

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Nuova Serie – Vol. XLIV (CXVIII) Fasc. II

Storia della cultura ligure

a cura di
DINO PUNCUH

2



GENOVA MMIV
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE – PIAZZA MATTEOTTI, 5

Vendere nel dominio e fuori: botteghe di città e colonie mercantili

Michel Balard

Cum igitur cives et mercatores Ianuenses inter alios de Ytalia specialissimos reputamus (Filangieri, 3, n. 866, p. 268). Le parole scritte dallo scriba della cancelleria angioina di Napoli, al momento stesso in cui Carlo I d'Angiò concedeva al Comune di Genova tre botteghe per i suoi mercanti, esprimono un'idea molto diffusa nel mondo mediterraneo medievale: i Genovesi sono i più esperti nelle attività commerciali e utilizzano tecniche di vendita all'avanguardia della « rivoluzione commerciale del Medioevo » (R.S. Lopez). Questa cultura tecnica risale, senza dubbio, ai primi tempi dell'espansione della città, che doveva affrontare la minaccia saracena e, per sottrarsene, considerava il mare come uno spazio da conquistare, una base della sua futura ricchezza e potenza.

Ma Genova è anche una porta verso l'entroterra, un polmone della pianura padana, sicché deve reggere almeno due flussi di scambi, quelli che provengono dal mare o vi ritornano e quelli che si avviano aldilà dei monti o ne arrivano. La città si trova dunque nel cuore di una rete complessa: rotte marittime da una parte, via via sempre più fitte, che si stendono dall'Inghilterra e dalle Fiandre al mar Nero e all'Egitto, con prolungamenti continentali fino all'Estremo Oriente all'inizio del Trecento; itinerari terrestri d'altra parte, che collegano il porto ligure ai grandi centri della pianura padana e dell'Oltremonte. I modi del vendere sono ben diversi, secondo che i mercanti utilizzano quelle o questi.

1. *All'arrivo della nave: i magazzini della Ripa maris*

Quando arrivano dal mare e scoprono con ammirazione l'anfiteatro del porto, i mercanti sono costretti a lasciare la loro nave che getta l'ancora a qualche distanza del molo, e a prendere un alleggio, unico modo per trasportare le merci a riva. Di fatti, Genova ha dovuto aspettare il Trecento per dotarsi di infrastrutture portuali fisse: pontili murati e bitte d'ormeggio che

potevano ospitare le navi di un tonnellaggio sempre più grosso, al riparo del molo. Nel corso del dodicesimo secolo, i primi assestamenti facilitano le operazioni commerciali: costruzione di una piccola banchina, ampliamento del molo deciso nel 1133, insediamento di ponteggi di legno ad opera delle consorzierie più attive e, soprattutto, primi provvedimenti per l'assestamento della *Ripa maris*, con portici arcati, sotto i quali si sistemano i primi luoghi di vendita, ma anche gli ufficiali del fisco. Di fatti i lodi consolari esprimono la volontà del potere comunale di offrire a tutti quanti arrivano d'oltremare dei servizi per il commercio facilmente controllabili. Così si proibisce ai proprietari delle case che vi si affacciano di intralciare la circolazione degli uomini e delle merci sotto i portici della *Ripa*; il Comune intende costituire una linea continua di punti di vendita e facilitare la riscossione dall'*Opus portus et moduli* delle tasse pagate dagli stranieri, almeno dal 1134 in poi. Nella seconda metà del secolo XII, si moltiplicano gli interventi adeguati alle attività commerciali: edificazione di nuovi pontili a Pré, rafforzamento del molo e soprattutto costruzione sulla *Ripa* di *emboli* collegati alle scale e ai pontili da poco sistemati. Su questi magazzini, punti di vendita scaglionati su una distanza di quasi mille metri, il Comune esercita la sua sorveglianza riscuotendo l'*introitus vicecomitatus Rippae*, poi la *cabella embulorum sive terraticorum*, citata nel 1340. Il Duecento vede lo sviluppo delle strutture portuali. Sono allestiti nuovi pontili, del vino, del legname, del pedaggio, nuovi scali: del Macello (1201), San Marco (1213), della Marina di Sarzano (1278), della Ripa, di Santa Fede, che si aggiungono a quelli di San Pancrazio e di Bocca-debò, comparsi alla fine del dodicesimo secolo. Questi ormeggi danno l'accesso ai diversi *emboli*, costruiti lungo le due linee della *Ripa*: *Ripa coperta* e *Ripa scoperta*. Se ne annoverano un centinaio nel 1463 e quasi 260 nel 1544. La *Ripa* è allora una successione di *banchi* e di *casupole* sottoposti alla gabella, ad eccezione, forse, di qualche *embolo* privato, come, ad esempio, quello dei della Volta che usufruiscono di un *ius embuli*.

Le grandi operazioni urbanistiche del Duecento, controllate dai *salvatores portus et moduli* – prolungamento del molo, costruzione della darsena e poi dell'arsenale, edificazione, ad opera di Guglielmo Boccanegra, del *pala-tium Communis Ianue de Ripa* – annunciano la città portuale della fine del Medioevo, caratterizzata da una totale continuità tra i bacini, i moli, i magazzini e le strutture urbane. I principali *alberghi*, che radunano le grandi famiglie genovesi, si insediano all'intorno della *Ripa* e della via consolare che si stende dalla porta dei Vacca a San Giorgio. Questa scelta dimostra la

volontà di questi *alberghi* di dotarsi di un accesso al mare e la prevalenza degli interessi commerciali nell'insediamento delle residenze.

2. *All'arrivo dei convogli mulattieri*

Il lento procedere dei convogli mulattieri verso i passi dell'Appennino o la loro cauta discesa verso il grande porto ligure caratterizzano le vie terrestri che collegano Genova con la pianura padana o l'Oltremonte. Ad esempio, è tipica l'antica via della *strata*, tangente alla città dell'alto Medioevo, che interseca in modo perpendicolare Soziglia, là dove si insedia uno dei primi mercati della città, centro di un mattatoio e di botteghe di macellai. Il bestiame finisce dunque la sua vita alle porte della città medievale. Per quel che riguarda le merci venute dall'entroterra, i muli le portano fino alle *staciones*, tappe e depositi per le carovane, e, sul modello dei caravanserragli orientali, spazi vasti per ospitare le cavalcature e i mercanti stranieri. Le più importanti sono collocate sugli assi di Canneto e di Chiavica, che confluiscono verso il mercato di San Giorgio. Esse sono spesso proprietà indivisa di clans di famiglia, quali i Lecavella (1191), i Fornari (1198), i Camilla (1234) presso Banchi, gli Embriaci (1201) e i Fieschi (1277) a Canneto o i Vento (1214) e i della Volta (1301) a San Giorgio. Tra queste *staciones*, talune sono frequentate da comunità mercantili straniere: Piacentini e Lucchesi dai Malocello a Banchi o dagli Spinola a San Luca, i Romani dagli Stanconi a San Giorgio, i Pisani dai della Volta, ancora a San Giorgio. Le tasse doganali sono riscosse dal Comune alle porte della città, mentre il profitto dell'alloggio va ai proprietari delle *staciones*. Ne risulta quindi una larga diffusione della mercatura in tutta la città, ma soprattutto intorno al grande asse parallelo alla *Ripa*, da dove i prodotti provenienti dal mare e quelli dell'entroterra si radunano presso i mercati che si sono naturalmente sviluppati.

3. *Mercati e fiere: localizzazione dei mercati in città; fiere in Liguria*

Dall'inizio del dodicesimo secolo due mercati si insediano alle due estremità della via Canneto il Curto, parallela al mare, l'uno a San Pietro in Banchi, l'altro a San Giorgio, costituendo in tal modo punti di vendita ai due quartieri della città, il *Burgus* e la *Civitas*. In seguito, dall'anno 1152, compare quello di Soziglia, dove si incontrano le macellerie per la vendita controllata delle carni. Ne viene così facilitata la riscossione delle gabelle comunali. Nel 1186, i consoli prescrivono di registrare i mercati sotto il nome dei proprietari che vi si affacciano; la lista include quelli dei più grandi

clans famigliari di Genova: i della Volta e i Vento a San Giorgio, i Lercari, della Porta, de Murta a San Pietro in Banchi, i di Negro, Grillo, Malocello, Piccamiglio e Usodimare a Soziglia. Nel corso del Duecento si aprono mercati più specializzati: dell'olio presso il pontile del legno (1230), del pesce (*clapa*) presso quello del pedaggio (1264), mentre un documento del 1253 cita la *raybeta vetus* – il piccolo vecchio mercato – presso il pontile del vino. Diverse macellerie si insediano a Murrino (1279), a Pré, sul Molo (1258) e alla porta di Sant'Andrea (1134).

Nel corso dei due ultimi secoli del Medioevo, i mercati urbani si trasformano. Per via del ristretto spazio, senza dubbio, i vecchi di San Giorgio e di San Pietro decadono a tal punto che l'annalista Giorgio Stella (p. 21) ricorre al passato per menzionare quello della piazza di San Giorgio, *que tunc appellabatur mercatum*. Invece Banchi sorpassa le altre zone mercantili e diventa il vero cuore commerciale della città. Qui i cambiatori insediano i loro banchi, mentre si aprono botteghe al piano terra della vecchia chiesa di San Pietro. Gli affari si intensificano a tal punto che, per evitare l'ingombro, le autorità comunali decidono di proibire il passaggio delle bestie da soma, delle carrette e dei veicoli da trasporto, stendendo diverse catene allo sbocco delle vie che vanno verso San Siro e verso San Pietro. Con il suo libero accesso dalla Ripa e dal palazzo del Comune (futuro palazzo San Giorgio), Banchi si trova al centro della rete di affari. La piazza di Soziglia, dove è stato costruito nel 1291 il palazzo del macello, viene ingrandita nel 1317, ma mantiene comunque il suo ruolo specializzato di mercato della carne.

In Liguria, parecchie fiere contribuiscono al vettovagliamento del grande porto ligure. Poco studiate, esse includono fiere del bestiame, dove affluiscono le greggi delle zone circostanti, ad esempio ai piedi del passo di Larche (Colle della Maddalena). Ma, più vicine alla città, sono segnalate una a Chiavari, l'ultimo giovedì del mese, un'altra a Sestri dove si radunano i mercanti venuti d'oltre Appennino, mentre i Genovesi e i Savonesi si recano anche a quella di Pontestura, sulla strada da Asti a Vercelli, che riceve la lana spagnola e i panni inglesi. La fiera di merci rappresenta ancora una vera necessità alla fine del Medioevo.

4. I luoghi del commercio al minuto

Se le attività artigianali e commerciali si diffondono nel tessuto urbano e occupano ogni spazio accessibile al pubblico, si insediano più volentieri in luoghi specifici: logge, fondaci, *staciones*, volte e banchi. Le logge rappre-

sentano lo spazio rinchiuso dal porticato contiguo al palazzo. Si distinguono quelle gentilizie, utilizzate in particolare per le feste e le riunioni dei clans famigliari, e quelle pubbliche, dedicate agli affari. Qui i notai sistemano il loro banco e rogano gli atti per la clientela. Alcune spettano alle comunità di mercanti stranieri, romani (1233), piacentini (1253), fiorentini (1254), pisani (1274), che trovano alloggio e magazzini nelle case circostanti. Una decina di esse sono dedicate nel Quattrocento a diverse arti importanti: dei macellai presso la chiesa della Maddalena, dei lanaioli presso il pontile del vino, dei merciai presso quello dei coltellai, sul molo, nella vicinanza della loggia dei pescatori, mentre i tessitori hanno la loro sede presso Sarzano. Di fatti l'intero arco della Ripa, dalla porta di Santa Fede fino al molo, costituisce una linea continua di logge pubbliche, adatte alle attività commerciali.

Al contrario della terminologia consueta in Oriente, dove il *fondicus* raduna all'interno di un cortile quadrato depositi per le merci al piano terra e alloggi per i mercanti al primo piano, a Genova è un deposito di merci, dalle misure ristrette, contiguo ad una casa, o seminterrato, in genere dei più prosperi gruppi famigliari. Quelli più remoti nel tempo sono stati insecati dai Malocello a San Giorgio, dai Guarnieri, Pallavicino e Bestagno. Secondo la *gabella possessionum* del 1459, si trovavano 35 *fondaci* di questo tipo a Genova. Per denominare un locale simile al *funduq* orientale si utilizza piuttosto la parola *stacio*, che indica un luogo di tappa e di deposito temporaneo di merci e i contigui alloggi per i mercanti stranieri. Questi depositi, che potevano raggiungere i 200 m², erano per lo più collocati sugli assi di Canneto e di Chiavica, nella vicinanza della *Ripa* e del porto.

Il commercio al minuto si sviluppa piuttosto nelle volte e intorno ai banchi. La volta è per eccellenza il magazzino del mercante privato che però può essere anche produttore, nella misura in cui i procedimenti di produzione e di vendita si svolgono negli stessi luoghi. La volta è collocata spesso sotto la casa e dietro i palazzi porticati. Vi si accede tramite gradini, talché lungo la *Ripa* si tratta di luoghi seminterrati, di fronte al mare, ma comunque un po' sopraelevati rispetto alla via di Sottoripa. Il piccolo commercio è praticato in particolar modo da San Marcellino alla piazza del molo, seguendo l'asse della *Ripa*, intorno a Soziglia, al Piano di Sant'Andrea, a Piccapietra e intorno alla porta dei Vacca. La lavorazione e la vendita della seta si collocano in centro città, lungo Canneto, mentre le arti più inquinanti sono respinte alla periferia della città: tintori, conciatori e fonditori si insediano verso Ponticello, Santo Stefano o Fossatello. Generalmente si registrano separa-

zioni funzionali: il lavoro e il commercio sono ubicati al piano terra delle case, mentre i piani superiori sono destinati agli alloggi.

Rimangono la strada e gli spazi aperti dei portici. Molti sono occupati dai banchi dei venditori al minuto, dei notai o dei cambiatori, frammischiati in un inestricabile caos e in un'aspra concorrenza per la ricerca del cliente. Le grida dei venditori risuonano sotto le volte dei portici, le bestie da soma si mescolano con la gente e talvolta rovesciano le bancarelle, suscitando il furore dei loro proprietari. I vicoli stretti e le piazzette dove si insediano temporanei mercati formicolano di una rumorosa attività, che contrasta con l'ambiente più sereno dei cortili gentilizi. Prevale dappertutto l'arte della mercatura, poco importa il tipo di merce. Il Genovese coglie qualsiasi opportunità di guadagno, senza alcuna specializzazione negli scambi, come dimostra l'esercizio del mestiere di merciaio o di speciale/farmacista.

5. *Un esempio: la bottega dello speciale*

Tra i numerosi inventari redatti *post mortem*, alcuni di essi rivelano la larga gamma degli articoli venduti dallo speciale/farmacista sul mercato genovese. Ad esempio, Giorgio Galazio, morto nel 1361, lascia nella sua bottega del quartiere di Canneto il Lungo quasi 120 prodotti, oltre a numerosi strumenti e recipienti adatti all'esercizio della sua arte. Mentre la triade pepezucchero-zenzero prevale largamente nelle liste delle lettere di carico delle navi provenienti da Alessandria, Beirut o Costantinopoli, la scorta del nostro speciale si rivela molto più diversificata. Tra i 120 prodotti della sua bottega Giorgio Galazio ne detiene una dozzina di composti, triaca, polveri, unguenti, impiastri e soprattutto elettuari, risultati da polveri mescolate con miele o con sciroppo; nessuna spezia per uso industriale, al di fuori di un po' di allume, di legno *de braxili* e di *grana* di Murcia. Invece, molti fiori, radici, scorze, succhi e resine, frutti e bacche, e in particolare sostanze indispensabili ai preparati farmaceutici: miele, mandorle, pece greca, cera e burro. I condimenti occupano poco spazio sulle scaffalature: zenzero soprattutto, mentre il pepe e la cannella rivestono minore importanza. La gerarchia delle spezie riflette senza dubbio una moda alimentare che trascura queste ultime, giudicate troppo grossolane. Lo speciale non si dedica solamente alla vendita delle spezie. L'inventario elenca anche generi alimentari e non, di uso comune: olio, aceto, inchiostro, stampati fini e lino di Napoli. Non esiste ancora una distribuzione specializzata, come rivelano le botteghe dei merciai, che vendono prodotti metallici molto diversi.

6. *La rete commerciale genovese nel Mediterraneo: rotte e scali*

Dal decimo secolo in poi, quando Genova si affrettava ad acquistare la sua autonomia rispetto alla dominazione saracena nel Mediterraneo occidentale, la città si è rivolta verso l'Oltremare. Per i Genovesi, contemporaneamente agli Amalfitani, l'Egitto fatimita, gli Stati latini di Terrasanta, grazie alle crociate, Costantinopoli, per non lasciare la preponderanza ai Veneziani e ai Pisani nell'impero bizantino, costituivano gli spazi di espansione che permettevano l'insediamento di piccole comunità espatriate e la creazione di legami fissi tra il mare Tirreno e l'Oriente. Nel Duecento il loro orizzonte si allarga ulteriormente. L'alleanza conclusa con Michele VIII Paleologo (trattato di Ninfeo, 1261) apre il mar Nero ai nostri mercanti, mentre la *pax mongolica* offre loro la possibilità di inoltrarsi nelle steppe dell'Asia centrale e spingersi perfino sino al lontano Cataio. All'estremità opposta del mare, le navi genovesi varcano lo stretto di Gibilterra, fanno scalo a Siviglia e a Lisbona, istituendo un collegamento diretto con l'Inghilterra e le Fiandre (1277), dove si insediano uomini d'affari liguri. La fine del Duecento vede quindi la formazione di un vero "Commonwealth" genovese (G. Pistarino), esteso da Londra a Pekino.

Esso implica l'organizzazione di linee regolari di navigazione e di scali in grado di fornire approvvigionamento, marinai e depositi di merci. Nel Mediterraneo occidentale i piccoli tonnelli genovesi si dirigono verso le saline di Hyères o del delta del Rodano, caricano il grano della Provenza in cambio dei prodotti orientali trasportati poi da convogli mulattieri lungo la valle del Rodano. Nella penisola iberica, Maiorca, Siviglia, Cadice e Lisbona costituiscono i principali scali sulla rotta delle Fiandre, dove l'allume di Focea, le spezie dell'Estremo Oriente e i frutti di Spagna si barattano con la lana inglese e i panni fiamminghi. In Corsica, Bonifacio costituisce la prima sentinella per sorvegliare le iniziative della rivale pisana e per assicurare il trasporto regolare del ferro dell'isola d'Elba, gestito in gran parte dai Genovesi. Nel Mezzogiorno, la monarchia angioina concede nel 1269 ai nostri mercanti alcune botteghe nel capo *Piscarie* (Filangieri, 3, n. 245, pp. 38-39 e 4, n. 1151, p. 189) per fondarvi una loggia con scalo sul mare. Inoltre, l'accesso al grano siciliano viene facilitato dalla compravendita di *tratte* che autorizzano i mercanti stranieri ad esportarlo.

Verso l'Oriente, le rotte marittime seguono la costa, salvo quando si impone la navigazione diretta. È il caso per la lunga traversata verso Alessandria, che lascia da parte Creta, passata sotto il potere veneziano nei primi

decenni del Duecento. Verso le colonie di Siria-Palestina, acquisite grazie all'aiuto prestato ai crociati dalle flotte genovesi, si dirigono navi e galee in primavera e in autunno, secondo un ritmo biennale più o meno osservato fino alla guerra cosiddetta di San Sabba (1256-1258), che rovescia le posizioni genovesi ad Acri. Tiro e Tripoli si sostituiscono allora ad Acri, fino alla loro caduta nei mani dei Mamelucchi (1289-1291). Cipro riveste allora una grande importanza, in quanto posto di avanguardia dell'Occidente di fronte ai paesi islamici e alla Cilicia armena, nuovo sbocco delle vie mongole. I Genovesi ottengono colonie a Nicosia, Limassol, Pafo dal 1232, ma soprattutto acquistano Famagosta in seguito ad una spedizione punitiva contro i Lusignani nel 1373. Fino al 1464, il grande porto cipriota costituisce lo scalo principale delle navi genovesi che si recano a Beirut o ad Alessandria.

Ma dal momento in cui si insediano a Pera (1267), i Genovesi sorvegliano le rotte che conducono a Costantinopoli e al mar Nero, essendo questo asse tra Oriente ed Occidente «la linea maestra di tutta l'attività commerciale genovese» (J. Heers). Acquistando Focea e Chio, insediando i Gattilusio a Mitilene, i Genovesi formano una rete di scali lungo le rive orientali dell'Egeo, in concorrenza con quella veneziana impiantata nelle parti occidentali dello stesso mare (Negroponte, Tessalonica). Nel corso del Trecento il controllo degli Stretti provoca tre grandi guerre "coloniali" tra Genova e Venezia, il cui unico risultato fu quello di aver facilitato l'avanzata ottomana verso la penisola balcanica. Dall'altra parte del Corno d'Oro, la colonia genovese di Pera supera con il suo traffico quello della stessa capitale bizantina. Nella zona pontica, la rete degli scali è molto densa. Caffa viene fondata negli anni 1270 sul sito di un'antica colonia greca ed esercita la sua dominazione sopra tutta la Riviera di Crimea, dopo l'annessione di Soldaia nel 1365. Nella parte occidentale del mar Nero, le colonie di Vicina, Kilia, Licostomo e Moncastro facilitano l'esportazione dei cereali danubiani e la penetrazione commerciale dei Genovesi verso l'Europa centrale. A essi entrano in concorrenza con i Veneziani a Tana, allo sbocco della via mongola, avventurandosi come loro nell'organizzazione di proficue spedizioni verso l'Asia centrale. Le zone del Caucaso costituiscono una fonte per la tratta degli schiavi trasportati verso l'Egitto o verso l'Occidente. Sulle sponde settentrionali dell'Anatolia, Samastri, Sinope, Simisso, dotate di una piccola guarnigione genovese, sono scali sulla rotta di Trebisonda, dove, ancora una volta, Genovesi e Veneziani sono in vivace competizione per assicurarsi i profitti del traffico della via mongola proveniente da Tabriz. Tutti questi scali, scaglionati lungo le grandi rotte marittime che conducono in

Oriente, non rivestono la stessa importanza. Gli uni attirano a sé i prodotti regionali raccolti dalle navi di passaggio; gli altri costituiscono veri insediamenti portuali su scala internazionale, radunano nei loro magazzini il carico delle flotte locali e gestiscono l'esportazione verso l'Occidente. Caffa, Pera, Chio, Famagosta ed Acri, quest'ultima fino alla seconda metà del Duecento, sono i nodi della rete del commercio genovese oltremare. La loro organizzazione portuale si sviluppa sul modello della metropoli ligure.

7. *Approdi e porti d'Oltremare*

Occupato dal 1267, il quartiere di Galata, di fronte alla città imperiale di Costantinopoli, diventa in alcuni decenni il centro del potere genovese nell'impero di Romania, sotto il nome di Pera. Tutti i viaggiatori celebrano la qualità del suo porto, sulle sponde del Corno d'Oro. Bertrandon de la Broquière, autore del *Voyage d'Oultremer*, loda « questa città ben mercantile » e « il più bel porto » che abbia mai visto (p. 141). Per Ibn Battuta (2, pp. 432-33) si tratta di uno tra i più grandi del mondo, dove quasi cento navi possono trovare riparo. Il vantaggio del sito è stato sottolineato dall'ambasciatore castigliano Ruy Gonzales de Clavijo: secondo lui, il porto è al riparo di tutti i venti; esso offre una sicurezza totale finché dura la pace tra Pera e Costantinopoli; le acque sono talmente profonde e chiare che i più grossi natanti possono avvicinarsi alle mura della città (Balard 1978, p. 194). Esse infatti si trovano a una ventina di passi della riva, altrove se ne allontanano di una sessantina di metri, lasciando posto a depositi, botteghe, taverne e altri luoghi frequentati dalla gente di mare. I Genovesi utilizzano il vecchio arsenale bizantino dell'*Exartysis*, protetto da un muro, dove si fanno i lavori di riparazione e di manutenzione delle imbarcazioni, tirate sulla sponda in inverno. Un secondo arsenale, nella vicinanza della torre di Santa Croce, nel borgo di Lagirio, era il cantiere per le nuove navi ordinate dal Comune.

Il porto di Caffa, sulla Riviera della Crimea, non offre gli stessi vantaggi. Molto grande, poichè, secondo Ibn Battuta (2, p. 358), poteva accogliere quasi duecento navi, si stendeva davanti alla *civitas*, ma non era sufficientemente protetto dai venti del nord-est. Vi si accedeva dalla piazza centrale della colonia tramite due porte, una delle quali si apriva presso il portico del cortile consolare. Lungo il mare, come a Genova, si stendeva una *ripa* porticata. Galee, galiotte e brigantini erano impostati o presso la loggia della dogana, o in un piccolo arsenale nei pressi della torre di Costantino, a nord-est della città, da dove, durante la cattiva stagione, le imbarcazioni venivano

tirate in secco per porle al riparo. Una lanterna, sotto la protezione di Sant'Antonio, favoriva l'accesso al porto. Il traffico portuale veniva rafforzato dall'obbligo, imposto ad ogni natante genovese in navigazione nel mar Nero, di fare scalo a Caffa almeno due giorni e di pagarvi i diritti consueti. Allo sbocco del Don, in fondo al mare d'Azov, il porto della colonia genovese di Tana dipendeva da Caffa, che vi mandava i prodotti importati e gli investimenti mercantili.

Dalla sua posizione nel centro del mar Egeo, Chio costituisce uno scalo privilegiato sulle rotte dell'Oriente. Il suo porto «è fatto in modo molto operoso», secondo le parole di André Thévet (c. 163r). Protetto da due moli convergenti, si apre verso l'alto mare con uno stretto canale, presso il quale i più grossi natanti gettano l'ancora. Difatti il porto rischia l'insabbiamento, a causa delle alluvioni di un torrente che vi sbocca. Stando a Gerónimo Giustiniani (pp. 27-28), i Maonesi sono stati costretti ad assestare il corso del torrente, allo scopo di mantenervi una profondità sufficiente ad accogliere le cocche genovesi. D'altra parte essi proibiscono di gettarvi immondizie, come testimonia una lapide in dialetto genovese proveniente da una torre del castello (Hasluck, p. 148). Malgrado questi svantaggi naturali, fu allestito un arsenale per dare riparo alla galera di guardia, incaricata dalla Maona di operazioni di polizia nel mar Egeo.

«Una città sita lungo il mare, con un buon porto, ma poco fortificata». Con queste parole il vescovo Willibrand di Oldenburg descrive Famagosta da lui visitata nel 1211 (Balard 1985, p. 280). Cent'anni più tardi, un altro Tedesco, oriundo della Westfalia, Ludolph di Sudheim (p. 336), esalta l'eccellenza del porto cipriota. Orientato verso est, costituisce l'unico buon ancoraggio dell'isola. Da questa parte arrivano tutte le invasioni, in particolare la flotta genovese di Pietro di Campofregoso che conquista la città nel 1373. All'inizio del Trecento esso non ha ancora ricevuto un assestamento definitivo. Si dovrà attendere la fine del Medioevo perché la linea di roccia, parallela alla costa e che fa da frangiflutti naturale, sia collegata alla sponda da una diga. Dal 1232 una torre difende l'accesso del porto, utilizzato soltanto su una lunghezza di un centinaio di metri, tra questa torre e la porta del mare. Certo, l'ancoraggio è buono, ben protetto, ma di dimensioni ridotte. Dopo la loro occupazione della città nel 1373, i Genovesi ingrandiscono lo spazio portuale, insediano un arsenale a sud-est della cinta muraria e cercano, senza grande successo, di concentrare tutto il traffico commerciale dell'isola a Famagosta. Il declino dell'attività portuale li co-

stringe a concedere ai mercanti stranieri licenze di esportazione da Pafos o da Limassol.

Prima del 1291, Acri era stato il principale organismo portuale sulle coste della Siria-Palestina. I Genovesi vi avevano ottenuto un quartiere privilegiato forse dal 1104 – la data è stata a lungo discussa – in compenso dell'aiuto navale offerto ai crociati durante l'assedio della città. Sfortunatamente questo quartiere, il più grande tra quelli concessi nei decenni seguenti alle repubbliche marinare italiane e a Marsiglia, non era ben collocato rispetto al porto, dal quale era diviso dai quartieri dei Pisani, dei Veneziani e dei Templari. I Genovesi ne hanno fatto il centro delle loro attività mercantili nel regno di Gerusalemme, finché i conflitti con i rivali pisani e veneziani non avranno avuto ragione della loro colonia. La struttura del porto ha dato luogo a studi opposti. Per David Jacoby si tratterebbe di un doppio porto, uno esterno protetto dalla parte orientale dalla diga costruita sotto il regno di Ahmad ibn Tulun nel nono secolo e chiusa con la torre delle Mosche, e un interno chiuso da una catena proveniente da Costantinopoli e stesa tra la diga meridionale di epoca ellenistica e una torre vicina alla chiesa di San Demetrio. Gli scavi sottomarini sembrerebbero infirmare l'esistenza di quello interno e renderebbero meno interessante il vantaggio del sito, incapace quindi di proteggere i natanti dai venti temporaleschi di sud-ovest e dell'ovest. D'altra parte, la sua profondità non basta per accogliere le grosse navi costrette a gettare l'ancora presso la torre delle Mosche e a scaricare mediante barche. Malgrado ciò, Acri è diventata il principale porto del regno di Gerusalemme, soprattutto a causa del ruolo politico sostenuto dalla città e della volontà della monarchia di concentrarvi tutta l'attività marittima. Il traffico genovese con Acri è così intenso nel dodicesimo secolo e nella prima metà del Duecento che gli armatori si inventano originali condizioni di noleggio: pagamento a rate dello stesso all'arrivo in Siria o viaggio gratuito di andata tra Genova ed Acri, se i mercanti si impegnano a ritornare in Occidente sulla stessa nave.

8. *L'organizzazione delle colonie mercantili: fondaci, logge, diritti doganali, società a carati*

In quei grandi porti d'Oltremare, i Genovesi hanno ottenuto o privilegi di extraterritorialità facilitanti lo sviluppo di comunità mercantili autonome (Caffa, Pera dopo il 1352, Chio dopo il 1346, Famagosta dopo il 1373) o vantaggi fiscali e territoriali (Acri). Nei due casi in esame, le strutture commerciali sono quasi simili.

A Pera, sottomessa all'autorità di un podestà, la loggia riedificata nel 1316 si trova al centro delle attività economiche. Vi è insediata la dogana e sotto i suoi portici i notai rogano gli atti richiesti dai mercanti. I depositi sono insediati lungo il Corno d'Oro, ma la documentazione pervenuta non menziona alcun fondaco privato. La situazione è diversa a Caffa dove, nei primi tempi dello stabilimento genovese, il notaio Lamberto di Sambuceto (1289-1290) roga i suoi atti nel «fondaco dei Genovesi», circondato da un portico con una *logieta*. Il notaio cita ugualmente i fondaci del siriano Hassan, quello dei mercanti di Savona e di alcuni altri imprenditori genovesi insediati a Caffa, dove, al pari di Genova, le case sono utilizzate per magazzini o botteghe al piano terra e per alloggio al primo piano. Durante il Trecento, la colonia conosce un forte sviluppo: il palazzo del console viene ricostruito presso la loggia del Comune, alla quale dà accesso un pontile dove è situato l'ufficio del dazio e dove i *commercarii* collocano i loro strumenti di peso e misura: si tratta quindi del «pontile del pedaggio», donde risulta il nome di *introytus pontis et ponderis* per la principale tassa riscossa sulle merci a Caffa. Dentro la città si trova un bazar dove il Comune affitta molte botteghe agli artigiani e dove sono ubicati due mattatoi, tra cui uno costruito soltanto alla fine del Trecento.

La cittadella di Chio è molto simile: la loggia con portico, presso il palazzo del podestà, è il punto d'incontro dei mercanti e dei notai. Una via coperta o *Sottoripa* – la stessa denominazione di Genova – è quella «grande aula piena di parecchie botteghe dove si vendono diversi tipi di merci» vista da André Thévet (c. 163 r.), mentre su un lato della grande piazza si trova il mercato o *foro*, descritto da Geronimo Giustiniani (p. 64). Sul pontile che collega la porta della cittadella con il porto si trova la dogana, o *logia commercii*, e nelle vicinanze la *logia ponderis*, per far pagare le tasse a tutti. Al di fuori del *foro* della cittadella, utilizzato soprattutto per la vendita dei prodotti di prima necessità, la maggioranza delle botteghe era collocata nel bazar, costruito fuori delle mura del castello, ma vicino alla sponda. Molti Latini vi avevano le loro botteghe, ma anche le loro case, accanto a quelle dei Greci.

A Famagosta, gli atti notarili dell'inizio del Trecento mettono in evidenza cinque luoghi dedicati all'attività mercantile: le logge, i fondaci, le *stationes*, le volte e i banchi. Quattro logge sovrastate da portici ogivali precedono le case dei Genovesi, dei Pisani e dei Veneziani, la quarta è contigua al tribunale regio. Secondo Emmanuele Piloti (p. 126) si dispongono lungo la grande via che va dalla piazza del duomo verso il nord della città. La loggia

dei Genovesi, non così bella come quella dei Pisani, era vicina al convento dei frati minori e ospitava una cappella dedicata a San Giorgio. Due fondaci sono citati dagli atti notarili: quello della comunità genovese e quello del senescalco di Famagosta. La parola può denominare tanto l'emporio dei mercanti della stessa nazione quanto il deposito di merci di un unico mercante. Le *staciones* – sinonimo di *apoteca* secondo il notaio – erano botteghe occupate da lanieri, speciali, barbieri e pelliciai. Molte di queste si distendevano lungo la via coperta che dalla grande piazza portava alla porta del mare.

La struttura interna del quartiere genovese di Acri è poco conosciuta. Si sa che ad est la via del mercato costituiva i suoi confini, e all'interno c'erano una loggia e un deposito di merci. I Genovesi possedevano il loro mercato gestito da proprii ufficiali e utilizzavano pesi e misure della madrepatria. Ma, se compravano presso un mercante non privilegiato o se si recavano nei paesi islamici e ritornavano ad Acri, erano costretti a passare attraverso il mercato regio ed erano sottoposti al pagamento di diritti *ad valorem*, il cui tasso variava secondo la natura delle merci acquistate.

In queste grandi colonie d'Oltremare, specifiche imposte gravavano sull'attività commerciale: *karati Peyre* soltanto per i Genovesi a Pera, dove l'*introytus commercii*, erede del *kommerkion* bizantino, con aliquota del 1%, colpiva tutte le compravendite; *commerchium* con la stessa a Caffa, al quale si aggiungeva l'*introytus pontis et ponderis* sulla pesatura delle merci; *commerchium* anche a Chio, con aliquota del 2,5%, dal quale però i Genovesi erano esenti; la stessa imposta a Famagosta, riscossa dal « bailli du comerc » prima del 1373. In questo modo i Genovesi mantenevano il sistema doganale di Bisanzio, ma riducendone le aliquote ed esonerandone i loro concittadini, costretti nondimeno al pagamento di tasse secondarie. La riscossione veniva assegnata all'incanto: il risultato dell'appalto è un indice dell'evoluzione della congiuntura. Le cifre alte degli anni 1340-1350 contrastano con una flessione degli affari alla fine del Trecento, appena compensata con una piccola ripresa dopo il 1410.

9. Un esempio: la Maona di Chio e il monopolio dell'allume e del mastice

Tra i diversi territori genovesi d'Oltremare, l'isola di Chio è singolare: è sotto il potere di una Maona, associazione dei creditori dello Stato, riservandosi il comune di Genova la sovranità e la giurisdizione. Tale situazione risale ai tempi della seconda conquista dell'isola nel 1346.

Approfittando della debolezza del potere imperiale a Bisanzio, il Comune cercò di recuperare l'isola, sottratta nel 1329 alla famiglia genovese degli Zaccaria, che la deteneva per concessione imperiale dal 1304, da una spedizione navale bizantina, favorita da una rivolta degli abitanti greci. A corto di quattrini, il Comune si indirizzò quindi ad alcuni armatori volontari, ai quali garantiva i diritti e i redditi di tutte le terre da loro conquistate. Sotto la guida di Simone Vignoso, questi si impadronirono senza grande difficoltà di Chio e di Focea e stipularono un trattato con Genova, che concedeva loro, a titolo di rimborso di un credito di 203.000 lire vantato nei suoi riguardi, diviso in *luoghi*, la proprietà e i diritti di gestione dei due territori. Si fondò così la prima Maona, cui ne seguì, nel 1373, una nuova, a cura di coloro che avevano appaltato i redditi dell'isola e riscattato dal Comune il diritto di gestirli. Costituita da tredici membri, che all'origine possedevano una quota dell'associazione, la Nuova Maona vide moltiplicarsi il numero dei partecipanti, a causa delle successioni e delle compravendite dei *luoghi* iniziali, divisi in carati. I loro proprietari ricoprivano per estrazione a sorte posti ufficiali nell'amministrazione dell'isola, riscuotendo i relativi redditi ma anche una parte dei profitti che la Maona percepiva dai monopoli dell'allume e del mastice.

Indispensabile per l'industria tessile dell'Occidente per la mordenzatura dei panni, l'allume è un prodotto delle miniere di Focea, controllate dai Genovesi almeno fino al 1455, quando passarono sotto il possesso degli Ottomani. I fratelli Zaccaria, dapprima, poi la Maona di Chio, cercarono di istituire un monopolio per l'invio verso le Fiandre, con il controllo delle altre miniere dell'Asia Minore. Il successo non fu totale, poiché i Veneziani poterono esportare liberamente l'allume di Kutahia e di Koloneia nell'Anatolia. A Focea, la Maona dava in appalto annualmente la gestione delle miniere a uno dei suoi membri, con diritto di esportazione, esente da ogni tassa. Una volta detratte le relative spese, il profitto veniva diviso tra essi. Nel 1449, invece, un genovese, Francesco Draperio, con l'aiuto di alcuni potenti Maonesi, istituì un "cartello" che per pochi anni controllò tutta la produzione, i trasporti e la vendita dell'allume orientale. Ma, nel 1455, la Maona perse le sue miniere di Focea, con conseguente caduta, negli anni seguenti, del prezzo dei suoi "carati" fino al 50%. Ciò illustra il ruolo importante dell'allume negli scambi commerciali tra Oriente ed Occidente. Il trasporto del prodotto ha stimolato le costruzioni navali e l'incremento dei tonnellaggi, ha imposto la rotazione regolare dei natanti e creato nuovi legami marittimi diretti tra l'Oriente, le Fiandre e l'Inghilterra, che lasciano Genova in disparte.

I Maonesi riscuotevano anche ingenti profitti dal monopolio del mastice. Gomma-resina del lentisco di Chio, il prodotto era molto ricercato dalla società medievale per le sue virtù curative e purificatrici dello stomaco, del fegato e dei denti. La Maona imponeva ai contadini di Chio la consegna di quantità precise di mastice, secondo il numero di alberi che essi curavano. La produzione veniva radunata nella « casa del mastice » nella città di Chio, e, dal 1362, una società ottenne il monopolio della vendita nelle tre zone geografiche che si dividevano gli appaltatori: Occidente, Romania e costa anatolica di qua da Rodi, Siria, Egitto e paesi turchi aldilà di Rodi. Con il lavoro forzato, il controllo rigoroso della produzione, lo smercio all'ingrosso ad opera di una società appaltatrice e il monopolio dalla raccolta fino alla vendita al minuto, la Maona ha fatto di Chio una zona economica di piantagione, nel senso moderno della parola. Il mercato del mastice le ha procurato la metà dei suoi redditi, grazie ai quali ha potuto resistere durante due secoli alla pressione ottomana.

10. *Le conseguenze: vita marittima e scoperta del mondo*

Il commercio verso l'Oltremare è senza dubbio la chiave di volta dell'economia genovese. Si tratta non soltanto di prodotti di lusso, seta e spezie venute dall'Oriente, ma anche di una grande diversità di traffici, derrate alimentari, materie prime dell'industria occidentale, panni e tele esportati in cambio dell'allume e dei metalli non ferrosi, e, infine, dei servizi marittimi per le potenze stabilite nel Mediterraneo orientale. Il patriarca di Costantinopoli si lagnava difatti all'inizio del Trecento quando vedeva il vettovagliamento della sua città accaparrato dai Genovesi. Grano, sale, pellicce, frutta, olio e vino, cotone e lana, panni e tele, allume e schiavi, nessuna derrata scappa all'attività multiforme dei mercanti genovesi.

Il mare è il loro "confine" e, benché la loro vocazione marittima non fosse esente dalla paura della furia degli elementi e dei pirati, essa ha favorito notevoli progressi nell'armamento navale. Non è eccessivo dire che i Genovesi sono stati all'avamposto della « rivoluzione nautica del Medioevo » (F.C. Lane). I primi documenti sull'introduzione nel Mediterraneo della *cocha* con timone di poppa e vela quadrata sono genovesi. Genova supera sempre i suoi rivali, Venezia, Pisa e Barcellona nella ricerca dei grossi tonnellaggi. Fortemente insediati nelle loro colonie orientali, i Genovesi non trascurano nondimeno le città ispaniche, inglesi o fiamminghe. Ben presto essi hanno capito quali profitti potessero derivare dagli scambi a lunga

distanza, sostenuti da comunità espatriate negli scali intermedi. Non è un caso fortuito se, dopo i fratelli Vivaldi, spariti nell'Atlantico nel 1291, Cristoforo Colombo, dopo aver appreso l'arte della mercatura, annusato il profumo del lentisco di Chio e partecipato al commercio dello zucchero atlantico, partì da Siviglia per un viaggio di scoperta che avrebbe sconvolto tutto il mondo.

Nota bibliografica

Fonti:

M. BALARD, *Gênes et l'Outremer*. 1, *Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289-1290*, Paris-La Haye 1973; BERTRANDON DE LA BROQUIÈRE, *Le voyage d'Oultremer*, a cura di CH. SCHEFER, Paris 1892; R. DOEHAERD, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outre-Mont d'après les archives notariales génoises aux XIIIe et XIVe siècles*, Bruxelles-Roma 1941; R. DOEHAERD - CH. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outre-Mont d'après les archives notariales génoises (1400-1440)*, Bruxelles-Roma 1952; GEORGII ET IOHANNIS STELLAE *Annales Genuenses*, a cura di G. PETTI BALBI, Bologna 1973 (*Rerum Italicarum Scriptores*², XVII); H. GIUSTINIANI, *History of Chios*, a cura di PH. ARGENTI, Cambridge 1943; F.W. HASLUCK, *The Latin Monuments of Chios*, in « Annual of the British School at Athens », 16 (1909), pp. 137-184; IBN BATTUTA, *Voyages*, a cura di C. DEFRÉMERY - B. SANGUINETTI, Paris 1968²; L. LIAGRE DE STURLER, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outre-Mont d'après les archives notariales génoises (1320-1400)*, Bruxelles-Roma 1969; LUDOLPHUS DE SUDHEIM, *De itinere Terre Sancte*, a cura di G.A. NEUMANN, in « Archives de l'Orient latin », 2 (1884), pp. 305-377; E. PILOTI, *Traité sur le passage en Terre Sainte (1420)*, a cura di P.H. DOPP, Lovanio 1958; *I Regesti della cancelleria angioina*, a cura di R. FILANGIERI, 3-4, Napoli 1951-1952; A. THÉVET, *Le Grand Insulaire*, Bibl. Nationale de France, ms. fr. 15453.

Studi:

Atti del I° congresso storico Liguria-Provenza, Bordighera-Marsiglia 1966; G. AIRALDI, *Studi e documenti su Genova e l'Oltremare*, Genova 1974 (Collana storica di fonti e studi diretta da Geo Pistarino, 19); PH. P. ARGENTI, *The Occupation of Chios by the Genoese and their administration of the island*, Cambridge 1958; E. ASHTOR, *Il regno dei crociati e il commercio di Levante*, in *I Comuni italiani nel regno crociato di Gerusalemme*, a cura di G. AIRALDI - B.Z. KEDAR, Genova 1986 (Collana storica di fonti e studi diretta da Geo Pistarino, 48), pp. 15-56; M. BALARD, *La Romanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)*, Roma-Genova 1978 (Bibliothèque des écoles françaises d'Athènes et de Rome, 235; « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVIII, 1978); ID., *Famagouste au début du XIV^e siècle*, in *Fortifications, portes de villes, places publiques dans le monde méditerranéen*, a cura di J. HEERS, Parigi 1985, pp. 279-300; ID., *Du navire à l'échoppe: la vente des épices à Gênes au XIV^e siècle*, in « Asian and African Studies », 22 (1988), pp. 203-226; ID., *Le système portuaire génois d'Outre-Mer*, in *I porti come impresa economica*, Istituto di Storia economica F. Datini, Firenze 1989, pp. 21-40; trad. ita-

liana in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, a cura di G. DORIA - P. MASSA PIERGIOVANNI (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/1, 1988), pp. 329-350; ID., *Città portuali e fondaci genovesi nel mar Egeo (sec. XIII-XV)*, in *Le città portuali nel Mediterraneo*, a cura di E. POLEGGI, Genova 1989, pp. 75-84; ID., *Les républiques maritimes italiennes et le commerce en Syrie-Palestine (XI^e-XIII^e siècles)*, in « Anuario de Estudios medievales », 24 (1994), pp. 313-348; L. BALLETTTO, *Fonti notarili per la storia del Regno latino di Gerusalemme*, in *I Comuni italiani cit.*, pp. 175-279; H. BRESCH, *Un monde méditerranéen. Economie et société en Sicile 1300-1450*, Roma 1986 (Bibliothèque des écoles françaises d'Athènes et de Rome, 262); E.H. BYRNE, *Genoese Shipping in the XIIth and XIIIth Centuries*, Cambridge (Mass.) 1930; P.W. EDBURY, *The Kingdom of Cyprus and the Crusades 1191-1374*, Cambridge 1991; M.L. FAVREAU-LILIE, *Die Italiener im Heiligen Land vom ersten Kreuzzug bis zum Tode Heinrichs von Champagne (1098-1197)*, Amsterdam 1989; R. GERTWAGEN, *Maritime activity concerning the ports and harbours of Cyprus from the late 12th to the 16th centuries (1191-1571)*, in *Cyprus and the Crusades*, a cura di N. COUREAS - J. RILEY-SMITH, Nicosia 1995, pp. 511-538; R. GERTWAGEN, *The Crusader port of Acre: Layout and Problems of Maintenance*, in *Autour de la Première Croisade*, a cura di M. BALARD, Paris 1996, pp. 553-582; L. GROSSI-BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova 1980; J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961; M.-L. HEERS, *Les Génois et le commerce de l'alun à la fin du Moyen Age*, in « Revue d'Histoire économique et sociale », 32 (1954), pp. 31-53; D. JACOBY, *Crusader Acre in the XIIIth Century: urban layout and topography*, in « Studi Medievali », serie 3^a, 20 (1979), pp. 1-45; ID., *The Rise of a New Emporium in the Eastern Mediterranean: Famagusta in the late Thirteenth Century*, in *ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΙ ΎΠΟΜΝΗΜΑΤΑ*, 1 (1984), pp. 143-179, e oggi in ID., *Studies on Crusader States and on Venetian Expansion*, Northampton 1989, n. VIII; ID., *L'évolution urbaine et la fonction méditerranéenne d'Acre à l'époque des croisades*, in *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia. Atti del Congresso internazionale di Genova 1985*, a cura di E. POLEGGI, Genova 1989, pp. 95-109; D. JACOBY, *Les Italiens en Egypte aux XII^e et XIII^e siècles: du comptoir à la colonie?*, in *Coloniser au Moyen Age*, a cura di M. BALARD - A. DUCCELLIER, Paris 1995, pp. 76-89; S.P. KARPOV, *L'impero di Trebisonda, Venezia, Genova e Roma, 1204-1461. Rapporti politici, diplomatici e commerciali*, Roma 1986; ID., *The Black Sea and the Crisis of the Mid XIVth Century: An Underestimated Turning Point*, in « Thesaurismata », 27 (1997), pp. 65-77; B.Z. KEDAR, *Genoa's golden Inscription in the Church of the Holy Sepulchre: a case for Defense*, in *I comuni italiani cit.*, pp. 317-335; F.C. LANE, *Progrès technologique et productivité dans les transports maritimes, de la fin du Moyen Age au début des temps modernes*, in « Revue historique », 510 (1974), pp. 277-302; L. LIAGRE, *Le commerce de l'alun en Flandre au Moyen Age*, in « Le Moyen Age », 61 (1955), pp. 177-206; R.S. LOPEZ, *La révolution commerciale dans l'Europe médiévale*, Paris, 1974; H.E. MAYER, *Genuesische Fälschungen. Zur einer Studie von Antonella Rovere*, in « Archiv für Diplomatik », 45 (1999), pp. 21-60; H.E. MAYER - M.L. FAVREAU-LILIE, *Das Diplom Balduins I für Genua und Genuas Goldene Inschrift in der Grabeskirche*, in « Quellen und Forschungen für Italienischen Archiv und Bibliotheken », 55-56 (1976), pp. 22-95; G. PISTARINO, *Genova e il Vicino Oriente nell'epoca del regno latino di Gerusalemme*, in *I Comuni italiani cit.*, pp. 57-139; ID., *Genovesi d'Oriente*, Genova 1990; ID., *I Signori del Mare*, Genova 1992; ID., *Chio dei Genovesi nel tempo di Cristoforo Colombo*, Roma, 1995 (Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Comitato per la Celebrazione del V Centenario della Scoperta dell'America, Nuova Raccolta Colombiana, XII); J. RILEY-SMITH,

Government in Latin Syria and the commercial Privileges of foreign Merchants, in *Relations between East and West in the Middle Ages*, a cura di D. BAKER, Edinburgh 1973, pp. 109-132; A. ROVERE, 'Rex Balduinus Iauensibus privilegia firmavit et fecit'. *Sulla presunta falsità del diploma di Baldovino I in favore dei Genovesi*, in « Studi medievali », serie 3^a, 37 (1996), pp. 95-133.

INDICE

Massimo Quaini, Per la storia della cultura territoriale in Liguria: viaggiatori, corografi, cartografi, pittori e ingegneri militari all'opera fra medioevo e modernità

1. Fra medio evo ed età contemporanea: il lento cammino verso l'età dell'evidenza geografica e della stabilità dell'immagine regionale	pag.	5
2. Condizioni politiche e specificità culturali del caso genovese	»	10
3. Il persistente primato della descrizione verbale nella rappresentazione del territorio	»	16
4. La supremazia del punto di vista dal mare e la prima compiuta rappresentazione regionale	»	18
5. Dai cartografi nautici ai corografi e ai cultori dell'ingegneria	»	26
6. La difficile costruzione di una coro-cartografia di stato	»	33
7. Lo sviluppo di una mentalità topo-cartografica a livello locale	»	45
8. "La terza Riviera": la Corsica genovese. Un laboratorio di cartografia «coloniale»?	»	51
Nota bibliografica	»	58

Tiziano Mannoni, Quando il mare diventa una grande via di comunicazione

Premessa	»	69
1. Realtà geografiche e geomorfologiche della Liguria	»	70
2. Porti e approdi	»	72
3. Scambi e commerci	»	74
4. I traffici marittimi in Liguria prima della romanizzazione	»	75
5. La Liguria marittima in età romana	»	78
6. Le vie del mare durante il periodo delle invasioni	»	80
7. Il mare torna una grande via di comunicazione	»	84
8. I cambiamenti alla fine del Medioevo	»	92
9. I cambiamenti dell'Ottocento	»	95
Nota bibliografica	»	97

Michel Balard, Vendere nel dominio e fuori: botteghe di città e colonie mercantili

1. All'arrivo della nave: i magazzini della <i>Ripa maris</i>	pag.	99
2. All'arrivo dei convogli mulattieri	»	101
3. Mercati e fiere: localizzazione dei mercati in città; fiere in Liguria	»	101
4. I luoghi del commercio al minuto	»	102
5. Un esempio: la bottega dello speziale	»	104
6. La rete commerciale genovese nel Mediterraneo: rotte e scali	»	105
7. Approdi e porti d'Oltremare	»	107
8. L'organizzazione delle colonie mercantili: fondaci, logge, diritti doganali, società a carati	»	109
9. Un esempio: la Maona di Chio e il monopolio dell'allume e del mastice	»	111
10. Le conseguenze: vita marittima e scoperta del mondo	»	113
Nota bibliografica	»	114

Luciana Gatti, Una cultura tecnica: i costruttori di navi

Premessa	»	117
1. Tra bosco, spiaggia e mare	»	119
2. Una "centrale patria": storie di mobilità e stabilità di maestranze	»	135
3. Guardando a Nord: vascelli dei secoli XVII e XVIII	»	144
Nota archivistica e bibliografica	»	152

Anna Dagnino, L'architettura degli ordini religiosi, il territorio, la città

1. Ordini religiosi e dinamiche di insediamento: i Benedettini e i Mendicanti a Genova, i Cistercensi a Genova e in Liguria	»	159
2. Committenti, architetti e cantieri degli ordini religiosi: alcuni casi tra XI e XIII secolo, a Genova e in Liguria	»	165
3. Tipologie architettoniche, normative degli ordini e cultura edilizia locale: i Cistercensi e i Mendicanti	»	175
Nota bibliografica	»	183

Nicolò De Mari, Ordini riformati e nuove congregazioni a Genova: logiche insediative e tipologie architettoniche

1. La città e i conventi		191
--------------------------	--	-----

2. I complessi degli Ordini riformati	»	194
3. Le case e i collegi delle nuove congregazioni	»	202
Nota bibliografica	»	210

Tiziano Mannoni, Case di città e case di campagna

Premessa	»	227
1. Le più antiche abitazioni dei Liguri	»	231
2. Le case di età romana	»	234
3. Come si abitava dopo la caduta dell'Impero	»	236
4. La rinascita attorno al Mille	»	239
5. La rivoluzione edilizia del Medioevo	»	242
6. Le case rinascimentali	»	249
7. La rivoluzione edilizia dell'età moderna	»	252
8. I cambiamenti dell'Ottocento	»	256
Nota bibliografica	»	259

Lodovico Caumont Caimi, Bancalari ed artigiani dei mobili d'arredamento

1. Gli esordi. I secoli XIII e XIV	»	261
2. Il secolo XV	»	262
3. Il secolo XVI	»	264
4. Il palazzo di Andrea Doria a Fassolo	»	266
5. Il secolo XVII	»	268
6. Il secolo XVIII	»	273
7. Dall'inizio del Settecento al Rococò	»	275
8. I mobili di ebanisteria	»	279
9. La corporazione dei bancalari	»	282
10. Gli ebanisti Gaetano Bertora ed Andrea Torrazza	»	283
11. Il Neoclassicismo	»	284
12. Il secolo XIX	»	289
13. Gaetano Descalzi detto il Campanino a Chiavari	»	289
14. Henry Peters	»	291
15. Altri artigiani liguri del secolo XIX	»	293
Nota bibliografica	»	294

Marzia Cataldi Gallo, Tessuti genovesi: seta, cotone stampato e jeans

1. Cenni storici sull'arte della seta a Genova	»	297
2. Aspetti tecnici e commerciali	»	300
3. Tipologie tessili e disegni genovesi fra Cinque e Seicento	»	306
4. Velluti e damaschi settecenteschi	»	311
5. Il damasco della palma	»	314
6. I velluti "a giardino"	»	315
7. Dal declino della seta al successo del cotone	»	321
8. Conclusioni: da <i>Jeane</i> a <i>Jeans</i>	»	331
Nota bibliografica	»	333

Paolo Giardelli, Tradizioni popolari in Liguria

1. Terra di Santi e Draghi	»	335
2. Montagna senza legni, mare senza pesci	»	339
3. La casa contadina: organizzazione dell'abitazione	»	342
4. Impossibilità di vivere: mobilità "nobile" e "ignobile"	»	345
5. Il sogno americano	»	359
6. Sotto il peso della fatica	»	367
7. Le arti magiche	»	368
8. Liguria in Festa	»	372
9. Le Voci del Mare	»	388
Nota bibliografica	»	392



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo