

E. ASHTOR

**IL RETROSCENA ECONOMICO DELL'URTO  
GENOVESE-PISANO ALLA FINE DEL DUECENTO**



Poiché nelle trattazioni riguardanti ogni guerra si deve fare distinzione fra le cause occasionali, cioè gli eventi più o meno casuali che danno adito alle azioni militari e le vere ragioni che rendono lo scoppio della lotta sovente inevitabile, lo storico economico attribuirà molto meno importanza alla domanda chi abbia scatenato la guerra che si risolve nella battaglia della Meloria e nella sconfitta di Pisa e tenterà piuttosto di abbozzare i rapporti commerciali, che di necessità dovevano provocare una guerra ad oltranza fra le due repubbliche marinare in quell'epoca. Lo scopo di questa relazione è di mostrare che alla fine del tredicesimo secolo s'erano costituiti nel Mediterraneo antagonismi e rapporti economici che inducevano Genova e Pisa ad una lotta decisiva. Senza aderire al determinismo storico di qualsiasi specie pare veramente difficile non rilevare che la concorrenza fra le due grandi nazioni mercantili del Mar Tirreno, doveva spingerle appunto in quel momento storico ad un fatale duello. Molti fatti che compongono il quadro dei rapporti economici fra Genova e Pisa sullo scorcio del Duecento sono già stati messi in rilievo da parecchi studiosi molto competenti. Documenti recentemente pubblicati ci rendono possibile di completare l'abbozzo delineato da altri.

## I

Per vedere nel suo vero contesto storico la guerra fra Genova e Pisa, che sovente prende il suo nome dalla battaglia della Meloria, bisogna anzitutto mostrare che essa avvenne in un momento in cui una lunga epoca di ascesa demografica, industriale e commerciale dell'occidente aveva raggiunto il suo apice e che Genova aveva un ruolo di protagonista in quel fenomeno.

Alla fine del Duecento una lunga epoca di incremento demografico in tutti i paesi dell'Europa occidentale, centrale e meridionale tocca il

suo colmo. Questi paesi, in cui dopo il tramonto della civiltà romana, le grandi città erano decadute, raggiungono nuovamente conglomerazioni urbane di non poco rilievo e, d'altra parte, la loro popolazione sovrabbondante comincia ad emigrare. Dalla Germania molti escono verso i confini orientali dell'impero tedesco per colonizzare terre incolte. Il notevole accrescimento della popolazione dei paesi mediterranei e specialmente delle città ha come effetto una corrente di emigrazione verso il Levante, cioè verso i paesi attorno al bacino orientale del mare interno e parecchie regioni intorno all'Egeo e al Mar Nero. Molti documenti e anzitutto le raccolte di atti notarili che datano da quell'epoca e di cui una parte è stata recentemente pubblicata gettano viva luce su questo fenomeno<sup>1</sup>.

Questi documenti testimoniano che individui e gruppi appartenenti a tutte le nazioni dell'Europa occidentale e meridionale e a tutti i ceti della popolazione emigravano in altri paesi. Dalla penisola iberica dove la riconquista era pressapoco terminata, partirono molti giovani per servire negli eserciti dei sovrani musulmani del Magreb e soprattutto nelle loro guardie del corpo. Quasi tutti i contrasti fra i re d'Aragona e i sovrani magrebini di quell'epoca comprendono stipulazioni riferen-

---

<sup>1</sup> Ecco le fonti più sovente citate: *Benvenuto de Brixano, notaio in Candia, 1301-1302*, a cura di R. Morozzo della Rocca, Venezia 1950, (cit. *Benvenuto de Brixano*); *Pietro Pizolo, notaio in Candia, I (1300)*, a cura di S. Carbone, Venezia 1978 (= *Pizolo I*); *Actes passés à Famagouste, de 1299 à 1301, par devant le notaire Lamberto de Sambuceto*, ed. C. Desimoni, in « *Archives de l'Orient latin* », II, 1884, pp. 3-120; « *Rev. de l'Orient latin* », I, 1893, pp. 58-139, 275-312, 321-353 (= Desimoni, *Fam.*); *Actes passés en 1271, 1274 et 1279 à l'Aïas (Petite Arménie) et à Beyrouth*, ed. C. Desimoni, in « *Archives de l'Orient latin* », I, 1881, pp. 434-534 (= Desimoni, *Aïas*); G. I. Brătianu, *Actes des notaires génois de Pera et de Caffa de la fin du treizième siècle (1281-1290)*, Bucarest 1927 (= Brătianu, *Actes*); *Notai genovesi in Oltremare, Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (3 luglio 1300 - 3 agosto 1301)*, a cura di V. Polonio, Genova 1982 (= *Lamberto di Samb.*, ed. Pol.); stessa serie, *Atti rogati a Cipro (dallo stesso notaio) (16 luglio - 27 ott. 1301)*, a cura di R. Pavoni, Genova 1982 (= *Lamberto di Samb.*, ed. Pav.); stessa serie, *Atti rogati a Cipro (dallo stesso notaio) (11 ott. 1296 - 23 giugno 1299)*, a cura di M. Balard, Genova 1983 (= *Lamberto di Samb.*, ed. Bal. I); *Gênes et l'Outremer, I: Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto, 1289-1290*, par M. Balard I, Paris 1973 (= *Lamberto di Samb., Caffa*).

tisi a questi mercenari<sup>2</sup>. Anche lo storico Ibn Khaldūn, senza dubbio il più chiaroveggente fra gli autori arabi medievali, si accorge del fatto che i re musulmani del Magreb sono costretti ad appoggiarsi su queste truppe di mercenari cristiani<sup>3</sup>. Essi erano emigranti che erano partiti per l'estero spinti dall'incentivo di migliorare la loro situazione economica, benché più tardi si ponessero sotto la protezione del re d'Aragona. Comunque sia, l'emigrazione di questi mercenari è la dimostrazione di un sovrappopolamento, benché certamente relativo. Essa dimostra che dopo la riconquista dell'Andalusia coraggiosi e intraprendenti giovani dell'Aragona e della Catalogna cercavano altrove la loro fortuna. Le vicende della famosa Compagnia catalana che partecipava prima alla lotta contro gli Angiò nella Sicilia e svolgeva poi un grande ruolo nell'impero bizantino provano chiaramente il nostro assunto<sup>4</sup>. L'emigrazione dal Veneto verso Creta, d'altra parte, era organizzata dallo Stato, giacché era promossa dalla sua iniziativa. La Serenissima, rendendosi conto dell'ostilità della popolazione greca, insediava nell'isola migliaia di Veneti, feudatari, cioè possessori di beni rurali, borghesi che esercitavano diversi mestieri nelle città e preti<sup>5</sup>. Tuttavia, la popolazione italiana dell'isola comprendeva anche emigranti di altre città lombarde e di altre regioni d'Italia<sup>6</sup>.

L'emigrazione verso le città della Siria e della Terrasanta che erano nella seconda metà del tredicesimo secolo ancora in possesso dei Cristiani, era certamente volontaria e questo movimento di emigrazione continua fino alla caduta di Acri. La stessa osservazione faremo, studiando i numerosissimi atti di notai che rogavano nelle colonie veneziane e genovesi nel Levante greco e sulle sponde del Mar Nero. Essi testimoniano che dappertutto si trovavano emigrati da molte regioni dell'Occidente. Corone, colonia veneziana della Morea, albergava verso il 1290 abitanti

---

<sup>2</sup> A. Masiá de Ros, *La corona de Aragón y los estados del norte de Africa*, Barcelona 1951, pp. 158, 172 e nn. 125, 154.

<sup>3</sup> Ibn Khaldūn, *The Muqaddimah*, tr. Fr. Rosenthal, Princeton Univ. Press. 1967, II, p. 80 (l'originale arabo in *Notices et Extraits*, 18, p. 71 s.).

<sup>4</sup> S. Tramontana, *Per la storia della «Compagnia Catalana» in Oriente*, in «Nuova Rivista Storica», 46, 1962, p. 71; K.M. Setton, *The papacy and the Levant*, I, Philadelphia 1976, p. 163 s.

<sup>5</sup> Fr. Thiriet, *La Romanie vénitienne*, Paris 1957, pp. 270 s., 272, 278, 279.

<sup>6</sup> *Benvenuto de Brixano*, nn. 55, 163, 164, 280, 352, 376; *Pizolo I*, nn. 254, 574, 594.

oriundi dal Veneto, dalla Lombardia, dall'Emilia, dalla Marca Anconetana e dalla Puglia<sup>7</sup>. La popolazione latina di Famagosta comprendeva alla fine del Duecento non soltanto emigranti da tutte le province italiane, ma anche Dalmati, molti Francesi, Catalani, oriundi da varie città, e perfino Tedeschi<sup>8</sup>. A Laiazzo, grande città commerciale nel regno armeno di Cilicia, v'erano Genovesi, Veneziani, Lucchesi, Anconetani e anche Catalani<sup>9</sup>. Le grandi colonie genovesi a Pera e Caffa erano particolarmente ospitali, esse accoglievano emigranti da tutti i paesi dell'Europa occidentale<sup>10</sup>.

La grande maggioranza di tutti questi emigranti erano mercanti, però gli atti dei notai italiani che esercitavano la loro professione nelle città commerciali del Levante e sulle sponde del Mar Nero, menzionano anche non pochi artigiani che portano nomi latino-occidentali. Raramente i notai aggiungono ai loro nomi un'indicazione riguardo alla loro origine. Tuttavia parecchi atti testimoniano esplicitamente che si trattava di emigrati dall'Italia e da altri paesi occidentali<sup>11</sup>. Fra gli emigranti verso il Levante non mancano neanche pescatori e paesani<sup>12</sup>.

L'emigrazione duecentesca è molto differente dall'emigrazione che si dirigeva in epoche precedenti del medioevo verso il Levante. I mer-

---

<sup>7</sup> S. Borsari, *Studi sulle colonie veneziane in Romania nel XIII secolo*, Napoli 1966, p. 113.

<sup>8</sup> Desimoni, *Fam.*, nn. 166, 177, 182, 195, 205; *Lamberto di Samb.*, ed. Bal. I, nn. 111, 112, 151, 159, 160; ed. Pol., nn. 8, 95, 164, 166, 264, 276, 408; ed. Pav., nn. 56, 74.

<sup>9</sup> Desimoni, *Aias*, pp. 445, 451, 452, 464, 465, 488, 489, 493 e sgg., 510, 514, 515, 523, 533, 534; P. Racine, *Marchands placentins à l'Aias à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle*, in « *Byz. Forschungen* », IV, 1972, p. 195 e sgg.

<sup>10</sup> P. Racine, *L'émigration italienne vers la Méditerranée orientale (2<sup>d</sup>me moitié du XIII<sup>e</sup>me siècle)*, in « *Byz. Forschungen* », VII, 1979, p. 137 e sgg.; L. Balletto, *Astigiani, Alessandrini e Monferrini a Caffa sulla fine del sec. XIII*, in « *Rivista di storia, arte e archeologia per le provincie di Alessandria e Asti* », 85, 1976, p. 171 e sgg.

<sup>11</sup> *Pizolo I*, nn. 21, 254; Brătianu, *Actes*, nn. 121, 63, 115; *Lamberto di Samb.*, ed. Bal. I, n. 658; ed. Pol., n. 1; ed. Pav., n. 42; cfr. P. Racine, art. cit., p. 140 s.; L. Balletto, art. cit., p. 177

<sup>12</sup> M. Balard, *La Romanie génoise*, in « *Atti della Soc. Lig. di St. Patria* », n. s., XVIII, 1978 (anche in « *Bibl. des écoles franç. d'Athènes et de Rome, CCXXXV* », p. 246.

canti italiani che si recavano nel dodicesimo secolo nel Levante greco per esercitarvi le loro attività commerciali avevano in mente di tornare alle loro case entro alcuni anni. Non volevano insediarsi nella « Romania » e raramente si sposavano con donne autoctone<sup>13</sup>. D'altra parte molti degli emigranti del Duecento rimanevano nelle città levantine in cui si erano trasferiti. Questi documenti testimoniano anche la presenza di molti emigranti nelle colonie levantine e durante lunghi anni, cioè accennano al fatto che essi non sono ritornati alla loro madrepatria<sup>14</sup>. Studiando con attenzione gli atti di notai di Cipro troviamo intere famiglie genovesi che si sono insediate colà<sup>15</sup>.

Insomma, sembra che l'espansione commerciale e coloniale di Venezia e di Genova abbia cagionato un flusso di emigranti verso il Levante. La popolazione latina di Creta e delle altre colonie veneziane nel Levante era ovviamente nella sua maggioranza veneta e lombarda, quella delle colonie genovesi prevalentemente ligure<sup>16</sup>. Però, comunque sia, questo fenomeno di emigrazione verso il Levante prova che i paesi dell'Europa occidentale rigurgitavano di manodopera e di nuove energie.

Oltre all'ascesa demografica bisogna richiamare l'attenzione su un altro fatto essenziale per lo sviluppo dei paesi dell'Europa meridionale nel Duecento e per i rapporti fra le grandi repubbliche marinare: è il flusso d'oro che scorreva in quell'epoca dal Sudan occidentale verso il Mar Tirreno. Allo stesso tempo in cui la popolazione dei paesi attorno a questo mare cresce notevolmente, essi diventano più ricchi di quello che erano stati durante parecchi secoli precedenti. E ribadiamo dal principio: fra le repubbliche marinare d'Italia era anzitutto Genova a cui giovava l'importazione dell'oro africano.

---

<sup>13</sup> P. Schreiner, *Untersuchungen zu den Niederlassungen westlicher Kaufleute im Byzantinischen Reich des 11. und 12. Jahrhunderts*, in « Byz. Forschungen », VII, 1979, pp. 185, 187 s.

<sup>14</sup> V. su Lanfranco de Mari: *Lamberto di Samb.*, ed. Bal. I, n. 78; ed. Pav., n. 94; su Facino Arditi: *Lamberto di Samb.*, ed. Bal. I, nn. 2, 79; ed. Pav., n. 99; su Balian de Guisolfi: *Lamberto di Samb.*, ed. Bal. I, nn. 1, 124; ed. Pol., n. 279; ed. Pav., nn. 73, 110, 111.

<sup>15</sup> *Lamberto di Samb.*, ed. Bal. I, nn. 63, 64, 66 (de Porta); 49, 54, 58-60, 69, 84 (Bulla); 1, 73, 120, 124 (Ghisolfi) e cfr. ed. Pol., n. 279; ed. Pav., nn. 74, 110, 185 (Usomari).

<sup>16</sup> M. Balard, *La Romanie génoise* cit., p. 244 s.

R. S. Lopez supponeva che il flusso d'oro sudanese verso le sponde settentrionali del Mediterraneo fosse connesso con la bilancia attiva per cui si distingueva, secondo lui, in quell'epoca il commercio fra i paesi dell'Europa meridionale e i paesi magrebini<sup>17</sup>. Ma questa ipotesi è confutata da non pochi contratti fra le nazioni mercantili di Europa e i sovrani magrebini. In questi contratti troviamo passi riferentisi all'oro che portano i mercanti europei alle zecche musulmane per coniare monete da essere impiegate per saldare i loro conti<sup>18</sup>. Tuttavia Lopez prende anche in considerazione la possibilità che l'estrazione di oro fosse notevolmente aumentata in quell'epoca nel Sudan occidentale<sup>19</sup>. Aggiungiamo a questa ipotesi che Genova ottenne anche un'ingente somma di monete d'oro quando nel 1236 concluse la pace con il signore di Ceuta<sup>20</sup>. Comunque sia, non c'è dubbio che l'oro « di Pagliola » arrivasse prima e in più grandi quantità a Genova che in altri centri commerciali dell'Europa meridionale<sup>21</sup>. Fin dalla metà del tredicesimo secolo l'estrazione di oro aumentava anche notevolmente in Boemia e poi nella Slesia e nell'Ungheria. Uno studioso ungherese ha concluso che in seguito allo sviluppo dei metodi di estrazione e della metallurgia la produzione di oro era aumentata nella Boemia da 20-25 chili all'anno alla metà del Duecento a 100-120 alla sua fine. La Slesia avrebbe prodotto sullo scorcio del tredicesimo secolo 80-100 chili di oro all'anno e diverse provincie della Grande Ungheria fino a 1000 chili<sup>22</sup>.

L'acquisto di grandi quantità di oro sudanese rendeva possibile ai Genovesi di riprendere la coniazione di monete d'oro dopo che la loro emissione regolare era stata sospesa in Occidente durante alcuni secoli.

---

<sup>17</sup> R. S. Lopez, *Settecento anni fa: il ritorno all'oro nell'occidente duecentesco*, in « Riv. Stor. It. », 65, 1953, p. 178.

<sup>18</sup> E. Ashtor, *Pagamento in contanti e baratto nel commercio italiano d'oltremare*, in *Storia d'Italia, Annali*, VI, Torino 1983, p. 369.

<sup>19</sup> Art. cit., p. 181.

<sup>20</sup> A. Schaube, *Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge*, München 1906, p. 289.

<sup>21</sup> R. S. Lopez, art. cit., p. 186.

<sup>22</sup> B. Homan, *La circolazione delle monete d'oro in Ungheria dal X al XIV secolo e la crisi europea dell'oro nel secolo XIV*, in « Riv. Ital. di numismatica », 35, 1922, pp. 127, 131.

La coniazione del « Genovino » nel 1252, pressapoco contemporanea alla coniazione del fiorino, era un simbolo della grande ripresa economica dell'Occidente e anzitutto della potenza economica delle repubbliche mercantili d'Italia. Mentre l'oro sudanese affluiva a Genova, l'oro dell'Europa centrale veniva acquistato dai Veneziani (e anche dai Fiorentini). I Veneziani potevano anche acquistare grandi quantità di argento la cui estrazione era molto aumentata nel Duecento nella Boemia e nell'Ungheria<sup>23</sup>.

In altre parole: l'aumento della produzione di metalli preziosi nel Duecento arricchiva le nazioni mercantili e rafforzava la concorrenza fra esse. Rispetto alle riserve di oro Genova era la più avvantaggiata, ma il continuo approvvigionamento d'argento rendeva ai Veneziani possibile di fare un'effettiva concorrenza ai Genovesi in regioni in cui non si impiegavano le monete d'oro.

Un fenomeno dello sviluppo economico che aveva in quell'epoca un grande impatto sui rapporti economici fra le nazioni più progredite dell'Occidente e accresceva la concorrenza fra le repubbliche marinare era il considerevole aumento della produzione industriale. Le industrie tessili, anzitutto, aumentano nel Duecento notevolmente la produzione di vari articoli, di pannilana, di tessuti di lino, di cotone e di seta. I paesi dell'Africa settentrionale, il Levante musulmano e greco e i paesi attorno al Mar Nero sono i mercati ove grandi quantità di questi prodotti vengono smerciati. L'accrescimento delle industrie tessili (e di altre) solleva pure il problema del rifornimento di materie grezze di cui una cospicua parte doveva essere importata dal Levante. È questo un altro motivo della concorrenza sempre più accanita fra le nazioni mercantili.

In quell'epoca le manifatture di pannilana nelle Fiandre e nel Brabant superavano ancora le industrie laniere nei paesi mediterranei. I panni di Bruges, Gent, Ypres, Poperinghe, Tournai, Douai e Malines hanno un buon mercato in Spagna e in Italia<sup>24</sup>. Nella seconda metà del

---

<sup>23</sup> Homan credeva che la Boemia producesse alla fine del 13° secolo 20,000 chili d'argento all'anno e l'Ungheria 10,000, v. art. cit., p. 136.

<sup>24</sup> H. Laurent, *Un grand commerce d'exportation au moyen âge: la draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranées (XII<sup>e</sup> - XV<sup>e</sup> siècle)*, Paris 1935, pp. 73 s., 79, 107 e sgg.; R. van Uytven, *La draperie brabançonne et malinoise du*

tredicesimo secolo lo slancio dell'industria laniera d'Italia comincia e verso la fine del secolo i mercanti italiani possono smerciare i loro prodotti nell'Europa ultramontana, sicchè se ne sentono gli effetti alle fiere di Champagne<sup>25</sup>. I pannilana delle Fiandre, della Francia, della Catalogna e dell'Italia vengono tutti esportati verso Cipro, l'Egitto, Costantinopoli e le città commerciali sul Mar Nero<sup>26</sup>. E queste ultime servono da punti di smistamento da cui i manufatti occidentali vengono spediti verso la Turchia<sup>27</sup>. Anche i tessuti di lino di Reims e di altre città di Champagne e anche di Germania si vendono in quell'epoca in tutti i paesi del Levante e perfino nella Persia<sup>28</sup>. I mercanti italiani smerciano nel Levante alla fine del Duecento anche fustagno<sup>29</sup> e perfino seterie<sup>30</sup>.

---

XIII<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle, grandeur éphémère et décadence, in *Atti della 2a Settimana di studio dell'Istituto Fr. Datini*, 1970, Firenze 1976, p. 86.

<sup>25</sup> R. H. Bautier, *Les foires de Champagne*, in « Recueils de la Société Jean Bodin », V: *Les foires*, 1953, p. 141 s. L'ipotesi di Bautier riguardante l'impatto che aveva l'esportazione di panni italiani alle fiere di Champagne viene confermata dai dati trovati in registri di pedaggi presso i passi alpini. Questi dati confutano, d'altra parte, la conclusione di Hoshino secondo cui l'esportazione di panni fiorentini non cominciò prima dell'inizio del Trecento, v. H. Hoshino, *The rise of the Florentine woollen industry in the fourteenth century*, in *Clotb and clothing in medieval Europe, Essays in memory of E. M. Carus-Wilson*, London 1983, p. 184. Non è probabile che fossero esportati altri panni e non fiorentini.

<sup>26</sup> J. M. Madurell Marimón-A. García Sanz, *Comendas barcelonesas de la baja edad media*, Barcelona 1973, nn. 14, 19; G. I. Brătianu, *Recherches sur le commerce génois dans la mer Noire au XIII<sup>e</sup> siècle*, Paris 1929, p. 110.

<sup>27</sup> *Lamberto di Samb.*, *Caffa*, n. 688.

<sup>28</sup> Silvestre de Sacy, *Pièces diplomatiques tirées des archives de la république de Gênes*, in *Notices et Extraits*, XI, 1827, p. 36; *Lamberto di Samb.*, ed. Pol., nn. 401, 404; Fr. Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, ed. A. Evans, Cambridge Mass. 1936, pp. 31 s., 37; l'anonima Guida di mercanti pubblicata da R. H. Bautier, *Les relations économiques des occidentaux avec les pays d'Orient, au moyen âge, points de vue et documents*, in *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan indien, Actes du huitième colloque int. d'histoire maritime*, Paris 1970, pp. 313, 314 s.

<sup>29</sup> Dati sull'esportazione di fustagno verso il Levante fin dal dodicesimo secolo v. nel mio articolo: *Il regno dei crociati e il commercio di Levante*, in *Atti del convegno I comuni italiani nel regno latino di Gerusalemme*, Gerusalemme 1984, in corso di stampa, nota 101.

<sup>30</sup> Silvestre de Sacy, art. cit., l. c.

I mercanti italiani e anzitutto i ceti dirigenti delle grandi repubbliche marinare sono non soltanto degli esportatori di tutti questi manufatti, ma anche i fornitori di materie grezze. La domanda di materie grezze che provengono da paesi lontani cresce continuamente. Fin dal 1270 le industrie laniere d'Italia cominciano ad impiegare lana inglese e nel rifornimento di questa materia grezza molto pregiata i mercanti genovesi svolgono un ruolo di prim'ordine<sup>31</sup>. Nel tredicesimo secolo l'industria di cotone nella Lombardia e anche in altre regioni d'Italia aveva un notevole incremento e richiedeva sempre più grandi quantità di cotone della Siria e dell'Armenia Minore (Cilicia) il cui cotone era considerato come migliore di quelli degli altri vari paesi europei<sup>32</sup>. I Veneziani godevano apparentemente fin da quell'epoca della supremazia in questo commercio<sup>33</sup>, mentre il cotone di Cipro veniva trasportato verso i paesi europei anche da Genovesi, Anconetani e Piacentini<sup>34</sup>.

Nel rifornimento di seta persiana e cinese alle industrie europee i Genovesi certamente tenevano in quell'epoca il primo posto, perché erano i più attivi fra i mercanti italiani nel commercio con la Persia e la Cina. Fin dalla metà del tredicesimo secolo i Lucchesi dovevano comprare seta cinese a Genova<sup>35</sup>. Anche nel rifornimento di allume, una materia grezza di prim'ordine per le industrie tessili, i Genovesi primeggiavano. Nel 1297 Benedetto Zaccaria aveva ottenuto dall'imperatore bizantino la concessione dei giacimenti di Focea, e, d'altra parte, i Genovesi esportavano notevoli quantità di allume di Karahisar, presso Trebisonda<sup>36</sup>. Certo, anche i Veneziani esportavano sulle loro navi allu-

---

<sup>31</sup> A. A. Ruddock, *Italian merchants and shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton 1951, pp. 17, 20.

<sup>32</sup> M. F. Mazzaoui, *The Italian cotton industry in the later Middle Ages*, Cambridge Univ. Press. 1981, pp. 31, 39 s.

<sup>33</sup> *L'Armeno-Veneto, compendio storico e documenti delle relazioni degli Armeni coi Veneziani*, Venezia 1893, II, pp. 47, 86.

<sup>34</sup> Desimoni, *Fam.*, nn. 99, 101, 274; *Lamberto di Samb.*, ed. Pol., n. 64; ed. Pav., nn. 188, 189, 196.

<sup>35</sup> R. S. Lopez, *Nuove luci sugli Italiani in Estremo Oriente prima di Colombo*, in R. S. Lopez, *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975, p. 101.

<sup>36</sup> R. S. Lopez, *Genova marinara nel Duecento: Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante*, Messina 1933, p. 12; Brătianu, *Actes*, rég. 280.

me dalla Siria settentrionale e dall'Egitto<sup>37</sup>, però la qualità e la quantità di questi carichi non potevano essere paragonate con l'allume che offrivano i Genovesi.

Lo slancio del commercio internazionale era nella seconda metà del Duecento non meno sensibile che l'accrescimento delle industrie. La lenta ascesa del commercio durante l'undicesimo e dodicesimo secolo si risolse in una grande fioritura, che era percepibile in tutti i paesi dell'Occidente. Commercio terrestre e marittimo fioriscono di nuovo, i popoli dai due versanti delle Alpi spalancano le porte delle loro regioni e correnti di viaggiatori e di merci oltrepassano le frontiere naturali e politiche. Gli oltramontani accolgono gli Italiani e i loro prodotti e anch'essi valicano i passi delle Alpi e portano le loro merci verso i paesi meridionali.

L'aumento del traffico attraverso i passi delle Alpi alla fine del Duecento è veramente spettacolare. All'inizio del tredicesimo secolo due passi tenevano il primo posto fra i valichi che collegavano l'Italia, da una parte, e la Francia e la Germania, dall'altra: il Moncenisio (2118 m) collegava il Piemonte e la Liguria con le valli del Rodano e della Saona. Attraverso questo valico i Genovesi e i Milanesi si recavano nella Francia. Il Gran San Bernardo (2469 m) aveva allora un'importanza ancora maggiore. Esso era il più importante passo delle Alpi centrali, attraverso il quale i mercanti dell'Alta Italia viaggiavano verso la Francia, la Champagne e le Fiandre. Attraverso questi valichi i preziosi pannilana della Fiandra venivano trasportati nei paesi mediterranei e merci italiane e levantine nei paesi oltramontani<sup>38</sup>. Poi, fin dal 1230 il traffico transalpino aumenta considerevolmente, anzitutto gli scambi commerciali con la Germania, e il Gran San Bernardo, situato in un posto troppo occidentale, veniva soppiantato o almeno la sua funzione veniva completata da due altri valichi, che assumono un ruolo di prim'ordine, il

---

<sup>37</sup> Pizolo I, n. 321.

<sup>38</sup> Y. Renouard, *Les voies de communication entre la France et le Piémont au Moyen Age*, in Y. Renouard, *Etudes d'histoire médiévale*, Paris 1968, p. 707; H. Hassinger, *Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon im Spätmittelalter*, in *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege, Festschrift f. H. Kellenbenz*, Nürnberg 1978-81, I, p. 313; H. Ammann, *Zur Geschichte der Westschweiz in savoyischer Zeit*, in « *Revue d'histoire suisse* », 21, 1941, p. 40 s.

Sempione (2009 m) e il San Gottardo (2112 m)<sup>39</sup>. Il passo del Sempione, che serviva anzitutto i mercanti milanesi (e genovesi, sempre in stretto contatto con essi), diventa negli anni 1270 una via transalpina di grande importanza. Attraverso il Sempione l'industria laniera di Firenze viene approvvigionata, alla fine del tredicesimo secolo, di lana inglese<sup>40</sup>. Tuttavia anche i valichi dei Grigioni, il Septimer (2310 m), Lucomagno (1917 m) e il San Bernardino (2063 m) avevano alla fine del Duecento un ruolo non trascurabile nel traffico transalpino<sup>41</sup>. L'aumento del traffico attraverso i passi delle Alpi austriache doveva essere allora considerevole. Le numerose lettere di convoglio e i privilegi concessi in quell'epoca dai conti di Tirolo ai mercanti di parecchie città dell'Alta Italia lo testimoniano. Anche i rapporti sulle misure prese per agevolare il traffico tramite restauro delle strade getta luce sulla fioritura del commercio attraverso questi valichi<sup>42</sup>.

Il grande slancio del commercio transalpino si rispecchia chiaramente nei registri della dogana e dei pedaggi presso i valichi, che si sono conservati da quell'epoca. Ora, tutti questi registri accennano al fatto

---

<sup>39</sup> Y. Renouard, art. cit., p. 710 e sgg.; E. Oehlmann, *Die Alpenpässe im Mittelalter*, in «Jahrbuch für Schweizerische Geschichte», III, 1878, p. 288; A. Schulte, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, Lipsia 1900, I, p. 169 e sgg.; J. F. Bergier, *Le trafic à travers les alpes et les liaisons transalpines du haut moyen âge au XVII<sup>e</sup> siècle*, in *Le Alpi e l'Europa*, Bari 1975, III, pp. 28, 29, 62; A. Laur-Belart, *Studien zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses mit einer Untersuchung über stiebende Brücke und Tafelsbrücke*, Zürich 1924, pp. 119, 121; Ch. Gilliard, *L'ouverture du Gothard*, in «Annales d'histoire économique et sociale», I, 1929, p. 177 e sgg.

<sup>40</sup> M. C. Daviso, *La route du Valais au XIV<sup>e</sup> siècle*, in «Revue suisse d'histoire», I, 1951, p. 547 s.

<sup>41</sup> E. Oehlmann, *Die Alpenpässe im Mittelalter*, in «Jahrbuch für Schweizerische Geschichte», IV, 1879, p. 201; J. E. Tyler, *The Alpine passes, the Middle Ages*, Oxford 1930, p. 102 e sgg.; W. Schnyder, *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter*, Zürich 1973-75, I, p. 20 s.

<sup>42</sup> O. Stolz, *Die tirolischen Geleits- und Rechtshilfe-Verträge bis zum Jahre 1363*, in «Zeitschrift des Ferdinandeums für Tirol und Vorarlberg», 53, 1909, p. 67 e sgg.; Idem, *Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg*, Innsbruck 1953, pp. 152, 230; H. Hassinger, *Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit*, VSWG, 66, 1979, p. 447.

che gli scambi transalpini raggiunsero un apice nei due ultimi decenni del tredicesimo secolo e declinarono nell'epoca seguente. È la conclusione a cui si giunge studiando i documenti riferentisi al traffico per il Moncenisio<sup>43</sup>, il Gran San Bernardo e il Sempione<sup>44</sup>. Comunque non vi può essere dubbio che gli scambi commerciali attraverso il valico del Brennero e di Resia superavano in quell'epoca il volume del traffico per gli altri passi transalpini. Verso il 1300 4000 t di merci venivano trasportate ogni anno sul Brennero, un quarto di queste essendo del commercio lontano<sup>45</sup>.

Il grande progresso della navigazione nel secondo Duecento è un altro aspetto dello stesso fenomeno, cioè l'aumento degli scambi commerciali. È vero che questo slancio della navigazione si rese possibile in seguito all'impiego di più progrediti metodi nautici. L'uso di portolani (carte nautiche) e tavole di navigazione e anzitutto della lancetta magnetica attaccata al compasso, cioè il compasso moderno, rendevano possibile la navigazione d'inverno e in alto mare<sup>46</sup>. Anche la costruzione di più grandi galee e l'impiego di più numerose ciurme promuovevano

---

<sup>43</sup> G. Barelli, *Le vie del commercio fra l'Italia e la Francia nel medioevo*, in « Bollettino storico bibliografico subalpino », 12, 1907, p. 112; H. Hassinger, *Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe* cit., p. 446.

<sup>44</sup> M. Chiaudano, *La finanza sabauda nel sec. XIII I: I rendiconti del dominio dal 1257 al 1285*, Torino 1933 (*Bibl. della Società Storica Subalpina*, 131), pp. 331 e sgg., 355 e sgg.; H. Hassinger, *Die Alpenübergänge* cit., p. 321 e sgg.; P. Duparc, *Un péage savoyard sur la route du Mont-Cenis aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, *Montméliant*, in « Bulletin philologique et historique du comité des travaux historiques et scientifiques », 1960, I, pp. 153, 158, 160.

<sup>45</sup> H. Hassinger, *Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts*, in *Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols, Festschrift M. Huter*, 1969, p. 170 e sgg.; Idem, *Die Alpenübergänge* cit., p. 362; Idem, *Zur Verkehrsgeschichte* cit., p. 449. L'importanza degli altri passi orientali era molto più piccola, v. H. Hassinger, *Die Uebergänge über die Hohen Tauern vom Frühmittelalter bis zum 19. Jahrhundert, Tauernbahn Scheitelstrecke*, Salzburg 1976, I, p. 215 s.

<sup>46</sup> F. C. Lane, *The economic meaning of the invention of the compass*, in « *American Historical Review* », 68, 1963, p. 605 e sgg. Contro i dubbi di F. Braudel, v. J. K. Hyde, *Navigation of the Eastern Mediterranean in the fourteenth and fifteenth centuries according to pilgrim's books*, in *Papers in Italian archaeology I: the Lancaster Seminar*, BAR Supplementary Series, 41 (i), 1978, p. 356.

la navigazione mercantile<sup>47</sup>.

L'inizio della navigazione regolare fra il Mediterraneo e l'Inghilterra fu certamente l'effetto più spettacolare del progresso delle scienze nautiche. In questa nuova fase della navigazione mercantile di lunga distanza i Genovesi tenevano il primo posto fra le repubbliche marinare d'Italia, benché sia probabile che i Catalani li avessero preceduti. Esercitando il commercio a Siviglia (e in altre città della Spagna meridionale) da lungo tempo<sup>48</sup>, i Genovesi furono i primi Italiani che intrapresero spedizioni marittime verso l'Inghilterra e le Fiandre, ove giunsero almeno dal 1278<sup>49</sup>. Lo storico veneziano R. Cessi supposeva che la navigazione veneziana verso il Mare del Nord fosse cominciata già nel 1273, tuttavia non poteva addurre prove convincenti<sup>50</sup>.

L'avvio di viaggi diretti verso il Mare del Nord, probabilmente attraversando il Golfo di Biscaglia e le acque della Francia occidentale senza approdare in un porto, era un'impresa molto impressionante. Però molti atti notarili di quell'epoca testimoniano il funzionamento di una fitta rete di linee marittime che collegavano altri paesi distanti. Navi genovesi, savonesi, ed altre, salpavano da Cipro per il Magreb<sup>51</sup>, imbarcazioni genovesi partivano dalla Tana nel Mare d'Azov per Alessandria<sup>52</sup>. Navi catalane veleggiavano fra la Puglia e Cipro<sup>53</sup>, altre anda-

---

<sup>47</sup> G. Pistarino, *Aspetti socio-economici del mondo mediterraneo all'epoca della guerra del Vespro*, in *Atti del XI Congresso di storia della Corona d'Aragona*, Palermo 1983, I, p. 190.

<sup>48</sup> R. Carande, *Sevilla, fortaleza y mercado*, in «Anuario de historia del derecho español», II, 1925, p. 287 e sgg.

<sup>49</sup> R. Doehaerd, *Les galères génoises dans la Manche et la mer du Nord à la fin du XIII<sup>e</sup> et au début du XIV<sup>e</sup> s.*, in «Bulletin de l'Institut historique belge de Rome», 19, 1938, pp. 10, 35; R. S. Lopez, *Majorcans and Genoese on the North Sea route in the thirteenth century*, RBPH, 29, 1951, p. 1163. V. anche A. Lewis, *Northern European sea power and the Straits of Gibraltar*, in *Order and innovation in the Middle Ages, essays in honour of J. Strayer*, Princeton Univ. Press 1976, p. 158 s.

<sup>50</sup> R. Cessi, *Le relazioni commerciali tra Venezia e le Fiandre nel secolo XIV*, in «Nuovo Archivio Veneto», n. s., 27, 1914, p. 10 s.

<sup>51</sup> *Lamberto di Samb.*, ed. Pol., n. 186; ed. Pav., n. 52.

<sup>52</sup> Brătianu, *Actes*, nn. 168, 170.

<sup>53</sup> *Lamberto di Samb.*, ed. Pol., n. 276.

vano dalla Catalogna verso Bisanzio e l'Egitto<sup>54</sup> e perfino gettavano l'ancora nella lontana Caffa<sup>55</sup>.

## II

Dalle osservazioni che abbiamo fatto finora sulla grande fioritura degli scambi commerciali nella seconda metà del Duecento risulta abbastanza chiaramente che i Genovesi erano protagonisti dello slancio generale dell'economia mediterranea. Essi sono i primi che possono coniare monete d'oro alla metà del secolo, essi forniscono alle industrie tessili d'Italia, della Fiandra e dell'Inghilterra materie grezze del Levante che sono migliori di altre ed essi sono almeno fra i primi mercanti mediterranei che arrivano sulle loro navi nel Mare del Nord. A questi conseguimenti bisogna aggiungerne altri che alludono al fatto che i Genovesi primeggiavano allora fra le « nazioni mercantili ». I Genovesi non erano allora soltanto i più intraprendenti mercanti dei paesi mediterranei, ma anche coloro che impiegavano i metodi commerciali più progrediti o perfino introducevano nuovi metodi. È quasi certo che quell'istrumento molto importante che era la lettera di cambio per il commercio internazionale del medioevo fu inventato sulla costa settentrionale del Mar Tirreno nella prima metà del tredicesimo secolo e senza dubbio i Genovesi furono tra i primi che lo impiegarono<sup>56</sup>. Genova era senza dubbio anche uno dei primi centri commerciali ove i mercanti assicuravano le loro merci trasportate per via marittima. Certo, il me-

---

<sup>54</sup> Madurell Marimón - García Sanz, op. cit., nn. 14, 44, 45, 47, 48, 69.

<sup>55</sup> Brătianu, *Actes*, n. 280.

<sup>56</sup> A. Schaube, *Studien zur Geschichte und Natur des ältesten Cambium*, in « Jahrbücher f. Nationalökonomie u. Statistik », 45, 1895, p. 160 e sgg.; cfr. E. A. Sayous, *L'origine de la lettre de change*, in « Revue historique de droit français et étranger », 12, 1933, p. 88 s.; Idem, *L'histoire universelle du droit commercial de Levin Goldschmidt et les méthodes commerciales des pays chrétiens de la Méditerranée aux XII<sup>e</sup> e XIII<sup>e</sup> siècles*, in « Annales de droit commercial français, étranger et international », 40, 1931, p. 212; E. Ashtor, *Banking instruments between the Muslim East and the Christian West*, JEEH, I, 1972, pp. 533 e sgg., 562 s., 566.

todo impiegato in quell'epoca rappresenta la prima fase nello sviluppo della moderna assicurazione: il padrone della nave dava al mercante un prestito che questi doveva restituire in caso di perdita della merce. Tali contratti stipulati dai Genovesi si sono conservati dall'inizio del Trecento <sup>57</sup>.

Certo bisogna guardarsi dalle esagerazioni. V'erano in quell'epoca altri centri italiani, e di più catalani, che tenevano posti di prim'ordine nello sviluppo mondiale dell'economia internazionale. Firenze che sviluppava un sistema bancario internazionale, Venezia che progressivamente otteneva la supremazia nel commercio col Levante e Barcellona che svolgeva un grande ruolo nella produzione e nel commercio di tessuti e anche nella navigazione, cioè nel servizio dei trasporti. Però per il nostro argomento, cioè il rapporto fra lo sviluppo economico di Genova e la guerra decisiva con Pisa, è tuttavia molto più rilevante il fatto che secondo parecchi indizi il volume del commercio internazionale della grande repubblica ligure raggiunse alla fine del Duecento il suo apice. È un fatto chiaramente testimoniato dall'introito della dogana: secondo i dati che risultano dai registri della dogana, il valore delle merci importate ed esportate nel porto di Genova ammontava nel 1274 a 936,000 l (genovesi) e raggiunse nel 1293 3,822.000 l <sup>58</sup>. Il numero delle navi mercantili e delle navi da guerra di Genova non fu mai così grande come sullo scorcio del tredicesimo secolo ed essi solcavano tutti i mari, dal Mar Nero fino al Mare del Nord. Questa conclusione, cioè che il commercio internazionale di Genova raggiunse il suo apogeo in quell'epoca, viene confermato da dati in varie fonti, in documenti recentemente pubblicati, e da ricerche sugli scambi commerciali in diverse regioni.

Dappertutto i Genovesi esercitano il commercio regionale ed il commercio di lunga distanza. Nella Sicilia, che è, da una parte, fornitrice di grano, di formaggio, di zucchero e anche di cotone, e, d'altra

---

<sup>57</sup> E. Bensa, *Il contratto di assicurazione nel medio evo*, Genova 1884, pp. 50, 53; G. Pistarino, *Aspetti socio-economici* cit., p. 188.

<sup>58</sup> H. Sieveking, *Aus Genueser Rechnungs- und Steuerbüchern*, in «SB der K. Akademie der Wiss. in Wien, Phil. hist. Kl.», 162/2, 1909, p. 52; R. S. Lopez, *Market expansion: the case of Genoa*, in R. S. Lopez, *Su e giù per la storia di Genova* cit., p. 50 s.

parte, priva d'industrie, i Genovesi hanno una posizione forte. I sovrani svevi avevano assunto nei loro confronti un atteggiamento molto favorevole e i nuovi padroni aragonesi facevano lo stesso. Essi confermarono i privilegi di cui godevano i Genovesi sotto il regno di Manfredi<sup>59</sup>. Senza dubbio i Genovesi sfruttavano la loro posizione favorevole e svolgevano un ruolo di prim'ordine negli scambi commerciali fra la grande isola e altri paesi, anzitutto esportando pesanti carichi di grano<sup>60</sup>. Il numero dei mercanti genovesi che praticavano il commercio in Sicilia superava le altre colonie mercantili. Alla difesa di Messina contro gli Angioini, nell'agosto 1282, parteciparono 45 Genovesi, 23 Pisani, 12 Veneziani e 12 Anconetani<sup>61</sup>. I porti della Sicilia servivano ai Genovesi anche da punti di smistamento e di tappa per i loro viaggi verso i paesi magrebini e il Levante.

Cipro era un'importantissima base del commercio internazionale dei Genovesi. Pare che la maggior parte del commercio regionale di Cipro fosse nelle loro mani, benchè essi non avessero un monopolio in alcun settore commerciale. Quasi tutte le nazioni mercantili dell'Europa meridionale erano rappresentate a Cipro, ma i Genovesi avevano la parte del leone del commercio regionale e internazionale dell'isola. Essi esportavano grandi quantità di grano dall'isola verso l'Armenia Minore<sup>62</sup> e ugualmente esportavano in questo paese olio da Cipro<sup>63</sup>. Tuttavia Cipro è anzitutto un punto di smistamento di prodotti europei, per lo più industriali, e d'altra parte, di cotone e di spezie orientali<sup>64</sup>. I Genovesi importano molte specie di pannilana dai paesi occidentali e li

---

<sup>59</sup> Q. Sella, (ed.) *Pandetta delle gabelle e dei diritti della Curia di Messina*, in « Miscellanea di storia italiana », X, 1870, pp. 89 e sgg., 96 s.; G. La Mantia, *Codice diplomatico dei re aragonesi di Sicilia*, Palermo 1917, I, nn. 46, 60, 64, 66; cfr. A. Petino, *La politica commerciale di Pietro III d'Aragona in Sicilia*, Messina 1944, pp. 23, 25.

<sup>60</sup> *De rebus regni Siciliae*, Palermo 1882, nn. 38, 703, 723, 724.

<sup>61</sup> Bartol. de Neocastro, *Historia Sicula*, ed. Paladino, in *RIS*<sup>2</sup>, 13/3, p. 35.

<sup>62</sup> S. Origone, *Il commercio di grano a Cipro*, in *Miscellanea di studi storici II*, Genova 1983, p. 151.

<sup>63</sup> *Lamberto di Samb.*, ed. Pol., nn. 225, 227; ed. Pav., n. 229.

<sup>64</sup> L. Balletto, *Cipro nel « Manuale di mercatura » di Francesco Balducci Pegolotti*, in *Miscellanea di studi storici II*, p. 141.

riesportano<sup>65</sup>. Atti notarili si riferiscono all'esportazione di panni della Fiandra e della Lombardia, che i Genovesi smerciano nella « Romania », nell'Armenia Minore e nella Turchia<sup>66</sup>, e di tela di Reims spedita verso l'Anatolia orientale (Siwās)<sup>67</sup>. D'altra parte essi esportano da Cipro verso Genova cotone (di cui una parte probabilmente proviene dalla Siria e un'altra dall'Armenia Minore)<sup>68</sup>, mentre le spedizioni commerciali che intraprendono da Cipro verso Costantinopoli e la Siria sono ovviamente frequenti<sup>69</sup>. Fra le linee di lunga distanza che collegavano Cipro con l'Occidente, due tenevano il primo posto: la linea che collegava Famagosta con Genova e l'altra che la collegava con Tunisi, Bugia ed altri porti magrebini. I mercanti genovesi esportavano da Cipro verso Genova zucchero, certamente per lo più prodotto nell'isola<sup>70</sup>. Essi spediscono verso la loro madrepatria da Cipro frumento, orzo e anche ciambelotti<sup>71</sup>. Però gli stessi mercanti genovesi esportano dalla stessa isola cotone verso Tunisi e Bugia<sup>72</sup>. Cipro è in quell'epoca un grande mercato di spezie indiane e i Genovesi le caricano sulle loro navi per esportarle verso l'Occidente<sup>73</sup>.

In tutta la « Romania », cioè i paesi attorno al Mar Egeo e al Mar Nero, i Genovesi godevano nel commercio internazionale e anche in quello regionale di una supremazia incontrastata e svolgevano dappertutto attività intense. In quella regione Chio e Pera erano due colonie genovesi molto importanti e i centri di una fitta rete di scambi com-

---

<sup>65</sup> Pegolotti cit., p. 79.

<sup>66</sup> *Lamberto di Samb.*, ed. Bal. I, nn. 20, 21; ed. Pav., nn. 99, 112.

<sup>67</sup> *Lamberto di Samb.*, ed. Pol., n. 363.

<sup>68</sup> *Lamberto di Samb.*, ed. Bal. I, n. 147; ed. Pol., nn. 188, 237, 299; ed. Pav., n. 97.

<sup>69</sup> Desimoni, *Fam.*, nn. 83, 183.

<sup>70</sup> Desimoni, *Fam.*, nn. 41, 42, 256; *Lamberto di Samb.*, ed. Bal. I, n. 134; ed. Pol., nn. 130, 299.

<sup>71</sup> Desimoni, *Fam.*, nn. 42, 56, 155, 258; *Lamberto di Samb.*, ed. Pol., nn. 12, 130.

<sup>72</sup> *Lamberto di Samb.*, ed. Pol., nn. 186, 251, 252.

<sup>73</sup> Desimoni, *Fam.*, nn. 218, 219, 228, 229, 235, 239, 240, 256.

merciali. Da Chio partivano pesanti carichi di mastice verso altri paesi levantini e ingenti quantità di allume verso l'Inghilterra e la Fiandra. Poiché i Tartari avevano conquistato la Persia e le vie transiriane erano sicure, le spezie indiane affluivano a Costantinopoli e a Trebisonda (e in misura minore anche a Tana e Caffa). Costantinopoli e Pera erano anche mercati ove si vendevano considerevoli quantità di seta persiana e cinese. I Genovesi ne acquistavano una grande parte e la spedivano verso Occidente<sup>74</sup>. Essi spediscono a Genova anche pelli, pellicceria e cera<sup>75</sup>. D'altra parte esercitano un intenso commercio con i porti del Mar Nero, esportandovi pannilana, stoffe di seta e vari prodotti occidentali<sup>76</sup>.

Il commercio regionale e internazionale nel Mar Nero fiorisce alla fine del Duecento più che mai, certamente a causa della pax mongolica nella Persia e nei paesi vicini ad essa<sup>77</sup>. In questa regione i Genovesi hanno parecchie colonie fiorenti il cui centro è Caffa, sulla costa della Crimea, probabilmente concessa loro verso il 1266 o poco più tardi<sup>78</sup>. Negli anni 1280 la colonia genovese di Caffa era senza dubbio un centro commerciale molto importante. Certo i Genovesi non avevano il monopolio del commercio nel Mar Nero. Fin dal 1265 i Veneziani potevano riprendere il commercio nei paesi pontici e il fatto che uno scalo del Mar di Azov fosse chiamato Porto Pisano fa riferimento alle attività commerciali dei Pisani in quella regione. Perfino i Catalani commerciavano a Costantinopoli ove arrivano navi loro e anche a Caffa<sup>79</sup>.

---

<sup>74</sup> L'anonimo Guida di mercanti, ed. Bautier cit., p. 313; Brătianu, *Actes*, nn. 86, 113, rég. 154.

<sup>75</sup> Brătianu, *Actes*, nn. 22, 86, 102, 106, 113.

<sup>76</sup> Brătianu, *Actes*, nn. 6, 16, 20, 24, 28, 41, 43, 44, 64, 92, 93, 99, 103, 107, rég. 13, 33, 44, 82, 100, 103.

<sup>77</sup> Tuttavia bisogna guardarsi dalle esagerazioni, come quelle di G. I. Brătianu, *Recherches sur le commerce génois dans la mer Noire au XIII<sup>e</sup> siècle*, Paris 1929, p. 254.

<sup>78</sup> G. I. Brătianu, *Recherches* cit., p. 205 s.; R. S. Lopez, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna 1938, p. 251 s.; M. Balard, *Gênes et la mer Noire*, in « *Revue Historique* », 270, 1983, p. 34.

<sup>79</sup> G. I. Brătianu, *Recherches* cit., p. 104; e v. sopra a nota 55.

Comunque il volume del commercio genovese nel Mar Nero superava considerevolmente il commercio delle altre nazioni mercantili dell'Occidente. La grande fioritura del commercio nel Mar Nero alla fine del Duecento è certamente dovuta, in gran misura, al fatto che la seta persiana e cinese arrivava negli scali pontici. La maggior parte della seta offerta negli scali pontici era senza dubbio persiana, ma anche le quantità di seta cinese ivi offerte erano considerevoli<sup>80</sup>. Anche i carichi di spezie portati da Tebriz verso Trebisonda non dovevano essere insignificanti<sup>81</sup>. I Genovesi esportano dai porti del Mar Nero e del Mar d'Azov anche grandi quantità di altri articoli, grano, pesce salato, cera e pelli. Il volume delle loro transazioni d'affari è dunque molto grande<sup>82</sup>. È vero che il commercio delle colonie genovesi nei paesi attorno al Mar Nero era in gran misura o, per essere più esatti, prevalentemente un commercio regionale. Moltissimi contratti conclusi dai mercanti a Caffa si riferiscono all'esportazione di grano<sup>83</sup> e di sale<sup>84</sup> verso Trebisonda. Anche il commercio di pesce, proveniente dalla foce del Kuban e d'altrove ed esportato verso Trebisonda, Samsun, Costantinopoli e Smirne ha un grande volume<sup>85</sup>. Tuttavia i mercanti genovesi esportano anche notevoli quantità di grano verso la madrepatria, la Francia meridio-

---

<sup>80</sup> Sull'esportazione di seta da Caffa verso Genova, v. Brătianu, *Actes*, nn. 200, 209, 211, 213, rég. 263 e cfr. R. S. Lopez, *L'importance de la mer Noire dans l'histoire de Gênes*, in *Colloquio romeno-italiano: I Genovesi nel Mar Nero durante i secoli XIII e XIV*, Bucarest 1977, p. 13 e sgg.

<sup>81</sup> L'anonimo Guida di mercanti, ed. Bautier cit., p. 314; M. Balard, *La Romanie génoise* cit., p. 220 e v. d'altra parte M. Birindei-G. Veinstein, *La Tana-Azaq, de la présence italienne à l'emprise ottomane (fin XIII<sup>e</sup> - milieu XVI<sup>e</sup> s.)* in «Turcica» VIII, 1976, p. 110 e sgg. e cfr. il mio articolo *Recent research on Levant trade*, JEEH, 13, 1984, p. 269.

<sup>82</sup> G. I. Brătianu, *La mer Noire, plaque tournante du trafic international à la fin du Moyen Age*, in «Revue historique du sud-est européen», 21, 1944, p. 48.

<sup>83</sup> Brătianu, *Actes*, nn. 152, 311; *Lamberto di Samb.*, *Caffa*, nn. 404, 409-412, 417, 423, 430, 615.

<sup>84</sup> *Lamberto di Samb.*, *Caffa*, nn. 411, 586, 615, 617, 618, 625, 639.

<sup>85</sup> M. Balard, *Notes sur l'activité maritime des Génois de Caffa à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle*, in *Sociétés et compagnies* cit., p. 382; L. Balletto, *Il commercio del pesce nel Mar Nero*, in «Critica Storica», 13, 1976, p. 390 e sgg.

nale, la Spagna e il Magreb<sup>86</sup>, verso Genova allume<sup>87</sup>, cera<sup>88</sup>, pelli<sup>89</sup>, pellicceria<sup>90</sup> e cuoio<sup>91</sup>.

Come nella regione del Mar Nero, i Genovesi godevano nel secondo Duecento anche nell'Egitto di ottime condizioni per il loro commercio, grazie ai loro rapporti con i sovrani musulmani del Cairo, sicchè si può giustamente parlare di una supremazia genovese negli scambi commerciali degli Europei con quel paese. I sultani mamlucchi che regnavano fin dal 1250 al Cairo erano i capi dei reggimenti di schiavi militari che avevano arruolato (più esattamente « acquistato ») i loro predecessori ayyubidi. Il principio su cui era basato il loro regime era di appoggiarsi su un esercito di tali schiavi, mentre i loro discendenti, già nati in Egitto (o nella Siria), e soldati autoctoni erano esclusi dalla classe militare dominante (cioè non potevano essere promossi ai gradi alti di comandanti). Si trattava dunque di una classe di schiavi affrancati che si rinnova di continuo per mezzo dell'acquisto di nuove reclute. È vero che qualche volta gruppi o perfino intere tribù di Tartari attraversavano la frontiera fra il regno degli Ilkhani (tartari) della Persia e dell'Irak e del regno dei sultani del Cairo e venivano integrati nell'esercito mamlucco. Tuttavia il numero di questi disertori-profughi dalla Persia (i cosiddetti Wāfidiya) non era sufficiente per riempire le file dei reggimenti del grande esercito dei Mamlucchi, che durante mezzo secolo fece una guerra senza quartiere ai Crociati della Siria e Terrasanta ed ai Tartari. I sultani mamlucchi dovevano, come lo avevano fatto i loro predecessori, acquistare schiavi militari (cioè destinati al servizio militare) su tutti i mercati e incaricare mercanti di fornire loro questa merce. Nel secondo Duecento la maggior parte di questi schiavi provenivano dalle tribù turche della Russia meridionale e dei paesi al

---

<sup>86</sup> M. Balard, art. cit., p. 380; L. Balletto, *Commercio di grano dal Mar Nero all'Occidente (1290-91)*, in « Critica Storica », 14, 1977, p. 57 e sgg.

<sup>87</sup> *Lamberto di Samb., Caffa*, nn. 647, 666, 671.

<sup>88</sup> Brătianu, *Actes*, n. 212, rég. 320, 373; *Lamberto di Samb., Caffa*, nn. 666, 671.

<sup>89</sup> Brătianu, *Actes*, n. 256, rég. 313.

<sup>90</sup> *Ibid.*, rég. 209.

<sup>91</sup> *Lamberto di Samb., Caffa*, nn. 666, 671.

nord e al sud del Caucaso. Anche molti ragazzi circassi e tartari, per esempio coloro che erano fatti prigionieri in occasione delle guerre fra i sovrani tartari della Persia e della Russia meridionale (la « Orda dell'oro ») venivano offerti a questo scopo.

Ora pare che gli Ilkhani volessero tagliare il rifornimento di reclute ai sultani del Cairo, loro nemici, in modo che le vie terrestri di rifornimento (via l'Irak) non fossero più praticabili. In seguito la spedizione di schiavi acquistati sui mercati pontici attraverso gli Stretti e il Mare Egeo diventava la migliore via d'accesso per i mercanti di schiavi. Poiché, d'altra parte, i Genovesi facilmente potevano comprare ragazzi turchi, circassi e tartari nelle loro colonie e in altre città della regione pontica e caucasica ove esercitavano il commercio, essi divennero nella seconda metà del tredicesimo secolo i principali fornitori dell'esercito mamlucco<sup>92</sup>. Per fare questo commercio i mercanti genovesi e gli stessi sultani mamlucchi dovevano ottenere il permesso dei sovrani bizantini di Costantinopoli e giacché questi ultimi tentennavano fra una alleanza con i Mamlucchi e i loro amici, i sovrani dell'Orda dell'oro, da una parte, e con gli Ilkhani, dall'altra parte, cambiarono qualche volta il loro atteggiamento<sup>93</sup>. Comunque la diplomazia dei Mamlucchi (e probabilmente dei Genovesi) riusciva a superare questa riluttanza e i basileus paleologhi si impegnarono in trattati conclusi nel 1262, 1268 e 1281 a permettere il trasporto degli schiavi attraverso gli Stretti<sup>94</sup>. Benché i mercanti che esercitavano questo commercio, vietato dalla Chiesa, tentassero di nasconderne le tracce, fonti latine ed arabe testimoniano che si trattava di un commercio fiorento<sup>95</sup>. Il servizio molto

---

<sup>92</sup> A. Ehrenkreutz, *Strategic implications of the slave trade between Genoa and Mamluk Egypt in the second half of the thirteenth century*, in *The Islamic Middle East, 700-1900, Studies in economic and social history*, Princeton 1981, p. 336.

<sup>93</sup> G. I. Brătianu, *Recherches cit.*, p. 208.

<sup>94</sup> M. Canard, *Un traité entre Byzance et l'Égypte au XIII<sup>e</sup> siècle et les relations diplomatiques de Michel VIII Paléologue avec les sultans mamlouks Baibars et Qalā'ūn*, in *Mélanges Gaudefroy-Demombynes*, Cairo 1935-45, p. 219; al-Kalkashandī, in « Subh al-a' shā », 14, p. 72 e sgg. e traduzione di M. Canard, *Le traité de 1281 et le sultan Qalā'ūn*, in « Byzantion », X, 1935, p. 669 e sgg. e cfr. Fr. Dölger, *Der Vertrag des Sultan Qalā'ūn von Ägypten mit dem Kaiser Michael VIII Palaiologos*, in *Serta Monacensia*, Leyden 1952, p. 60 e sgg.

<sup>95</sup> *Diplomatarium Veneto-Levantinum*, ed. G. M. Thomas - R. Predelli, Venezia

importante che i Genovesi rendevano ai Mamlucchi aveva come conseguenza che essi godettero sempre del loro favore. Pare, per esempio, che fin da quell'epoca i sultani del Cairo abbiano permesso ai Genovesi d'istituire a Gerusalemme un consolato per pellegrini<sup>96</sup>. Però anzitutto sfruttavano i buoni rapporti con i Mamlucchi per fare un fruttuoso commercio d'importazione e di esportazione nell'Egitto e nella Siria. Essi importavano in Egitto pellicceria, certamente proveniente dalle loro colonie pontiche, e in più pannilana e tela dall'Occidente<sup>97</sup>.

Tuttavia, i molti dati riguardanti il grande ruolo che svolgevano i Genovesi nel commercio internazionale del Levante greco e musulmano, non devono indurci in errore. Per il futuro del commercio genovese e per lo sviluppo del commercio mondiale le loro attività in Inghilterra non erano meno importanti. Le spedizioni navali di Genovesi verso l'Inghilterra e la Fiandra erano alla fine del tredicesimo secolo ancora irregolari e neanche è possibile affermare che in quell'epoca essi tenessero il primo posto fra i mercanti (e banchieri) italiani operanti in Inghilterra. Il ruolo dei Fiorentini nel commercio internazionale d'Inghilterra non era, sullo scorcio del Duecento, meno importante di quello dei Genovesi. Ma fin dal 1298 Genova era collegata con l'Inghilterra da una linea marittima che funzionava regolarmente. I Genovesi importavano in Inghilterra anzitutto allume ed esportavano lana<sup>98</sup>.

Comunque tutti i documenti che abbiamo citati, e sarebbe possibile aggiungerne molti altri, non lasciano dubbio sul fatto che alla fine del tredicesimo secolo Genova avesse raggiunto la supremazia negli

---

1880-1899, I, nn. 12-16; B.Z. Kedar, *Segurano-Sakrān Salvaygo: un mercante genovese al servizio dei sultani mamalucchi, c. 1303-1322*, in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX, Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna 1977, p. 75 e sgg.

<sup>96</sup> W. Heyd, *Les consulats établis en Terre Sainte au Moyen Age pour la protection des pèlerins*, in « Archives de l'Orient latin », II, p. 355 e sgg. (che tuttavia credeva che i Genovesi avessero ottenuto questa concessione nel quattordicesimo secolo); Venezia non aveva un tale consolato durante tutto il Trecento, *Diplomat. Veneto-Levanticum* cit., II, p. 313.

<sup>97</sup> Silvestre de Sacy, *Pièces diplomatiques tirées des archives de la république de Gênes*, in *Notices et Extraits*, 11, p. 36; P.M Holt, *Qalāwūn's treaty with Genoa in 1290*, in « Der Islam », 57, 1980, p. 101 e sgg.

<sup>98</sup> E.B. Fryde, *Italian maritime trade with medieval England (c. 1270-c. 1530)*, in « Recueils de la Société Jean Bodin », 32, 1974, p. 294.

scambi commerciali nel bacino orientale del Mediterraneo e nel Mar Nero e, d'altra parte, l'apogeo del suo commercio.

### III

Godendo della supremazia nel commercio di Levante ed avendo raggiunto l'apice del suo commercio mondiale, perché Genova sfruttava la situazione per colpire Pisa? Perché non fece uno sforzo per eliminare totalmente i suoi concorrenti nei mari levantini, come l'aveva tentato prima, per esempio, nel trattato di Ninfeo?

Le altre repubbliche marinare d'Italia erano infatti in quell'epoca i partner (e concorrenti) minori dei Genovesi nel commercio internazionale del Levante, ma la loro potenza non era disprezzabile. La guerra fra Genova e Venezia nel 1265-66, in cui i Genovesi miravano a ridimensionare il commercio dei loro avversari, si era risolta con la disfatta della prima<sup>99</sup>. I Pisani praticavano il commercio in quasi tutti gli scali del Levante greco e musulmano, a Famagosta, Laiazzo, Alessandria, Damietta, Costantinopoli e nei porti pontici<sup>100</sup>. Ma benchè i loro rapporti con i Paleologi non fossero cattivi, la loro posizione nel commercio internazionale di questa regione era secondaria rispetto al grande volume del commercio dei Genovesi e dei Veneziani. Da un manuale di mercatura, compilato in quell'epoca a Pisa, si vede che i suoi rapporti commerciali con la regione pontica erano poco importanti<sup>101</sup>. Certo, guardiamoci da esagerazioni: anche i Pisani inviavano le loro navi nel

---

<sup>99</sup> Cfr. G. Caro, *Genua und die Mächte am Mittelmeer, 1257-1311*, Halle 1895-1899, I, p. 186 s.

<sup>100</sup> Pegolotti cit., pp. 60, 75, 96; G. Rossi-Sabatini, *L'espansione di Pisa nel Mediterraneo fino alla Meloria*, Firenze 1935, pp. 18, 27; R. Lopez-G. Airaldi, *Il più antico manuale italiano di pratica della mercatura*, in *Miscellanea di Studi storici II*, Genova 1983, p. 122; C. Froux Otten, *Les Pisans en Egypte et à Acre dans la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, documents nouveaux*, in « Bollettino Storico Pisano », 52, 1983, p. 163 e sgg.

<sup>101</sup> S. Borsari, *I rapporti tra Pisa e gli stati di Romania nel Duecento*, in « Riv. Stor. Ital. », 67, 1955, p. 488 e sgg.; R. Lopez-G. Airaldi, art. cit., p. 112.

Mar Nero<sup>102</sup> e facevano il commercio a Trebisonda<sup>103</sup>. Ma senza dubbio le loro attività commerciali in quella regione erano piuttosto casuali.

Nonostante la notevole differenza fra il volume del commercio e la posizione politica dei Genovesi, da una parte, e il ruolo dei loro concorrenti, questi ultimi godevano di un vantaggio per quanto riguarda gli scambi commerciali con gli Orientali: essi potevano più facilmente offrire ai Levantini alcune merci di cui avevano sempre bisogno.

Gli Egiziani richiedevano anzitutto legname da costruzione che mancava nel loro paese e anche nella Siria. Necessitavano del legname per costruzioni navali e anche per macchine da guerra, cioè baliste e catapulte. In quell'epoca i Mamlucchi facevano parecchie spedizioni navali contro Cipro, le fortezze che erano ancora nelle mani dei crociati nella Siria e anche contro la Nubia e per forza dovevano costruire galee e altre navi da guerra e trasporto<sup>104</sup>. Le macchine d'assedio, impiegate nella lunga guerra con i Franchi nella Siria, erano costruite essenzialmente in legno<sup>105</sup>. D'altra parte le risorse forestali dell'Egitto e della Siria erano esauste<sup>106</sup>. La scarsità di legname era così grande che quando i Mamlucchi conquistarono Giaffa nel 1268, il legno della sua cittadella fu staccato e trasportato al Cairo ove fu impiegato per la costruzione di una moschea<sup>107</sup>. Quando i Mamlucchi preparavano nel 1290 la campagna contro Acri e volevano costruire nuove macchine d'assedio, abbattevano alberi nel Libano, ove si erano conservati alcuni

---

<sup>102</sup> D. A. Winter, *Die Politik Pisas während der Jahre 1268-1282*, Halle a. S. 1906, p. 31.

<sup>103</sup> S. Borsari, art. cit., p. 491.

<sup>104</sup> al-Makrīzī, *as-Sulūk I*, pp. 593 s., 595, 598, 617, 749; *Khitāt II*, pp. 194, 195.

<sup>105</sup> V. Ch. Oman, *A history of the art of war in the Middle Ages*, 2a ed., London 1924, I, pp. 132, 133; II, p. 43 e sgg.; E. Wiedemann, *Zur Mechanik und Technik bei den Arabern*, in E. Wiedemann, *Aufsätze zur arabischen Wissenschaftsgeschichte*, Hildesheim 1970, I, p. 194 e sgg.; E. Quatremère, *Histoire des Mongols de la Perse écrite en persan par Rashid-Eldin*, Paris 1836, p. 136 s. Sulla costruzione di macchine d'assedio v. *Sulūk I*, pp. 526, 545.

<sup>106</sup> V. i numerosi dati nell'articolo Bahriyya di D. Ayyalon nella *Enciclopedia dell'Islam*, sec. ed., ed. inglese I, p. 845 e sgg.

<sup>107</sup> *Sulūk I*, p. 565.

residui delle antiche foreste<sup>108</sup>. Il permanente bisogno di legname induceva i Mamlucchi (come i loro predecessori sul trono del Cairo) a richiedere in ogni occasione legname dalle potenze cristiane che desideravano di avere buoni rapporti con loro. Il contratto fra il sultano musulmano al-Malik al-Ashraf Khalīl e Re Jayme II di Aragona nel 1293 comprende l'impegno del sovrano cristiano a non ostacolare l'approvvigionamento di legname degli Egiziani, un'attività categoricamente vietata dalla Chiesa<sup>109</sup>. Un altro articolo, di cui gli Egiziani avevano urgente bisogno, era il ferro, ch'era indispensabile per la costruzione di armi e di macchine d'assedio. Anche questo metallo mancava nel regno dei Mamlucchi.

Ora, i Veneziani potevano facilmente fornire agli Egiziani legname proveniente dal Friuli, dall'Alto Adige e perfino dalla Carinzia. Quest'ultimo paese produceva anche ferro di cui una grande parte veniva acquistata dai Veneziani. Ma i Veneziani erano anche sempre in stretti rapporti con la Stiria e la Germania dove acquistavano notevoli quantità di ferro. I Genovesi, d'altra parte, non avevano la possibilità di procurarsi facilmente queste merci, sempre richieste nel Levante musulmano.

A questi articoli bisogna aggiungerne altri che avevano un buon mercato nel Levante musulmano e greco e di cui i Veneziani, Anconetani e Pisani potevano sempre offrire grandi quantità. I mercanti italiani smerciavano nel Levante dappertutto il loro sapone, a Costantinopoli, Focea, Altoluogo e Laiazzo. Ora, nei manuali di mercatura che datano da quell'epoca si parla sempre di « sapone di Venezia », cioè di prodotti dell'industria saponiera di Venezia, o di « sapone di Ancona » o di « sapone di Puglia »<sup>110</sup>. Un altro articolo richiesto nel Levante era il rame. I detti manuali menzionano il rame fra le merci vendute dagli Italiani a Costantinopoli, Caffa, Tana e Laiazzo<sup>111</sup>. Infine bisogna mettere in rilievo che nel Levante greco e anzitutto nei paesi attorno al

---

<sup>108</sup> *Ibid.*, I, p. 753 s.

<sup>109</sup> *Subh al-a a 'shā* 14, p. 68.

<sup>110</sup> Pegolotti cit., p. 33; l'anonima Guida di mercanti, pubbl. da Bautier cit., pp. 313, 317.

<sup>111</sup> Pegolotti cit., pp. 24, 35; l'anonima Guida cit., pp. 314 s., 317.

Mar Nero i pagamenti si facevano per mezzo di argento (cioè lingotti) o monete d'argento<sup>112</sup>. Tuttavia anche i mercati del Levante musulmano richiedevano argento, giacchè questa regione aveva sufficienti risorse di oro e, d'altra parte, doveva importare il metallo bianco dai paesi europei e da altri. Di conseguenza il valore dell'argento era nel Levante musulmano più grande e i mercanti italiani ve lo portavano volentieri<sup>113</sup>. Anche da questo punto di vista i concorrenti di Genova erano avvantaggiati: i Veneziani che facevano un intenso commercio con l'Europa centrale, avevano probabilmente molto più argento dei Genovesi.

Poiché i Genovesi godevano della supremazia nel commercio con il Levante greco e musulmano e, d'altra parte, i loro concorrenti potevano offrire colà merci che essi non potevano procurarsi facilmente, pare che Genova non aspirasse a un monopolio commerciale in quella regione cioè non volesse escludere i suoi concorrenti. Se una volta, verso il 1260, aveva avuto tali mire, vi rinunciò più tardi. L'affermazione che Benedetto Zaccaria voleva fare di Tripoli il grande scalo del commercio internazionale nel bacino orientale del Mediterraneo, invece di Alessandria, sembra improbabile<sup>114</sup>. Anche negli anni 1290 Genova non cominciò la guerra con Venezia e quando la pace fu conclusa, riconobbe l'esistenza di sfere d'influenza<sup>115</sup>. In altre parole, i Genovesi non miravano, cioè non miravano più ad un monopolio nel bacino centrale e orientale del Mediterraneo.

La situazione dei Genovesi nel commercio del bacino occidentale del Mediterraneo era, cosa strana, meno vantaggiosa che nel Levante. In quella regione, vicina alla loro metropoli, i loro interessi erano contrastati da altre nazioni mercantili, i loro rapporti con i sovrani di alcuni paesi non erano troppo favorevoli.

Le posizioni dei Genovesi nel regno degli Angiò nell'Italia meri-

---

<sup>112</sup> L'anonima Guida cit., pp. 313, 314; E. Ashtor, *Pagamento in contanti e baratto nel commercio italiano d'oltremare*, in *Storia d'Italia, Annali VI* cit., p. 365; v. anche L. Balletto, *Un carico d'argento in fondo al mare (Costantinopoli 1281)*, in « *Atti dell'Accademia Ligure di scienze e lettere* », 33, 1976, pp. 1-8.

<sup>113</sup> E. Ashtor, art. cit., p. 367.

<sup>114</sup> G. Caro, op. cit., II, p. 127.

<sup>115</sup> F. C. Lane, *Venice, a maritime republic*, Johns Hopkins Univ. Press 1973, p. 84.

dionale erano minacciate dai Fiorentini e dai Veneziani, ambedue in ottimi rapporti con i sovrani francesi. I mercanti e banchieri fiorentini spadroneggiavano nell'economia di Napoli, i Veneziani riuscivano a conservare le loro posizioni nella vita commerciale della Puglia<sup>116</sup>. Però a Napoli anche altri concorrenti dei Genovesi svolgevano un importante ruolo nel commercio e nella vita bancaria, Senesi, Lucchesi e Pisani<sup>117</sup>. Genova, ove dominavano allora i Ghibellini, era avversaria degli Angioini e doveva sopportare le conseguenze della sua politica<sup>118</sup>. Negli anni 1273-1276 Genova e Carlo I d'Angiò combattevano fra loro e quando la pace fu conclusa, i privilegi della repubblica ligure nel regno di Napoli non furono menzionati<sup>119</sup>. Le posizioni delle varie nazioni mercantili della Sicilia erano particolarmente importanti per lo svolgimento del loro commercio internazionale, poiché i porti dell'isola nel centro del grande mare interno erano tappe pressoché indispensabili per le loro navi veleggianti verso gli scali dell'Occidente e del Levante. Fin dai tempi degli imperatori svevi i Pisani facevano grandi sforzi per rafforzare le loro posizioni nella Sicilia, cioè per ottenere da parte dei sovrani concessioni e privilegi per agevolare il loro commercio<sup>120</sup>. A Messina c'era un'antica e fiorente colonia di mercanti pisani<sup>121</sup>. Benché i rapporti fra Pisa, molto favorevole alla causa degli Svevi, e gli Angiò non fossero buoni, i mercanti pisani facevano anche sotto la dominazione di questi ultimi e poi sotto i re aragonesi un intenso commercio in Sicilia<sup>122</sup>, esportando frumento<sup>123</sup> e facendo molte altre transazioni.

---

<sup>116</sup> G. de Blasiis, *La dimora di Giovanni Boccaccio a Napoli*, in « Arch. Stor. per le prov. nap. », 17, 1892, p. 72; Fr. Carabellese, *Le relazioni commerciali fra la Puglia e la Repubblica di Venezia*, Trani 1897-98, p. 32.

<sup>117</sup> G. Yver, *Le commerce et les marchands dans l'Italie méridionale au XIII<sup>e</sup> et au XIV<sup>e</sup> siècle*, Paris 1903, p. 221 e sgg.

<sup>118</sup> C. Manfroni, *Storia della marina italiana dal trattato di Ninfeo alla caduta di Costantinopoli*, Livorno 1902, p. 51.

<sup>119</sup> G. Caro, op. cit., I, p. 375; G. Yver, op. cit., p. 235.

<sup>120</sup> G. La Mantia, *Codice diplomatico* cit., I, p. 99.

<sup>121</sup> G. Rossi-Sabatini, *L'espansione* cit., p. 64.

<sup>122</sup> A. Petino, *La politica* cit., p. 27; G. La Mantia, op. cit., n. 44.

<sup>123</sup> *De rebus regni Siciliae* cit., n. 488.

Nella guerra del Vespro Pisa era dalla parte degli Angiò, mentre Genova sosteneva gli Aragonesi<sup>124</sup> e godeva della loro protezione nella Sicilia. Anch'essa otteneva licenze di esportare notevoli quantità di frumento dall'isola<sup>125</sup>.

Il fatto che i Genovesi non fossero nei paesi magrebini la nazione mercantile privilegiata, è particolarmente degno di nota. Certo, la colonia genovese a Tunisi, il più importante scalo sulla costa dell'Africa settentrionale, era la più numerosa fra tutte le colonie mercantili europee<sup>126</sup>. Però, confrontando i trattati stipulati fra le varie repubbliche marinare d'Italia (e la Catalogna) e i sovrani musulmani del Magreb, ci accorgiamo che i Genovesi non ottennero le concessioni più estese, per esempio riguardo agli scali ove era permesso loro di svolgere la loro attività commerciale e riguardo alle quantità di grano che potevano esportare<sup>127</sup>. I Pisani, d'altra parte, erano particolarmente favoriti dai sovrani musulmani e il fatto che non parteciparono alla crociata contro Tunisi nel 1270 rafforzò la loro posizione<sup>128</sup>, che nel commercio internazionale del regno degli Hafsidi era così forte, godendo essi di una incontrastata supremazia, da consentire di mirare ad un monopolio. In un accordo concluso nel 1265 fra Pisa e il sovrano hafsida viene stipulato che « non debbia in quello (nei porti di Tunisi, Bugia e al-Mahdiya) stare set non quelli che li Pisano vorrano »<sup>129</sup>. La fioritura del commercio dei Pisani nel bacino orientale del Mediterraneo nel secondo Duecento

---

<sup>124</sup> G. Caro, op. cit., II, p. 47; G. Yver, op. cit., p. 236; A. Petino, *La politica* cit., p. 23.

<sup>125</sup> *De rebus regni Siciliae* cit., nn. 703, 723, 724; G. La Mantia, op. cit., nn. 46, 60, 64, 66, 91.

<sup>126</sup> A. E. Sayous, *Le commerce des européens à Tunis depuis le XII<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup>*, Paris 1929, p. 56.

<sup>127</sup> M. L. de Mas Latrie, *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au moyen âge*, Paris 1866, I, p. 129 s., II, nn. 1, 2 (p. 196 e sgg.).

<sup>128</sup> D. A. Winter, *Die Politik Pisas* cit., p. 32.

<sup>129</sup> A. Amari, *I diplomati arabi del R. archivio fiorentino*, Firenze 1863, p. 296; cfr. G. Rossi-Sabatini, *L'espansione* cit., p. 12. V. anche de Mas Latrie, op. cit., I, p. 130 s., II, n. 6 (p. 31 e sgg.), 11 (p. 43 e sgg.); A. Schaubc, *Handelsgeschichte* cit., p. 292 s.

era ovviamente un fenomeno concomitante con il declino del loro commercio nel Levante, cioè essi vi investivano più grandi capitali quando le loro attività nel Levante diminuivano<sup>130</sup>. Tuttavia anche i Francesi e i Catalani tenevano forti posizioni nel commercio sulla costa nordafricana<sup>131</sup>. Non si può dunque parlare di una supremazia genovese nel commercio del bacino occidentale del Mediterraneo in quell'epoca. I Genovesi non riuscirono neanche, nonostante tutti i loro sforzi, ad escludere i Pisani dal commercio della Provenza e della Linguadoca, la regione vicina alla Liguria<sup>132</sup>. Sullo scorcio del tredicesimo secolo le posizioni di Genova nel bacino occidentale e centrale del Mediterraneo erano minacciate anche dall'espansione catalana. La conquista della Sicilia da parte di re Pietro doveva ovviamente promuovere il commercio catalano nel Mediterraneo centrale.

Lo sviluppo economico generale, la grande fioritura del loro commercio e la loro potenza navale spingevano dunque i Genovesi alla fine del tredicesimo secolo ad uno sforzo che potesse assicurare loro la supremazia commerciale nei paesi attorno al Mediterraneo occidentale. I Pisani, da tempo in declino, erano i più deboli concorrenti e per forza i Genovesi sfruttavano un conflitto con essi per eliminare o almeno ridimensionare la loro concorrenza. In altre parole, una lotta decisiva fra Genova e Pisa sarebbe probabilmente scoppiata in quell'epoca anche se i Pisani non l'avessero provocata.

---

<sup>130</sup> R. Lopez-G. Airaldi, *Il più antico manuale* cit., p. 113.

<sup>131</sup> H. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, Paris 1887, I, p. 146; Schaube, op. cit., p. 310 s.; R. Pernoud, *Histoire du commerce de Marseille, moyen âge jusqu'en 1291*, Paris 1949, p. 169 e sgg.; de Mas Latrie, op. cit., I, p. 117.

<sup>132</sup> G. Rossi-Sabatini, *L'espansione* cit., p. 93 e sgg.

