agglomerati umani nati accanto ai porti stessi. Per i porti dell'Oltremare, nessuna fonte specifica, quale ad esempio la bella serie dei registri *Salvatores portus et moduli* di Genova, che, dal 1340 in poi, danno informa-

¹ R.S. Lopez, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna 1938; G. Pistarino, *Genova medievale tra Oriente e Occidente*, in « Rivista storica ita-

zioni precise sul porto e la mano d'opera ivi impiegata². Ci si deve contentare delle note sparse nei registri delle *Massarie* di Pera, di Caffa e di Famagosta che, a proposito delle spese del Comune, ci informano sui lavori fatti nel porto e nell'arsenale, o sulla costruzione o riparazione delle galee³. Si deve ricorrere ai contratti notarili, rogati sul posto, che informano più sulle attività commerciali che sulle strutture portuali⁴. I viaggiatori e i pellegrini del Tre o Quattrocento sono stati colpiti dalla bellezza dei porti di approdo, ma le loro note sono molto deludenti. In fine, qualche libro di bordo, oggi inserito in una grande varietà di registri, dimostra l'attività degli arsenali genovesi d'Oltremare⁵.

Queste fonti sparse e imprecise ci permettono comunque di abbozzare una tipologia dei porti genovesi d'Oltremare, aiutandoci con le de-

liana », LXXXI, 1969, pp. 44-73; Id., *Mercanti del Trecento nel Levante genovese*, in « Clio », X, 1974, pp. 33-66; G. Airaldi, *Investimenti e civiltà urbana nelle colonie medievali italiane*, in *Saggi e documenti*, Genova 1978 (Civico Istituto Colombiano, 1), pp. 51-58; M. Balard, *La Romanie génoise (XII^e - début du XV^e siècle)*, I - II, Roma - Genova 1978.

² V. Polonio, *L'amministrazione della "Res publica" genovese fra Tre e Quattrocento*, Genova 1977, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVIII/1, 1977, pp. 156-160.

³ Archivio di Stato di Genova (citato ASG), *San Giorgio, Peire Massaria* 1390, 1390 bis, 1402; *Massaria Communis Ianue*, 22 (= *Peire Massaria* 1391); *Caffa Massaria*, n.g. 590/1225 - 1264 (anni 1374 - 1472); *Famaguste Massaria*, n.g. 590/1268 - 1287 (anni 1391 - 1465).

⁴ Oltre ai nostri due volumi *Gênes et l'Outre-Mer*, I, *Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto (1289 - 1290)*, Paris - La Haye 1973, e II, *Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzò (1360)*, Paris - La Haye 1980, si vedano soprattutto le edizioni degli atti di Cipro, di Mitilene, di Chio, di Pera e di Licostomo, pubblicati nella « Collana storica di fonti e studi » diretta da G. Pistarino, Genova.

⁵ Tre sono stati pubblicati o utilizzati: J. Day, *Prix agricoles en Méditerranée à la fin du XIV^e siècle (1382)*, in « Annales ESC », 16, 1961, 4, pp. 629-656; M. Balard, *À propos de la bataille du Bosphore - L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351 - 1352)*, in *Travaux et mémoires du centre de recherche d'histoire et civilisation byzantines*, Paris 1970, pp. 431-469; Id., *Escales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIV^e siècles*, in *Les grandes escales. Recueils de la société Jean Bodin*, 32, 1974, 1, pp. 243-264. La scoperta recente di un nuovo libro di bordo del 1368 - 1369 ci darà un'illustrazione più precisa del nostro discorso. Ne prepariamo uno studio particolare.

scrizioni dei viaggiatori e dei pellegrini per evocare la mano d'opera impiegata, descrivere il funzionamento di questi *emporìa* e i loro rapporti vicendevoli. Soltanto allora ci si potrà chiedere se esiste un vero sistema portuale genovese d'Oltremare, ciò che sottointende una gerarchia delle attività tanto al livello regionale quanto di tutto il bacino orientale del Mediterraneo.

I racconti dei viaggiatori sono nell'insieme deludenti. Quelli che scrivono, soprattutto nel Trecento, si contentano di esprimere la loro meraviglia di fronte alla bellezza dei siti portuali e al numero delle navi contemplati. La descrizione si esaurisce con qualche breve nota. Per il signore di Anglure, Ogier VIII, Famagosta è « un buon porto »⁶. Ludolph di Sudheim utilizza il superlativo, senza nessuna altra preoccupazione descrittiva⁷, e Niccolò di Martoni lo giudica « piuttosto bello e protetto dal vento »⁸. I testi riuniti dall'Argenti e dal Kyriakidis contengono molte descrizioni dei paesaggi e della gente di Chio; purtroppo, il porto è quasi sconosciuto ai viaggiatori⁹. Buondelmonti lo trova « molto sicuro », Enea Silvio Piccolomini « molto buono », così anche Benedetto Bordone. Enrico Martelli dice inoltre che può accogliere diversi tipi di navi; ma solo Pierre Belon du Mans osserva il fatto che « le più grandi navi devono ancorarsi nel canale senza entrare nel porto », troppo piccolo ma « assai buono per le galee e altri tipi di navi minori e di grandi barche ».

Lo spazio portuale di Costantinopoli e di Pera ha suscitato osservazioni più numerose e più precise. Fra i primi, Guglielmo Adamo, nel suo *De modo Sarracenos extirpandi*, ha notato le dimensioni del porto: un

⁶ Ogier VIII, seigneur d'Anglure, *Le saint voyage de Jherusalem du seigneur d'Anglure*, ed. F. Bonnardot, A. Longnon, Paris 1878, p. 81: « Une moult fort cité et bon port qui est appelée Famagost en Chippe ».

⁷ L. de Sudheim, *De itinere Terre Sancte et descriptione Terre Sancte liber*, ed. G.A. Neumann, in *Archives de l'Orient latin*, II/2, Paris 1883, p. 336: *est alia civitas nomine Famagusta portum habens optimum et ibi confluent omnia mercimonia Grecorum, Armenorum, Turcorum, Syrorum, Egiptorum...*

⁸ L. Le Grand, *Relation du pèlerinage à Jérusalem de Nicolas de Martoni, notaire italien (1394-1395)*, in « *Revue de l'Orient latin* », III, 1895, p. 628.

⁹ Ph. P. Argenti - S. Kyriakidis, *Chio d'après les géographes et les voyageurs* (in greco), Atene 1946.

quarto di miglio in larghezza, sei miglia di lunghezza, da dodici a quattordici metri di profondità, il che è approssimativamente giusto. Ha anche notato che le navi possono trovare un approdo a un metro appena dalla riva e attaccarsi agli anelli delle porte di mare, che siano cariche o no¹⁰. Ibn Battuta ammira il numero delle navi che trovano riparo nel Corno d'Oro: più di cento galee e altre navi senza parlare dei piccoli natanti¹¹. Clavijo loda la sicurezza del porto « il migliore e il più bello del mondo » e aggiunge, al pari di Guglielmo Adamo, che le navi possono approdare senza pericolo¹². Schiltberger si accontenta di dare le dimensioni del braccio di mare: tre miglia per mezzo miglio¹³. Bertrandon de La Broquière prende pretesto dal fatto che tutti i Cristiani conoscono Pera per non dire quasi niente: il porto più bello che egli abbia mai visto non è tanto esteso ma molto profondo¹⁴. Pero Tafur ripete quel che aveva scritto Clavijo¹⁵. Infine, Leonardo di Chio nota che il Corno d'Oro è sbarrato da una catena, già segnalata da Clavijo¹⁶. I racconti dei viaggiatori che hanno visitato Costantinopoli non divergono l'uno dall'altro: la bellezza del sito, le dimensioni, e qualche dato tecnico come il modo di ormeggiare le navi accanto alla muraglia marittima.

Quando si passa al Mar Nero, le informazioni sono ancora più brevi. Ibn Battuta avrebbe visto più di duecento navi nel porto di Caffa¹⁷. Gilles le Bouvier¹⁸ e Ghillebert de Lannoy¹⁹ dicono soltanto che è un

¹⁰ G. Adam, *De modo Sarracenos extirpandi*, ed. Ch. Kohler, in *Recueil des historiens des Croisades. Documents arméniens*, II, Paris 1906, pp. 537-538.

¹¹ Ibn Battuta, *Voyages*, ed. C. Defremery, B. Sanguinetti, II, Paris 1854, p. 433.

¹² R. Gonzales de Clavijo, *Vida del Gran Tamorlan*, ed. A.Y. Molina, Siviglia 1782, p. 71.

¹³ J. Schiltberger, *Reisebuch*, ed. V. Langmantel, Tübingen 1885, p. 46.

¹⁴ B. de la Broquière, *Le voyage d'outre-mer*, ed. Ch. Schefer, Paris 1892, pp. 141, 150.

¹⁵ P. Tafur, *Andanças é viajes por diversas partes del mundo avidos (1435-1439)*, Madrid 1874, pp. 138 e 182.

¹⁶ A. Pertusi, *La caduta di Costantinopoli*, I, Verona 1976, p. 120.

¹⁷ Ibn Battuta, *Voyages cit.*, II, p. 358.

¹⁸ G. Le Bouvier, *Le livre et la description des pays*, ed. E.T. Hamy, Paris 1908, p. 90.

¹⁹ G. de Lannoy, *Oeuvres*, ed. Ch. Potvin, Louvain 1878, p. 64.

porto di mare nel quale, secondo un'affermazione un po' fantasiosa di Pero Tafur, i natanti d'inverno sono prigionieri del ghiaccio²⁰. Soldaia è apprezzata come uno dei porti più grandi e più belli del mondo²¹. Infine, Tana è un porto fluviale dove cocche e galee hanno un accesso: i Genovesi e i Veneziani ricevono le merci in due castelli costruiti sul fiume Tanaïs (il Don di oggi)²².

Per riassumere questo primo punto, si può dire che i racconti di viaggi, benché basati su impressioni personali, sono poco attenti ai porti così lontani delle coste pontiche, il cui interesse per la cristianità e i progetti di crociata è assai ridotto. Le descrizioni portuali più precise vengono dai viaggiatori mandati in Oriente dalla corte di Borgogna per una inchiesta sulle condizioni per organizzare una nuova crociata contro i Mamelucchi. Così, Ghillebert de Lannoy ci informa sulle dimensioni, la capacità, l'aspetto dei porti siriani²³ e nel trattato di Emmanuele Piloti si trova una bella descrizione della zona portuale di Alessandria²⁴. Questi racconti che cercano di formulare un giudizio sulle forze e le debolezze dei nemici, nella prospettiva di una nuova crociata, si interessano di più al Mediterraneo orientale, di tanto in tanto a Costantinopoli, ma trascurano del tutto i porti pontici.

2. *La tipologia dei porti genovesi d'Oriente.*

Si deve dunque ricorrere alle note sparse dei registri della *Massaria* o dei manuali di mercatura per schizzare una tipologia dei porti genovesi d'Oltremare: se ne possono distinguere tre tipi. Dapprima, i mercanti utilizzano le spiagge che non permettono alle navi di approdare. Il carico si fa tramite le barche. Pegolotti in questo senso dà l'elenco

²⁰ P. Tafur, *Andanças* cit., p. 169.

²¹ Ibn Battuta, *Voyages* cit., II, p. 415.

²² P. Tafur, *Andanças* cit., p. 165 e J. Schiltberger, *Reisebuch* cit., p. 63.

²³ G. de Lannoy, *Oeuvres* cit., pp. 144-147 per Acri, pp. 147-151 per Tiro, pp. 155-157 per Beirut.

²⁴ E. Piloti, *Traité sur le passage en Terre Sainte (1420)*, ed. P.H. Dopp, Louvain 1958, pp. 179-181.

dei *caricatoria frumenti*, che sono spiagge dove le barche caricano il grano per portarlo alle grosse cocche ancorate a una certa distanza: Porto Pisano, Cobardi (Taganrog), Lobuosom e Ipoli, sulle sponde settentrionali del mar di Tana; Balzimachi (Jeisk' Liman), Taro (capo Dolgaya), Pesce (Beissugsk Liman), San Giorgio (Gorki Liman), Calinimeno, Azia-chon, Cavalari, Cubacuba e forse Mapa e Matrega sulle sponde della Zichia e della Circassia²⁵. Le saline di Ciprico, ad est della Crimea, sono anche loro visitate da barche; Jean Chardin, che ci è andato nell'agosto 1672, dice che le paludi salinarie sono sulla spiaggia, a 50 miglia da Caffa, e che il carico si fa senza impedimento²⁶. La stessa situazione si ritrova per i *caricatoria* del sale nella vicinanza della bocca del Dnepr. Sulle coste della Crimea, i casali di Gotia, presi dai Genovesi nel 1365²⁷, non hanno porti capaci di accogliere le grosse navi. Ci si deve accontentare di barche: così i conti della *Massaria* di Caffa mettono in evidenza un traffico incessante di barche tra Caffa e i paesi della Riviera di Gazaria, dove i Genovesi si forniscono del legname per gli alberi e i remi delle navi. Ad esempio, nel 1420, gli artigiani di Gotia hanno fabbricato i remi, consegnati ai procuratori di Caffa sul litorale a Musacori, e poi trasportati con barche fino a Cembalo²⁸. Così senza nessun approdo, i paesi rivieraschi possono esportare le materie prime e i prodotti alimentari, barattati sulla spiaggia in cambio di stoffe e di vino.

Il secondo tipo di porti è rappresentato dai porti-satelliti dei grandi *emporia* d'Oltremare, dove piccole comunità di Occidentali, mercanti, soldati e amministratori, vivono accanto ad una maggioranza di Greci o di Tatars. Tali stabilimenti secondari offrono un riparo più o meno si-

²⁵ F.B. Pegolotti, *La pratica della mercatura*, ed. A. Evans, Cambridge (Mass.) 1936, pp. 42, 54 e 55; si veda M. Balard, *Le commerce du blé en mer Noire (XIII^e - XV^e siècles)*, in *Aspetti della vita economica medievale. Atti del Convegno di studi nel X anniversario della morte di Federigo Melis*, Firenze 1985, pp. 66-67.

²⁶ J. Chardin, *Les voyages du chevalier Chardin en Perse et autres lieux de l'Orient*, ed. G. Mantoux, I, Paris 1883, pp. 12-13. Sullo sfruttamento delle saline di Ciprico, si veda J.C. Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, I, *Production et monopole*, Lille 1978, pp. 100-101 e M. Balard, *La Romanie génoise* cit., II, pp. 708-710.

²⁷ *Ibid.*, I, p. 151.

²⁸ ASG, *Caffa Massaria*, 1420, n.g. 590/1228, f. 41 r.

curo per un breve scalo, possibilità di rifornimento e di transazioni commerciali a un livello modesto o limitato alla produzione dell'hinterland. Così avviene nel mar Egeo per le due Focee, dove le navi degli Zaccaria caricano l'allume alla fine del Duecento, prima che il territorio passi dopo il 1346 sotto il dominio della Maona di Chio. Così avviene per Teologo, porta dei Genovesi verso l'Anatolia turca. Nel mar Nero, tutte le colonie dipendenti dalle autorità di Pera o di Caffa, hanno qualche infrastruttura portuale. A Chilia le navi di medio tonnellaggio — *ligna* e *taride* — caricano il grano agli scali del ramo settentrionale del delta del Danubio; invece a Licostomo navi più grandi approdano all'isola sita alla bocca del fiume²⁹. Cembalo (Balaklava) all'estremità occidentale della Crimea gode di un sito portuale eccezionale: una calanca il cui sbocco è sotto facile controllo, ma non può purtroppo accogliere grandi tonnellaggi; barche, *ligna* e *taride* sono gli strumenti principali del traffico. Soldaia profitta di vantaggi naturali simili a quelli di Caffa: una baia protetta dai venti di nord-ovest. I Veneziani sviluppano questo sito alla fine del Duecento, ma la concorrenza di Caffa ne impedisce una ulteriore crescita³⁰. Ad est del mar Nero, Tana è sprovvista di un vero porto: le galee e le navi si ancorano nel fiume e il carico delle merci si fa sulle sue sponde³¹. Le coste settentrionali dell'Asia minore dispongono di qualche eccellente ancoraggio: Samastri, Sinope, dove una penisola protegge una bella baia, Simisso alla bocca dell'Halys e Trebisonda dove la costa offre una bella anfrattuosità, dominata dal Leontokastron, sede dei mercanti occidentali. Ma, a parte la capitale dei Grandi Comneni, favorita dallo sbocco della via terrestre che viene da Tabriz e dall'Asia centrale, gli altri stabilimenti, senza un buon collegamento

²⁹ M. Balard, *Notes sur les ports du bas-Danube au XIV^e siècle*, in «Sudost-Forschungen», XXXVIII, 1972, p. 6; Id., *L'activité économique des ports du bas-Danube au XIV^e siècle*, in *Travaux et mémoires* cit., pp. 37-38 e bibliografia citata.

³⁰ M. Nystazopoulou, *La Ville de Soldaia en Chersonèse taurique* (in greco), Atene 1965, pp. 38-40 e 55.

³¹ Così dicono gli atti del notaio veneziano Benedetto Bianco (settembre 1359-settembre 1363): Archivio di Stato di Venezia, *Cancellaria inferiore*, b. 19; lo studio molto preciso di M. Berindei-G. Veinstein, *La Tana-Azaq de la présence italienne à l'emprise ottomane (fin XIII^e - milieu du XVI^e siècle)*, in «Turcica», VIII, 1976/2, pp. 110-201 non fa cenno al sito di Tana.

con l'hinterland dell'Anatolia, rimangono relegati a un ruolo di secondo piano dopo i grandi *emporìa*, dove si concentra la maggiore parte del traffico genovese.

Nel Trecento e Quattrocento, i grandi porti genovesi d'Oriente sono quattro: Caffa, Pera, Chio e Famagosta, simili nelle loro funzioni, ma non per le loro origini né per il sito occupato. A Pera, i Genovesi hanno utilizzato a loro vantaggio l'incantevole Corno d'Oro, protetto da una catena stesa dal castello di Galata, dal lato di Pera, fino alla torre del Kentenarion, vicina alla porta di San Demetrio, dal lato di Costantinopoli³². Ponti di legno collegati con le porte della muraglia facilitano l'approdo. Anche a Chio i Genovesi occupano un sito bizantino che trasformano e sistemano. André Thévet, in visita nel 1459, trova il porto « fatto con molta cura »³³. Protetto da due moli convergenti, si apre verso l'alto mare con uno stretto canale dove si ancorano le più grandi navi³⁴. Il bacino è sotto la minaccia dell'insabbiamento causato dai depositi alluvionali di un torrente. Secondo Hieronimo Giustiniani³⁵, i Maonesi hanno dovuto sistemare il corso del torrente, per conservare al porto una sufficiente profondità. Proibiscono di buttarvi le immondizie, come rammenta un'iscrizione in dialetto già murata in una torre del *castrum*³⁶. Così, il porto di Chio, nodo del traffico genovese verso l'alta Romania, l'Anatolia, Rodi e Alessandria, deve quindi essere sempre tenuto sotto l'attenta sorveglianza delle autorità locali.

Famagosta non è creazione dei Genovesi³⁷, ma deve molto a Genova che ne ha il possesso per un secolo circa. Orientato verso est, pro-

³² R. Guiland, *La chaîne de la Corne d'Or*, in *Études byzantines*, Paris 1959, p. 269.

³³ Bibliothèque Nationale Paris, mns. fr. 15453, f. 163 r., cit. da F.W. Hasluck, *The latin monuments of Chios*, in « Annual of the British School at Athens », XVI, 1909, p. 183.

³⁴ ASG, *Not. Gregorio Panissaro*, doc. 138.

³⁵ H. Giustiniani, *History of Chios*, ed. Ph.P. Argenti, Cambridge 1943, pp. 27-28.

³⁶ F.W. Hasluck, *The latin monuments* cit., p. 148.

³⁷ Il lavoro ben documentato di D. Jacoby, *The rise of a new emporium in the Eastern Mediterranean: Famagusta in the late XIIIth century*, in *Meletai kai hypomnēmata*, I, Nicosia 1984, pp. 143-179, non descrive il porto di Famagosta. Per

tetto da una scogliera parallela alla costa, che forma un molo naturale, il porto costituisce uno dei migliori ancoraggi dell'isola con Limassol. Eppure, la profondità non è sufficiente, a tal punto che, secondo Nicolò de Martoni, soltanto i piccoli natanti possono approdare³⁸. Una pianta manoscritta del Cinquecento, pubblicata di recente³⁹, indica che, tra il molo e la catena, la profondità massima è di 13 - 14 piedi e nella vicinanza dell'arsenale, a sud del porto, di 12 piedi, cioè meno di 3,60 m. In una relazione scritta nel 1562, Ascanio Savorgnano dice che il porto di Famagosta non può dare riparo a più di dieci galee⁴⁰. In caso di pericolo esterno, la bocca, cioè il passo di Santa Catarina, può essere bloccata con molta facilità; così, nel 1441, quando i Catalani assediano Famagosta, i Genovesi vi affondano la *griparea* di Nicolò Spinola e poi completano la protezione del porto nel 1442-1443 collegando con una diga la scogliera alla sponda⁴¹. In tal modo, rimane soltanto uno stretto passo che può essere chiuso da una catena, tesa da una torre del *castrum*.

L'unico stabilimento che deve tutto all'iniziativa dei Genovesi è quello di Caffa⁴². Il sito è famoso. La baia dell'antica Theodosia, come diceva Chardin alla fine del Seicento « è riparata da tutti i venti salvo da quelli del nord e del sud-ovest. Le navi si ancorano presso la riva, a 10 o 12 braccia, su un fondo fangoso assai buono e sicuro »⁴³. Lo spa-

qualche cenno, si veda il nostro *Famagouste au début du XVI^e siècle*, in *Fortifications, portes de villes, places publiques dans le monde méditerranéen*, ed. J. Heers, Paris 1985, p. 286.

³⁸ L. Le Grand, *Relation du pèlerinage à Jérusalem* cit., p. 628.

³⁹ F. Frigerio, *Un plan manuscrit inédit du XVI^e siècle du port de Famagouste*, in *Actes du 2^{ème} Congrès d'Études chypriotes*, II, Nicosia 1986, pp. 297-302.

⁴⁰ G. Hill, *A History of Cyprus*, I-III, Cambridge 1948, III, p. 860.

⁴¹ ASG, *Famagouste Massaria*, n.g. 1274 (anno 1442), f. 23 v.; *Ibid.*, n.g. 1276 (anni 1443 - 1444), f. 60 v. Sul tentativo di James Villaragut contro Famagosta, cfr. G. Hill, *A History* cit., III, pp. 503-504.

⁴² M. Balard - G. Veinstein, *Continuité ou changement d'un paysage urbain? Caffa génoise et ottomane*, in *Le paysage urbain au Moyen Age*, Lyon 1981, pp. 79-82.

⁴³ *Voyage du chevalier Chardin en Perse* cit., I, p. 106. Da un documento del 1454, si sa che la flotta turca è ancorata a Caffa, alla distanza di un tiro di

zio marittimo disponibile è molto ampio: Ibn Battuta vi avrebbe visto più di 200 navi all'ancoraggio⁴⁴. Il porto si estende davanti alla città; l'accesso si fa da due porte nel muro marittimo, l'*hosteum marine magnum* e l'*hosteum parvum*, quest'ultima nelle vicinanze del portico della corte consolare. Qualche ponte di legno facilita lo scarico delle merci.

3. Porto e città.

Qualunque siano il sito e le dimensioni, i porti genovesi d'Oltremare mantengono con la città vicina dei rapporti sotto il doppio segno dell'apertura e della chiusura. Apertura, perché lo sviluppo dei grandi assi del commercio internazionale determina la prosperità tanto dei grandi quanto dei piccoli porti ed anche di conseguenza dello stabilimento genovese relativo. L'intensità del traffico provoca la crescita demografica e lo sviluppo urbano. Ma nello stesso tempo c'è anche una chiusura per motivi di sicurezza della città e di controllo degli scambi. All'infuori di Caffa, dove la baia a mezza luna proibisce ogni efficace protezione marittima, i grandi porti genovesi d'Oltremare sono protetti da una catena tesa all'imboccatura: catena del Corno d'Oro, utilizzata durante l'assedio del 1453, catena di Chio che chiude da un molo all'altro l'ingresso stretto del porto, catena di Famagosta che sbarrava l'accesso del porto nel passaggio settentrionale⁴⁵. La protezione viene anche dal muro marittimo lungo la riva, le cui rare aperture controllano l'andamento del traffico. A Pera, ogni porta di mare è vicina a una torre che serve di tanto in tanto da deposito per viveri o armi. A Caffa, due ponti collegano il porto alla città, cioè alle due porte di mare nella muraglia⁴⁶. Niccolò de Martoni, a proposito di Famagosta, nota che davanti alla por-

bombarda: cfr. A. Vigna, *Codice diplomatico delle colonie tauro-liguri*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», VI/1/1, 1869, p. 102.

⁴⁴ Cfr. nota 17.

⁴⁵ ASG, *Famaguste Massaria*, n.g. 1269 (anno 1407), f. 86 r.; n.g. 1276 (anno 1443) f. 62 v.

⁴⁶ ASG, *Caffa Massaria*, 1374, f. 54 v.; *Massaria*, 1386, f. 438 v. (*pons mercantiae*); *Massaria*, 1420, f. 80 v.

ta della città, al centro del muro marittimo — cioè l'unica porta di mare che si distingue dalla porta di terra o porta di Limassol — si trova un ponte di legno dove approdano le navi e si sbarcano le merci⁴⁷. A Chio, il muro del *castrum* domina il porto al quale danno accesso solo una o due aperture.

Alla protezione militare, si aggiungono motivi fiscali. Mura, ponti e porta di mare hanno la stessa funzione: costringere i mercanti a dirigersi verso un solo passaggio, dunque costringerli al pagamento delle diverse tasse che gravano sul trasporto marittimo. A Caffa, la *logia ponderis* dove è riscosso l'*introitus pontis et ponderis*, indice principale delle fluttuazioni del traffico⁴⁸, è vicina al *pons mercantiae*⁴⁹. A Chio, la dogana, o *logia commercii*, si trova all'estremità del ponte collegante la porta della cittadella al porto. Nelle vicinanze, c'è ancora la *logia ponderis* dove si fanno le esazioni sul peso delle merci, e la casa del mastice, nella quale la Maona esercita il suo monopolio sul principale prodotto di esportazione dell'isola⁵⁰. A Famagosta, accanto alla porta di mare, c'è il "commerc", come dicono i vecchi testi ciprioti⁵¹, cioè la dogana. Dunque nell'Oltremare genovese, il legame tra il porto e la città è unico, o sdoppiato, e risponde sempre ai bisogni fiscali, cioè distinguere tramite uno stretto passaggio i mercanti stranieri dai cittadini genovesi che godono di esenzioni. La difesa, il controllo, le esazioni im-

⁴⁷ L. Le Grand, *Relation du pèlerinage* cit., p. 628 e C. Enlart, *L'art gothique et la Renaissance en Chypre*, II, Paris 1899, p. 620.

⁴⁸ M. Balard, *La Romanie* cit., II, pp. 684-687.

⁴⁹ ASG, *Caffa Massaria*, 1386, f. 438 v.; n.g. 1264 (anni 1424-1426), f. 55 r.; n.g. 1251 (anno 1468), f. 80 r.

⁵⁰ Ph. P. Argenti, *The occupation of Chios by the Genoese and their administration of the Island (1346-1566)*, I, Cambridge 1958, p. 553; M. Balard, *La Romanie* cit., I, p. 222.

⁵¹ J. Richard, *Chypre sous les Lusignans - Documents chypriotes des archives du Vatican (XIV^e-XV^e siècles)*, Paris 1962, p. 78; Id., *La situation juridique de Famagouste dans le royaume des Lusignans*, in *Orient et Occident au Moyen Age: contacts et relations (XII^e-XV^e siècles)*, Variorum Reprints, London 1976, p. 224. Il ponte e la torre del "commerc" sono in riparazione nel 1463: ASG, *Famagouste Massaria*, n.g. 1274 (anno 1443), ff. 56 r.-57 v. Sul ponte del "commerc" *Ibid.*, n.g. 1269 (anno 1407), f. 125 v.

plicano l'esistenza di un personale specializzato che si ritrova, definito in modo quasi simile, in tutti i porti genovesi d'Oltremare.

4. *L'amministrazione e il personale dei porti.*

L'autorità sul porto compete al rappresentante superiore della metropoli: i consoli a Caffa e nelle colonie pontiche, il podestà a Pera e Chio, il capitano a Famagosta. Essi soli, con l'aiuto dei consiglieri, possono decidere quali lavori fare, in quali costruzioni navali investire. Ma la responsabilità tecnica è attribuita a un funzionario, chiamato il *sabarbarius*, o guardiano del porto. Questa parola non è tanto utilizzata a Genova, dove sono i *salvatores portus et moduli* che hanno piena autorità sulle infrastrutture e sul personale del porto. A Savona, a Levanto, a Bonifacio, invece, è il *sabarbarius* che ha la cura del porto e la sorveglianza delle navi e del loro equipaggio⁵². Nell'Oriente genovese si ritrova questa funzione, almeno nei grandi *emporìa*. A Pera, nel 1391, Andriolo de Moneglia è chiamato *salvator portus sive sabarbarius Communis*; riceve a soldo 72 perperi all'anno, cioè l'1,4% di quello che riscuote il podestà. Ma gode anche del diritto di pesca nella darsena di Pera⁵³. A Caffa, il *sabarbarius* è anche *officium aquarum*, cioè ha la responsabilità dell'acquedotto e delle fontane pubbliche e conduce i diversi lavori nei palazzi pubblici; ha infine la custodia di armi e munizioni. Con il titolo di *salvator et custos sabarbarie Caffa*, Luciano Doria nel 1441 è quasi un direttore dei servizi tecnici del comune: la sorveglianza del porto è solo una parte delle sue attività⁵⁴. A Chio, è uno *scaiarius*, con 5 lire di paga al mese; assistito da uno *subscaiarius*, è sottomesso all'*officium maris*, sul modello dell'*officium* genovese omonimo; a lui incombe il controllo dell'armamento delle navi e del loro carico⁵⁵. Infine il porto

⁵² N. Calvini, *Nuovo Glossario medievale ligure*, Genova 1984, p. 321.

⁵³ ASG, *Peire Massaria*, 1390 bis, f. 2 v.; *Massaria*, 1391, f. 6; *Massaria*, 1402, f. 9 v.

⁵⁴ ASG, *Officium Provisionis Romanie*, n.g. 1308/3, f. 74; *Caffa Massaria*, n.g. 1228 (anno (1441) f. 158 v.

⁵⁵ Ph. P. Argenti, *The occupation* cit., I, pp. 385, 400 e 401, nota 2.

di Famagosta è sotto la responsabilità di un *salvator portus civitatis Famaguste*, ma, secondo le notizie della *Massaria*, la sua funzione è la stessa del *sabarbarius*⁵⁶. Le due parole sono quasi sinonimi.

Il personale dipendente dalle autorità portuali va dagli artigiani specializzati fino ai *camalli* (dal turco *hamal*, portatore), sul tipo dei facchini di oggi. Tra i primi, si distinguono tutti quelli che contribuiscono alla manutenzione delle navi e al loro armamento. Pera paga un maestro *remolarius*, proveniente da Siviglia, che riscuote 40 perperi all'anno, più 25 perperi per un centinaio di remi che costruisce e 10 perperi per l'armamento di ciascuna delle galee del Comune⁵⁷. Così a Caffa un *remorarius* acquista i remi in Gotia e li mette a posto sulle navi⁵⁸. Le due *arti* più rappresentate sono quelle dei maestri d'ascia e dei calafati. La loro attività si è sviluppata dai primi tempi dello stabilimento dei Genovesi in Oriente. Ad esempio, gli Zaccaria, appena signori delle allumiere di Focea, reclutano un maestro d'ascia per assicurare il mantenimento delle navi dell'allume nel loro nuovo possesso⁵⁹. Le autorità genovesi danno molta importanza al servizio di questi artigiani. Una relazione del 1395 indica che i maestri d'ascia di Chio e i produttori di pece, un prodotto esportato nell'intero bacino mediterraneo, sono esenti dal pagamento dell'*angaria* — una tassa annuale di due perperi — e sono 62 in totale⁶⁰. Nel 1368-69, 32 maestri d'ascia e maestri calafati intervengono per radobbare a Pera un legno di Lorenzo Bozzio; al di fuori di 3 Greci, stabiliti nel borgo di Lagirio a Pera, sono tutti oriundi delle Riviere liguri o di Genova stessa⁶¹. L'emigrazione oltremare non è soltanto un fatto di uomini d'affari, di avventurieri o di disoccupati; comprende anche artigiani specializzati, necessari alla vita delle colonie d'Oriente. Quel

⁵⁶ ASG, *Famaguste Massaria*, n.g. 1268 (anno 1391), f. 396 v. Nel 1407, Alanus Marabotus è nominato *sabarbarius* di Famagosta: cfr. *ibid.*, n.g. 1269 (anno 1406), f. 87 v.

⁵⁷ ASG, *Peire Massaria*, 1391, f. 150.

⁵⁸ ASG, *Caffa Massaria*, 1374, ff. 8 v. e 54 v.; *Massaria*, 1381, f. 671.

⁵⁹ R.S. Lopez, *Familiari, procuratori e dipendenti di Benedetto Zaccaria*, in *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975, p. 368.

⁶⁰ Ph. P. Argenti, *The occupation* cit., II, p. 148.

⁶¹ ASG, *San Giorgio*, n.g. 2122/c. Abbiamo l'intenzione di studiare questo interessante libro di bordo.

personale si ritrova anche a Famagosta⁶² e a Caffa, dove i conti indicano la paga attribuitagli; nel 1460, i calafati prendono 8 asperi al giorno e i maestri d'ascia 9 asperi, cioè una paga che permette loro un livello di vita decente. Difatti, alla stessa data, un *capicio* di grano, equivalente a 17,5 kg., vale soltanto 6 asperi; si deve anche notare che si aggiunge alla loro paga una colazione sul posto di lavoro⁶³.

La sorveglianza del porto riveste anche un aspetto militare e fiscale. Di solito, la difesa del porto compete ai mercenari del luogo. Ma le autorità genovesi pagano in più qualche guardiano per l'arsenale. A Caffa esiste un *custos darsene maris*⁶⁴ e a Famagosta nel 1443 un caporale con 6 soldati per il ponte e 14 per la torre dell'arsenale⁶⁵. Ogni stabilimento genovese d'Oriente possiede una o parecchie galee di guardia. Il controllo doganale è assicurato dagli impiegati degli appaltatori delle gabelle, quelli del *commercium* o dei *karati Peyre*, che costituiscono a Caffa e a Pera l'esazione più importante sul traffico. Nel 1449, si vedono i *ministrales Caffae* riscuotere i diritti sulle merci⁶⁶. A Chio, la Maona retribuisce parecchi impiegati che riscuotono le tasse sul peso delle merci e sul mastice⁶⁷. All'infuori degli appaltatori del *commerc*, si trova a Famagosta un *cabellotus catene*, che senza dubbio ha avuto in appalto la riscossione di un diritto d'entrata o di uscita delle navi⁶⁸. Pur non avendo un'amministrazione doganale così ampia come quella di Genova⁶⁹, ogni colonia d'Oriente ha i propri collettori, tesorieri, scribi, messaggeri, assoldati dagli appaltatori delle gabelle e della dogana. Questo personale avido e vigilante controlla l'attività economica dei porti genovesi d'Oltremare.

⁶² ASG, *San Giorgio, Mandata capitani*, n.g. 1228, f. 46 v.; *Famaguste Massaria*, n.g. 1269 (1407), f. 109.

⁶³ ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 1228 (anno 1460), f. 194; n.g. 1257 (anno 1471) f. 31; n.g. 1252 (anno 1469), f. 175.

⁶⁴ ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 1228 (anno 1460), f. 69.

⁶⁵ ASG, *Famaguste Massaria*, n.g. 1268 (anno 1391), ff. 216 v., 217; n.g. 1272 (anno 1437), f. 281; n.g. 1274 (anno 1443), f. 110.

⁶⁶ ASG, *San Giorgio, Officium provisionis Romanie*, n.g. 1308/3, f. 23 r. - v.

⁶⁷ Ph. P. Argenti, *The occupation* cit., I, p. 385.

⁶⁸ ASG, *San Giorgio, Mandata capitani*, n.g. 1228, f. 129 v.

⁶⁹ J. Day, *Les douanes de Gênes (1376 - 1377)*, I, Paris 1963, pp. I - V.

Ognuno di questi accoglie anche una popolazione composta, instabile, nella quale le autorità del posto e i padroni delle navi reclutano la gente di mare. In tempo di guerra, la leva è senza dubbio coatta: così nella guerra degli Stretti (1350-1352), i più grandi stabilimenti hanno dovuto armare delle galee per la flotta di Paganino Doria⁷⁰. Al tempo della guerra di Chioggia, dei Greci, degli Armeni, degli Ungheresi e dei Tatarsi sono stati arruolati sulle galee del Comune, mandate nell'Adriatico. Un conto della *Massaria* di Caffa del 1381 ci ha conservato una lunga lista di quei marinai sfortunati e delle paghe versate alle mogli, sulla base di 200 asperi per ciascuno⁷¹. Non c'è da stupirsi se tra quelli arruolati involontari, il numero dei fuggiaschi sia alto⁷². In tempo di pace, gli scali genovesi d'Oriente forniscono ai padroni di galee e di cocche gente di mare per prendere il posto dei fuggiaschi o dei morti. Questi supplenti, benchè siano reclutati in tutti i grandi porti del Mediterraneo orientale, non sono degli stranieri. Si tratta di Italiani, o di Liguri, di volta in volta avventurieri o marinai sbarcati in occasione di un precedente viaggio e che si arruolano di nuovo per qualche soldo⁷³.

Nell'elenco dei nomi trasmessi dalle fonti, si distingue dunque una popolazione misera, che vive grettamente del passaggio delle navi. Tra questa, i *camalli*, una mano d'opera squalificata, utilizzata per trasportare colli e pagata a cottimo; così nel 1447 ogni facchino riceve dalla *Massaria* di Caffa un po' più di 5 asperi al giorno⁷⁴, il calafato e il maestro d'ascia essendo pagati più di 8 asperi. Un facchino tartaro riceve 10 asperi per trasportare 20.000 verrettoni dal porto al deposito della sabarbaria⁷⁵. Esiste dunque un popolo minuto di povera gente che sopravvive

⁷⁰ M. Balard, *À propos de la bataille* cit., pp. 436-437, 447-448.

⁷¹ ASG, *Caffa Massaria*, 1381, f. 88 r. - v. Si potrà paragonare quella *leva* con la *servitudo marina*, alla quale sono sottomessi gli abitanti di Rodi: cfr. A. Luttrell, *The Hospitallers in Cyprus, Rhodes, Greece and the West (1291-1440)*, Londra 1978, studio n. IV.

⁷² ASG, *Caffa Massaria*, 1381, ff. 36 r., 39 v., 92 v., 140 r., etc. . . . e M. Balard, *Escales* cit., p. 253.

⁷³ M. Balard, *Les équipages des flottes génoises au XIV^e siècle*, in *La gente del mare Mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, Napoli 1981, I, pp. 517-524.

⁷⁴ ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 1235 (anno 1447), f. 39 v.

⁷⁵ *Ibid.*, n.g. 1264 (anno 1424), f. 183.

con l'approdo dei natanti ed è molto simile ai cottimisti che il Comune di Genova paga per portare i materiali dell'arsenale o per purgare i banchini o pulire le banchine del porto: un lavoro episodico, non permanente, che permette appena di vivere⁷⁶.

5. *Le funzioni dei porti genovesi d'Oriente.*

Con il reclutamento della gente di mare, si arriva quindi alle diverse funzioni dei porti genovesi d'Oriente. Esse riguardano soprattutto tre settori: la costruzione e la riparazione navale, l'approvvigionamento di bordo, l'esercizio delle attività commerciali. I cantieri navali esistono anche al di fuori dei quattro grandi stabilimenti d'Oriente. C'era dunque in ogni colonia un piccolo scario per costruire qualche barca o la nave di guardia del luogo. Gli atti di Chilia del 1360 menzionano un piccolo cantiere navale, così detto *uscharium*, come in Liguria. L'ex-console genovese vi ha fatto costruire un panfilo con il quale sta per navigare fino a Pera⁷⁷. Nello stesso modo, secondo gli ambasciatori veneziani, Cembalo e Calamita potevano costruire parecchie galee alla fine del Trecento⁷⁸. Questi piccoli cantieri in confronto con gli arsenali delle grandi colonie hanno un ruolo del tutto minore.

Stabilendosi a Pera nel 1267-68, i Genovesi potevano riprendere uno degli arsenali bizantini della sponda settentrionale del Corno d'Oro, ad esempio l'Exartysis⁷⁹. Ma non è certo che si tratti della darsena dove si costruiscono parecchie galee alla fine del Trecento. Secondo le circostanze e lo spazio disponibile, le autorità danno l'ordine di preparare il posto per tirare a terra galee e galeotte che hanno bisogno di

⁷⁶ ASG, *Antico Comune, Salvatores portus et moduli*, n. 204, ff. 21 v., 40; n. 205, f. 9 v.

⁷⁷ M. Balard, *Gênes et l'Outre-mer*, II, *Actes de Kilia* cit., p. 58.

⁷⁸ R. Morozzo della Rocca, *Notizie da Caffa*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, III, Milano 1962, p. 282.

⁷⁹ R. Janin, *Constantinople byzantine*, Paris 1964, pp. 236 et 457. Il bel libro di W. Müller - Wiener, *Bildlexikon zur Topographie Istanbuls*, Tübingen 1977, non fa cenno all'Exartysis.

riparazioni; acquistano presso i maestri d'ascia gli alberi e i timoni necessari⁸⁰. L'attività degli arsenali d'Oltremare è molto intensa in tempo di guerra. Nel 1386, quando i Genovesi lottano contro i Tartari di Solgat, il cantiere di Caffa ripara un brigantino e una galea, arma una nuova nave a Cembalo e piccole barche per viaggi verso Cembalo o Vosporo. I conti della *Massaria* forniscono la lista delle spese afferenti al legname, al piombo, alla canapa, alla pece, al filo e al biscotto⁸¹. Le spese di armamento sono tanto pesanti che nel 1402 le autorità di Pera sono costrette a imporre prestiti forzosi ai più ricchi cittadini del luogo che anticipano così 35.000 perperi⁸².

Ma bisogna distinguere l'arsenale e il cantiere navale. L'arsenale a Caffa è un cantiere di riparazione, coperto da un tetto⁸³. A Famagosta è un bacino a sud - est della città, dove si entra da una porta che può essere murata. L'arsenale è utilizzato soprattutto per la riparazione delle navi. Il libro di bordo del legno di Lorenzo Bozzio (1368-69) cita delle riparazioni a Rodi, Chio, Pera, Teologo, Famagosta, per calafatare la nave e darle un complemento di corde, di vele o di remi⁸⁴. Tutto sommato, ogni arsenale genovese dovette disporre del legname, del metallo, della canapa, delle vele, indispensabili per il raddobbo delle navi. A Famagosta ed anche a Caffa, l'arsenale è utilizzato anche per la fabbricazione delle bombarde.

Il cantiere navale, così detto, è uno spazio di spiaggia, uno scario, sistemato per la costruzione di una nuova nave all'aperto. Non appena varata la nave, il cantiere è abbandonato e riprende vita soltanto in caso di nuovi bisogni di armamento⁸⁵. Questi cantieri provvisori, riparati in fondo ad un'insenatura, o che godono delle acque tranquille di un porto, somigliano agli scari genovesi di Sampierdarena, della Foce o

⁸⁰ ASG, *Peire Massaria*, 1391, ff. 8, 20.

⁸¹ ASG, *Caffa Massaria*, 1386, f. 91 v.

⁸² ASG, *Peire Massaria*, 1402, ff. 13 v. - 14 r.

⁸³ ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 590/1257 (anno 1471), f. 39 v.

⁸⁴ ASG, *San Giorgio, Galearum S. Georgii*, n.g. 2122/C (1368-1369). Si veda per l'arsenale di Famagosta, *Famaguste Massaria*, n.g. 590/1269 (anno 1407), f. 49.

⁸⁵ ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 590/1257 (anno 1471), f. 47 v.; n.g. 590/1228 (anno 1460), f. 197.

delle Riviere liguri⁸⁶. Non è certo che quei cantieri siano utilizzati per la costruzione di navi private; le fonti, di origine pubblica, parlano soltanto dell'armamento dei diversi tipi di navi — galee, fuste, brigantini, barche — utilizzate dalle autorità genovesi per la difesa della propria colonia o per i legami con le comunità vicine.

I porti di Oltremare sono i centri nervosi della vasta rete commerciale dei Genovesi nei mari orientali. Sono dunque gli scali indispensabili sulle grandi vie di navigazione e i depositi del commercio internazionale. La funzione tecnica dello scalo è già stata menzionata a proposito del reclutamento della gente di mare. Ma comporta anche l'approvvigionamento di bordo che deve essere rinnovato e diversificato. Le derrate necessarie per l'equipaggio comprendono biscotto e vino, alimenti di base del marinaio, qualche barile di pesci salati e di acqua dolce. Di tanto in tanto un po' di pane fresco completa il cibo abituale: si veda ad esempio la galea di Silvestro de Marini sulla rotta di Alessandria nel 1382⁸⁷. Invece, i mercanti che pagano per il trasporto, hanno una dieta più elaborata e diversificata: per loro si comprano la carne fresca o salata, i pesci, le uova, il formaggio, il pane fresco, verdure e frutta, i condimenti come l'olio, l'aceto, il pepe, le spezie e le erbe, senza le quali la cucina genovese perde il proprio sapore⁸⁸. Gli acquisti registrati dallo scriba del legno di Lorenzo Bozzio nel 1368-69 sono molto diversi: a Rodi, carne, ravanelli, formaggio, pane, zucchero, biscotto, vino greco, mandorle, aloe rosato e, al ritorno, in più, olio, lattuga, fave, cipolle, uova, zucche. A Chio, lo scriba compra carne, burro, vino, aceto, pane, uova, zucche, cocomeri e spezie; a Mitilene, carne, uova, galline; nell'isola di Cos, due agnelli; a Teologo, carne. A Pera, durante uno scalo di 112 giorni, gli acquisti si indirizzano sulla carne fresca (36 menzioni), pane (53), vino (38), pesci (58), caviale (24), fave (28), biscotto, olio, farina, porri, basilico, spezie, cavoli, formaggio, lattuga, sale, lardo e latte. A Famagosta, infine, si acquistano carne fresca e salata, spezie, pane, ravanelli, olio, uova, pesci salati, bi-

⁸⁶ J. Heers, *Gènes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, pp. 284-287.

⁸⁷ J. Day, *Prix agricoles* cit.; M. Balard, *Escales génoises* cit., p. 254.

⁸⁸ *Ibid.*, pp. 254-55.

scotto, fave, formaggio, sale e aceto. Le quantità non sono menzionate; non è facile dunque determinare la dieta consueta dell'equipaggio e del capitano della nave. La lista degli acquisti dimostra non di meno che negli scali il cibo era molto più vario di quanto si possa pensare. Invece, in alto mare, biscotto e vino erano preponderanti⁸⁹.

Resta da parlare della funzione commerciale, meglio conosciuta⁹⁰. Basta dire che si opera una vera divisione del lavoro nell'Oltremare genovese. Al di fuori di qualche trasporto di grano dalle foci del Danubio a Costantinopoli, dove Greci e Genovesi sono associati⁹¹, gli Orientali dominano nei piccoli tonnellaggi, che dai grandi stabilimenti vanno a raccogliere le derrate agricole e le materie prime. I piccoli natanti sono anche utilizzati per viaggi lungo costa, per il trasporto di ambasciatori o di mercenari⁹². Invece, il traffico internazionale, che adopera le navi, le coche e le grosse galee, è nelle mani esclusive dei Genovesi. Il secondo mezzo utilizzato dai Genovesi per rafforzare il ruolo delle grandi colonie è di costringere le navi a farvi tappa, accaparrando il diritto di deposito obbligatorio delle merci. Così nel 1316, l'*ordo de Caffa*, elaborato dall'*Officium Gazarie*, riserva a quel porto il traffico con tutto il nord del mar Nero e proibisce l'uso dei porti concorrenti, ad esempio Soldaia⁹³. Nel Trecento, la politica genovese vuol impedire ai Veneziani di commerciare a Tana e vuole controllare tutto il commercio marittimo della zona pontica sottomessa all'Orda d'Oro. Alla fine del secolo, con l'annessione della zona litoranea della Crimea, Genova possiede una posizione commerciale di primo piano. Nel Mediterraneo orientale, il Comune vuol attribuire al porto di Famagosta il monopolio del-

⁸⁹ ASG, *San Giorgio, Galearum S. Georgii*, n.g. 2122/C (1368-1369).

⁹⁰ M. Balard, *La Romanie* cit., II, pp. 717-868; Id., *Gênes et la mer Noire (XIII^e-XV^e siècles)*, in «Revue historique», CCLXX, 1983, 1, pp. 31-54.

⁹¹ M. Balard, *L'activité économique* cit.

⁹² Ad esempio, ASG, *Caffa Massaria*, n.g. 590/1228 (anno 1469), ff. 197 v., 215, 385, 386 v., 390 v.

⁹³ G. Forcheri, *Navi e navigazione a Genova nel Quattrocento. La cabella «marinariorum» (1482-1491)*, Genova-Bordighera 1973, pp. 19-20; S. Papacostea, «*Quod non iretur ad Tanam*». *Un aspect fondamental de la politique génoise au XIV^e siècle*, in «Revue des Etudes sud-est européennes», XVII, 1979, 2, pp. 201-217.

l'attività portuale in Cipro. Filippo di Mézières ed Emmanuele Piloti se ne lamentano e vi vedono l'origine del declino del porto cipriota. Come rimedio, il Comune deve concedere delle licenze ai Catalani, ai Veneziani ed anche a qualche cittadino per effettuare carichi a Limassol o a Pafos⁹⁴. Nel mar Egeo, Chio è la porta di transito verso l'Anatolia turca.

In questo senso, si stabilisce un vero sistema portuale genovese d'Oltremare, basato su una gerarchia e una ripartizione dei compiti, una divisione del lavoro tra gli armatori indigeni e gli uomini d'affari occidentali. Nella rete commerciale genovese, Caffa, Pera, Chio e Famagosta costituiscono i punti di partenza delle linee di navigazione pubblica e privata. Gli altri stabilimenti genovesi nelle loro rispettive zone geografiche vi sono sottomessi tanto dal punto di vista amministrativo quanto dell'attività portuale. Se il sistema stabilito nel Trecento serve soprattutto gli interessi dell'aristocrazia mercantile di Genova, stimola anche l'attività economica, della quale profittano nello stesso tempo i Genovesi d'Oltremare e gli Orientali.

⁹⁴ ASG, *Famaguste, Diversorum negociorum*, n.g. 590/1289 (anni 1446-1447), ff. 30, 32 r. - v., 40, 44 v., 51, 63 v., 68 v., 69.

