

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

LIII

(CXXVII) FASC. I



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

La nave « Santa Maria di Loreto » (1509-1515)

Angelo Nicolini

Il passaggio fra il Quattro e il Cinquecento segna una svolta cruciale nella storia economico-sociale di Genova. Già oltre un secolo prima, agli inizi del Trecento, un'altra svolta si era gradualmente consumata, quella del progressivo ritiro dall'Oriente e della riconversione di traffici e affari verso Occidente¹. Ma questo mutamento non aveva prodotto effetti pesanti sul suo tessuto produttivo, perché il successo della riconversione aveva mantenuto intatte le opportunità. Ciò che avviene a partire forse dal 1480 è invece un fatto diverso e gravido di conseguenze: è l'inizio dell'allontanamento dei capitali genovesi dall'armatoria. Già nel corso del primo Cinquecento il numero delle barche di piccolo tonnello aumenta sensibilmente a scapito di quello delle navi, sullo sfondo di quella che Manlio Calegari chiama una « situazione di incertezza e difficoltà » che segna « una diversa caratterizzazione della flotta », in anni di « crisi politica profonda », e come tali vissuti dalle preoccupate discussioni sviluppatesi in seno al governo cittadino. Pochi anni dopo, attorno al 1530, si deve amaramente constatare che la grande flotta di pochi decenni prima è scomparsa e che « i capitali genovesi non hanno puntato sul settore armatoriale; ne sono anzi refluiti »².

Questa svolta riduce precocemente, e in modo drammatico, gli stessi orizzonti commerciali della capitale ligure. Già abbiamo dimostrato come la rotta di Ponente, quella che ha i suoi terminali in Inghilterra e nelle Fiandre e sulla quale l'armatoria genovese ha concentrato fra il 1420 e il 1460 le sue migliori energie finanziarie e organizzative, salvo sporadici viaggi successivi si

¹ H.A. MISKIMIN, *The Economy of Early Renaissance Europe, 1300-1460*, Englewood Cliffs (N.J.) 1969, pp. 155-156; F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, 3, *I tempi del mondo*, Torino 1982 (ed. orig. Paris 1979), pp. 141-145; G. PETTI BALBI, *Tra dogato e principato: il Tre e il Quattrocento*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2003, p. 243.

² M. CALEGARI, *Navi e barche a Genova fra il XV e il XVI secolo*, in « *Miscellanea Storica Ligure* », n.s., II/1 (1970), pp. 15-16, 20, 45-51.

esaurisce definitivamente sin dal 1495³. Il che è in perfetto accordo con quanto verificato da Domenico Gioffré attraverso lo spoglio dei registri dei 'Carati', dal quale non risulta alcuna nave genovese di ritorno dall'Inghilterra fra il 1495 e il 1531, e che gli permette quindi di denunciare «l'accorciamento delle linee del commercio», che quasi mai si spingono ora oltre Cadice⁴.

Di fronte alla crisi del Tardo Quattrocento, scrive Giovanna Petti Balbi, «i Genovesi, o meglio il ceto dirigente costituito dagli esponenti dell'aristocrazia mercantile, ... danno prova di grande vitalità e inventiva sul piano internazionale e riescono a superare una crisi congiunturale di grave portata». Messi di fronte alle due possibilità di ripiegare su di una vita di *rentiers* o «di reagire alla crisi con una strategia globale», essi, prosegue la Petti Balbi, «scelgono la seconda strada»⁵. Ma la *scelta*, se di scelta si può parlare, si offre al capitale, non al lavoro. Vitalità e inventiva hanno un prezzo, che viene naturalmente pagato da altri: da migliaia di marinai, da centinaia di mastri d'ascia e calafati, ma anche da filatori di canapa e di cotone, costruttori di corde e di vele, ferrai, boscaioli, falegnami, per non parlare del crollo degli investimenti grandi e piccoli che attorno alle imbarcazioni si concentrano, tali da permettere una distribuzione 'democratica' dei guadagni in proporzione ai capitali impegnati. Perdite drammatiche, anche se tuttora in attesa di valutazione, che difficilmente possono essere compensate dall'introduzione della manifattura della seta⁶.

E non a caso di dramma parla Fernand Braudel: «Il dramma è che Genova perde un impero, ma ne ricostituisce un secondo. E il secondo non assomiglia affatto al primo». Il primo «era costituito essenzialmente di colonie mercantili». Il secondo sorge in un paese ispanico ed è composto di «colonie molto eccezionali, a dire il vero colonie di banchieri»⁷. Nel frat-

³ A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese in Inghilterra nel Medioevo (1280-1495)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XLVII/I (2007), pp. 274-290.

⁴ D. GIOFFRÉ, *Il traffico di importazione genovese alla luce dei registri del dazio (1495-1537)*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, V, Roma 1962, pp. 228-230.

⁵ G. PETTI BALBI, *Tra dogato e principato* cit., p. 306.

⁶ Di diverso avviso P. MASSA, *L'arte genovese della seta nella normativa del XV e del XVI secolo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., X/I, (1970), p. 5, secondo la quale «l'industria serica svolse un ruolo di particolare rilievo nella vita economica genovese, contribuendo in larga misura ad annullare le conseguenze di una nota flessione delle attività mercantili e navali» (il corsivo è nostro).

⁷ F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1976 (ed. orig. Paris 1966), I, pp. 362-363.

tempo, infatti, l'aristocrazia mercantile genovese investe altrove il proprio denaro: « nel credito, negli affari di cambio, nelle assicurazioni, nell'alta speculazione »⁸. Una nuova classe dirigente di finanzieri sostituisce i vecchi mercanti e si avvia verso 'el siglo de los Genovéses'. Uno storico locale del calibro di Roberto Sabatino Lopez può permettersi di esprimere al riguardo un giudizio francamente radicale, forse grazie al fatto che la lunga lontananza dalla città natale lo ha esentato dall'ipocrisia del 'politicamente corretto'. Ciò che emerge dopo la crisi quattrocentesca, egli osserva, è « una repubblica oligarchica dominata da finanzieri », o meglio da « una piccola cerchia di speculatori e finanzieri »⁹. D'altra parte è opinione condivisa, e recenti esperienze ce lo hanno confermato, che l'imprenditoria commerciale produce lavoro e distribuisce reddito, mentre quella finanziaria riserva enormi benefici per pochi.

Dipinto a grandi linee lo sfondo, passiamo ora alla narrazione della nostra vicenda. La storia, si sa, è fatta di eccezioni oltre che di regole. I 'modelli' che si continuano a costruire servono forse ad aiutare la comprensione della realtà storica, ma anche a esaltarne lo sfuggente e affascinante pleiomorfismo. Presentiamo infatti in questo studio le vicende di una nave savonese che, agli inizi del Cinquecento, ripercorre la mitica rotta da Chio alle Fiandre, quella che è stata per lunghi decenni del Quattrocento il capolavoro della marineria ligure trionfante.

I protagonisti savonesi della storia sono membri di una famiglia di signori feudali dell'Oltregiogo, *condomini* di Garessio e dell'alta valle Arroscia: gli Scarella¹⁰. Alla prima generazione, trasferitasi da Garessio a Savona dopo il 1450 per convertirsi alla mercatura, appartengono i fratelli Antonio, Raffaele e Agostino; la seconda è rappresentata dai figli di quest'ultimo: Giovanni, Gerolamo, Stefano, Andrea, Emanuele e Francesco, nonché dalle figlie Contessa e Mariola. Giovanni, figlio illegittimo, si occupa soprattutto di commercio marittimo con la Barberia e stringe scarsi rapporti d'affari con i fratellastri. Costoro invece, come vedremo (a parte il ruolo dominante di Andrea), figurano a turno fra i proprietari della nave o sono comunque coinvolti nella sua

⁸ D. GIOFFRÉ, *Il traffico di importazione* cit., p. 232.

⁹ R.S. LOPEZ, *Quattrocento genovese*, in « Rivista Storica Italiana », LXXV (1963), pp. 711, 716.

¹⁰ Sulle vicende della famiglia cfr. A. NICOLINI, *Gli Scarella da Garessio a Savona fra Quattro e Cinquecento*, in « Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo », 146 (2012), pp. 205-237.

gestione. Ciò non deve stupire, giacché la conduzione familiare delle attività è tipica degli uomini d'affari medievali. Essa è confermata nello specifico sul finire del 1509 dal vicario di Toledo, che sta conducendo un'istruttoria relativa all'eredità di Stefano, morto nella città spagnola: «pode essere octo anni, pocho più o meno, che li ditti Ieronimo e quondam Stefano partireno compagnia con li ditti Andrea et Manuelo et Francisco lor fratelli»¹¹.

L'altra protagonista della vicenda, la nave degli Scarella, è la «Santa Maria di Loreto», una dedicazione abbastanza comune in quegli anni, visto che fra il 1489 e il 1527 si conoscono quattro grandi imbarcazioni savonesi con questo stesso nome. La sua portata sarà indicata in 14.000 cantari nel 1515, all'atto della sua vendita finale. Ma a Chio nel 1512 si parlerà di 11.000, mentre l'anno seguente il veneziano Lorenzo Pasqualigo la definirà di 1.500 botti, pari a 20.000 cantari; non va tuttavia dimenticato che Lorenzo sentirà parlare della nave, ma molto probabilmente non la vedrà mai¹². Comunque sia, una portata fra 11 e 14.000 cantari (fra 550 e 700 tonnellate metriche) la pone a buon diritto fra le grandi imbarcazioni del suo tempo, anche in riferimento ai parametri della flotta genovese. Per una precisa scelta di politica armatoriale e per necessità merceologiche, le navi genovesi medievali sono infatti le più grandi mai costruite nel Mediterraneo. Il tonnellaggio medio delle imbarcazioni componenti la flotta nel 1459 e nel 1465-66 è di 13.500 cantari, mentre oscilla fra 12 e 16.000 cantari nel passaggio fra Quattro e Cinquecento¹³.

Atto primo: a Chio

Nel 1509 un tal Benedetto *Beveaqua* si impegna a rifondere un debito verso Gerolamo Scarella «in tot lignamina pro usu eius navis»: si potrebbe dunque pensare che la nave sia allora in costruzione¹⁴. Nel luglio 1510 Yves

¹¹ Archivio di Stato di Savona (d'ora in poi ASSv), *Curia Civile*, filza 281, 11 ottobre 1509.

¹² ASSv, *Notai Antichi*, Ignoti, filza 3, 29 ottobre 1515; The National Archives (d'ora in poi TNA), *State Papers*, 1/2, fasc. 94; *Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII*, 1, 1509-1514, a cura di J.S. BREWER (d'ora in poi *Letters*), London 1920, p. 700. Secondo Lane una botte veneziana dopo il XIV secolo pesa circa 640 kg, per cui 20 cantari genovesi equivalgono a 1,6 botti veneziane (più propriamente a 1,5); F.C. LANE, *I tonnellaggi nel medioevo e in epoca moderna*, in *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Torino 1983 (ed. orig. Baltimore 1969), pp. 136, 144.

¹³ J. HEERS, *Gènes au XV^{me} siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961 (Affaires et Gens d'Affaires, XXIV), pp. 639-644.

¹⁴ ASSv, *Notai Antichi*, Nicolò Corsaro, notulario 1509, cc. 49 v.-50 v.

d'Allègre, governatore francese di Savona, versa agli Scarella 1.000 scudi per partecipare alla proprietà dell'imbarcazione, patronizzata da Agostino, che in seguito compie diversi viaggi: « ex post dicta navis fuerit in diversis partibus naulizzata ». Nell'ottobre 1511 d'Allègre ritira la sua quota ed Andrea si impegna a versargli, per le spese di armamento, le artiglierie e i noli, la somma di 1.580 scudi¹⁵. In poco più di un anno, dunque, la partecipazione armatoriale alla « Santa Maria di Loreto » ha prodotto un utile del 58%.

Agli inizi del 1512 la nave si trova a Chio, come dimostrano due atti rogati nell'isola dal notaio genovese Battista *de Palodio* e giunti a noi nella successiva trascrizione dagli originali redatta da Pieterkin (*Périne*) van den Damme, cancelliere del Consiglio di Fiandra¹⁶. Il 26 febbraio l'imbarcazione, di cui Andrea Scarella è « dominus et patronus », al termine di un'asta condotta da Luca *Beloychus*, nunzio pubblico della città di Chio, viene venduta a Giovanni Giustiniani di Paolo Battista per la somma di 16.000 ducati di Chio. La compravendita viene stipulata verso sera, « hora completorii »; poche ore dopo, nello stesso luogo e di fronte agli stessi testi, un secondo contratto ne precisa il significato. Giovanni Giustiniani dichiara infatti che la proprietà e il comando della nave (« dominius et patronatus ») saranno suoi per tutto il prossimo viaggio alla volta delle Fiandre, compreso uno scalo a Creta, sino all'arrivo delle merci a destinazione: « toto hoc viaggio usque in Flandria vel circumstanciis, usque ad eum locum ubi exonerabunt mercus et onerate sunt et onerare contingit tam hic quam in Creta et alibi et exoneratis omnibus mercibus in dicto loco Flandrie vel in circumstanciis ». Là giunti, Giovanni non sarà tenuto a pagare il prezzo di vendita né avrà più niente a che fare con l'imbarcazione, « et ea causa dictum instrumentum venditionis restit nullum proinde ac si factum non fuisset ». Ancora una volta, dunque, abbiamo a che fare con una falsa vendita, così comune nel Medioevo ligure. Non a caso lo stesso atto di cassazione appena citato non parla solo di una vendita annullata, ma anche di un nolo da terminarsi nelle Fiandre: « in quo loco presens naulizatio finitur ». Il ricorso a vendite simulate di beni mobili e immobili nasconde di solito un prestito, di cui il bene costituisce la garanzia. In questo caso, più che a un'assicurazione sul corpo del natante, ci troviamo forse di

¹⁵ ASSv, *Curia Civile*, filza 1089, 11 agosto 1511. Il saldo avviene entro Natale: ASSv, *Notai Antichi*, M. Campione, notulario 1517-19, cc. 42 r.-43 r.

¹⁶ TNA, *State Papers*, 1/2, fasc. 94. I due atti sono riportati in forma di regesto in *Letters*, p. 518.

fronte a un finanziamento per le spese del viaggio da parte di colui che, verosimilmente, è anche il principale noleggiatore dell'imbarcazione stessa¹⁷.

Entrambi gli atti, si noti, nascono all'interno della famiglia dei Giustiniani di Chio. Giovanni, si è visto, è parte in causa in entrambi; il loro luogo di redazione è il *mediano* dell'abitazione degli eredi del fu Gerolamo; Domeniccio fu Matteo si propone come garante della riconsegna della nave ad Andrea Scarella. Il che, come si dirà fra poco, stante il ruolo rivestito dalla famiglia nella Maona che amministra l'isola, appare un fatto del tutto normale. Inoltre, al di là del suo ovvio risvolto finanziario, l'attribuzione seppur temporanea a Giovanni Giustiniani della proprietà della « Santa Maria di Loreto » ha forse come obiettivo quello di conferire alla spedizione maggior prestigio e peso politico. In Inghilterra si attribuirà infatti ai Maonesi di Chio la proprietà della nave appena sequestrata, almeno stando alle informazioni in possesso di un personaggio autorevole come il mercante veneziano e console della Serenissima a Londra Lorenzo Pasqualigo¹⁸. Nelle trattative con gli emissari di Enrico VIII sarà quindi Giovanni ad essere considerato *master* della nave, mentre Andrea Scarella si occuperà innanzitutto dei contatti con il Consiglio di Fiandra. A conti fatti, dunque, questa sorta di 'doppia proprietà' si rivelerà tatticamente conveniente per i nostri due protagonisti.

Ma che cosa rappresentano la Maona, i Giustiniani e la stessa Chio nell'economia genovese degli inizi del XVI secolo? La Maona di Chio è una società per carati, formata in origine dagli armatori e dai capitalisti che hanno finanziato la spedizione di conquista dell'isola condotta da Simone Vignoso nel 1346. Da allora essa possiede e amministra non solo l'isola stessa, ma anche gli isolotti vicini di Inoùsses e Panaghìa e il porto di *Passagio* (Cesme)

¹⁷ R. DOEHAERD - CH. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises. 1400-1440*, Bruxelles-Rome 1952 (Institut historique belge de Rome, Études d'histoire économique et sociale, V), pp. XXIII-XXIV; J. HEERS, *Gênes cit.*, pp. 259-260; L. LIAGRE-DE STURLER, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises. 1320-1400*, Bruxelles-Rome 1969 (Institut historique belge de Rome, Études d'histoire économique et sociale, VII-VIII), pp. XCVII-XCXIX; 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), pp. 633-634.

¹⁸ *Calendar of State Papers and Manuscripts, Relating to English Affairs, Existing in the Archives and Collections of Venice and in Others Libraries of Northern Italy* (d'ora in poi *Calendar*), a cura di R. BROWN, II (1509-1519), London 1867, p. 1513; *Letters*, p. 700.

sull'antistante costa dell'Asia Minore, le miniere di allume di Focea Nuova (Yenifoça) a nord di Smirne, le isole di Sàmos e di Icaria più a sud. Le sue entrate, derivanti da tasse e diritti doganali di ogni genere, sono considerevoli. Ebbene, quasi tutti i suoi membri appartengono all'*albergo* dei Giustiniani, nel quale si sono riunite (abbandonando i cognomi di origine) almeno quattordici famiglie¹⁹. Paolo Battista Giustiniani *olim* Recanelli fu Gabriele, padre di Giovanni, figura fra i Maonesi di Chio in un documento del 24 settembre 1512²⁰.

Ma la Chio di inizio Cinquecento, assediata dall'avanzata turca, è ormai lontana da quel ruolo di vero polo nevralgico dei possedimenti genovesi nel Levante che ricopriva sino a qualche decennio prima. La caduta di Pera nel 1453, di Focea (con le sue miniere di allume monopolizzate dai Genovesi e il cui prodotto veniva concentrato e ridistribuito proprio a Chio) nel 1455 e di Caffa nel 1476 sono le tappe salienti di un percorso catastrofico che ha portato al quasi totale dissolvimento del sistema coloniale genovese, dall'Egeo al mar Nero. Il quadro politico-diplomatico tracciato da Philip Pandely Argenti per quegli anni ci dipinge la lunga agonia di un solitario avamposto accerchiato e minacciato, sempre più lontano da una madrepatria scossa dalle convulsioni di guerre intestine e da interventi stranieri²¹.

Se ci trasferiamo tuttavia su di un altro piano, quello che prende forma attraverso la documentazione notarile, il 'modello' viene messo in dubbio da quel pleiomorfismo della realtà storica cui abbiamo accennato all'inizio. Merito nello specifico delle interminabili quotidiane ricerche condotte da Giangiacomo Musso nel vecchio Archivio di Stato, dalle quali emerge « quell'elasticità e quel sapersi adattare alle circostanze cui i Genovesi erano costretti nei confronti del Turco »²². Certo, la perdita delle miniere di allume è stata un colpo durissimo per il commercio di Chio, dopo che per anni quel minerale vitale per le industrie tessili e conciarie aveva riempito le enormi

¹⁹ J. HEERS, *Gênes cit.*, pp. 385-406.

²⁰ *Documenti della Maona di Chio (secc. XIV-XVI)*, a cura di A. ROVERE, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XIX/II (1979), p. 436.

²¹ P.P. ARGENTI, *The Occupation of Chios by the Genoese and their Administration of the Island, 1346-1566*, Cambridge 1958, I, pp. 272-328, in particolare pp. 287-289.

²² G.G. MUSSO, *I Genovesi e il Levante tra Medioevo ed Età Moderna. Ricerche d'archivio, in Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo ed Età Moderna. Studi e ricerche d'archivio*, Genova 1976 (Pubblicazioni dell'Istituto di Scienze Storiche, Università di Genova, II), pp. 72-112.

stive delle navi genovesi dirette verso l'Occidente²³. Non per nulla dunque, ma forse proprio per riempire la stiva, si prevede uno scalo a Creta: nell'isola ancora saldamente veneziana, grande emporio agricolo e al centro di una rete di contatti anch'essa minacciata ma pur sempre efficiente, è possibile procurarsi merci orientali di cui i Genovesi hanno ormai perso il controllo. Lo vedremo meglio nella conclusione di questo studio.

Eppure, osserva Musso, anche se da anni ormai l'allume proviene dalle miniere di Tolfa nell'alto Lazio, nel 1481 è citato un appalto «aluminum Grecie et Turchie», la cui spedizione verso l'Occidente continua forse per anni: si pensi che ancora nel 1488 la nave di Vincenzo Cattaneo approda a Focea, dove sono ad attenderla mercanti genovesi, i «mercatores Foliis commorantes». E poi, a sud dell'area di pressione turca, fra Quattro e Cinquecento continuano i viaggi da e per il sultanato dei Mamelucchi, attraverso i porti di Alessandria e Beirut. Una situazione, dunque, che offre ancora margini di manovra, in accordo con il «ben più ampio ... respiro commerciale riguadagnato nei primi decenni del XVI secolo» descritto da Enrico Basso nel complesso gioco fra la Maona, Genova e l'Impero Ottomano²⁴.

Porte che si chiudono, ma non ancora sbarrate. Proprio in quegli anni, anzi, segnali incoraggianti sembrano giungere proprio dalla lontana Inghilterra. Sul finire del XVI secolo, il geografo e scrittore Richard Hakluyt parlerà del «nostro antico commercio e traffico con navi inglesi verso le isole di Sicilia, Creta e Chio che, con le buone attestazioni qui allegate, credo sia iniziato nell'anno 1511 e abbia continuato sino all'anno 1552 o un po' dopo», elencando almeno cinque navi di Londra, insieme con altre di Bristol e Southampton, che fra il 1511 e il 1534 avrebbero intrattenuto normali contatti con il Levante²⁵. La *navis anglica* che nel 1512 è al servizio degli Scarella fra

²³ Sul commercio dell'allume di Chio verso l'Occidente cfr. M.L. HEERS, *Les Génois et le commerce de l'alun à la fin du Moyen Age*, in «Revue d'histoire économique et sociale», XXXII (1954), pp. 31-53. Per altre considerazioni con una bibliografia più aggiornata cfr. A. NICOLINI, *Lana medievale. L'industria tessile savonese e l'Europa (secc. XIII-XV)*, Ventimiglia 2010, pp. 56-59.

²⁴ E. BASSO, *La Maona di Chio, Genova e l'Impero Ottomano: relazioni commerciali e intrecci diplomatici fra Tardo Medioevo e prima Età Moderna*, in *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico, secc. XIII-XVIII*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 2007 (Atti delle "Settimane di Studi" dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" di Prato, 38), I, pp. 320-324.

²⁵ *Hakluyt's Collection of the Early Voyages, Travels, and Discoveries of the English Nation*, II, London 1810, pp. VII, 207 e sgg.

Chio e Creta, e di cui parleremo fra poche righe, è una di queste. Non è certo un caso che, il 4 aprile 1513, Battista Giustiniani fu Gerolamo venga nominato console degli Inglesi a Chio²⁶. È quindi difficile pensare che il viaggio della « Santa Maria di Loreto » verso l'Occidente non possa fare organicamente parte di una più vasta strategia commerciale messa in atto dai Maonesi. Anche perché, *last but not least*, alcuni di loro (Bernardo de Campi, il nostro Giovanni, Battista e Antonio Giustiniani), probabilmente tutti imbarcati sulla nave, hanno chiesto espressamente un salvacondotto per poter commerciare liberamente nel regno d'Inghilterra. La loro domanda verrà accolta il 23 settembre 1512, quando la situazione nelle acque della Manica sarà già precipitata al punto da rendere il salvacondotto privo di ogni valore²⁷.

Atto secondo: fra Zelanda e Inghilterra.

Un documento giudiziario savonese datato 20 dicembre 1512 si riferisce forse alle prime fasi del viaggio²⁸. Giovanni Andrea Triulzio compra a Chio da due Giustiniani, Vincenzo Garibaldi e Bartolomeo, quattro casse di mastice (resina del lentisco, usata per preparare vernici, il principale prodotto dell'isola) da imbarcare per conto di Francesco, forse il più giovane degli Scarella, sulla nave di Andrea, che nel frattempo si trova già a Creta. Il carico viene allora trasportato da Chio a Creta su di una *navis anglica*, una nave inglese, e là giunto si scopre una frode non meglio precisata, della quale Francesco viene informato mediante una lettera. Nel *mediano* della sua casa a Chio egli incontra Triulzio e, come testimonia Andrea da Cairo, lo assolve da ogni complicità nella frode, riconoscendogli di non aver avuto alcun contatto con il carico, ma solo un ruolo di intermediario fra i Giustiniani e i trasportatori inglesi.

La partenza della « Santa Maria di Loreto » da Chio, presumibilmente agli inizi della primavera del 1512, ne proietta suo malgrado la vicenda nel cuore delle grandi vicende internazionali. Il 21 aprile 1509, non ancora diciottenne, alla morte del padre era asceso infatti al trono d'Inghilterra il secondo so-

²⁶ *Letters*, p. 1513; *Fœdera, Conventiones, Litteræ, et cuiuscumque generis acta publica inter Reges Angliæ et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes vel communitates*, a cura di T. RYMER (d'ora in poi *Fœdera*), t. XIII, London 1727, p. 353.

²⁷ *Letters*, p. 667.

²⁸ ASSv, *Curia Civile*, filza 285, 20 dicembre 1512.

vrano della dinastia Tudor, Enrico VIII. Erede di un genitore bigotto e xenofobo, ma che aveva assicurato al Regno un lungo periodo di pace, il giovane sovrano è subito circondato da grandi aspettative e da entusiastico fervore, sintetizzato dall'epigramma di Thomas More (ignaro naturalmente della sua triste sorte di là a qualche anno), che lo indica come «il re che avrebbe asciugato le lacrime dagli occhi di ognuno». Molte profezie popolari lo identificano d'altra parte con il giovane re che garantirà una pace universale e condurrà una crociata verso la Terra Santa²⁹. Ma il sovrano adolescente, nel frattempo frettolosamente sposo di Caterina d'Aragona, vedova di suo fratello, «perché pensava fosse la cosa giusta da fare», ha un'indole destinata a tradire le speranze del suo popolo, se non quelle dei suoi potenti consiglieri, primo fra tutti il futuro cardinale Thomas Wolsey³⁰. Energico come tutti i giovani e imbevuto di sogni cavallereschi come molti nobili rampolli del suo tempo, egli è ansioso di esibire in un vero combattimento il suo talento sinora coltivato in allenamento. Vuole la guerra, e il suo obiettivo è la Francia; non a caso il suo idolo è Enrico V, il vincitore di Azincourt³¹. Sta di fatto che, sin dalla primavera del 1512, egli apre le ostilità. Secondo Alwyn Amy Ruddock, «a partire dall'agosto 1512 il commercio nell'Europa occidentale era praticamente cessato. Uno sciame di corsari venne lanciato a briglia sciolta dai porti bretoni nella Manica»³². A onor del vero, non sembra che gli Inglesi siano da meno. Già alla fine di maggio Lorenzo Pasqualigo informa i suoi congiunti a Venezia che nella Manica incrociano una trentina di navi armate, che i porti francesi sono bloccati e che le imbarcazioni in arrivo da Chio e da Creta con a bordo merci veneziane e fiorentine saranno confiscate³³. La nostra «Santa Maria di Loreto» sta dunque navigando (non sappiamo quanto ignara) verso acque trasformatesi nel frattempo in un campo di battaglia tra forze regolari e corsare dei due schieramenti, entrambe non troppo inclini a fare distinzioni fra nemici e alleati. Distinzione che, in fondo, neanche si pone, giacché in quegli anni il Dominio genovese è sotto la signoria di Luigi XII di Francia.

²⁹ A. FOX - J. GUY, *Reassessing the Henrician Age. Humanism, Politics and Reform, 1500-1550*, Oxford 1986, p. 91.

³⁰ G.W. BERNARD, *The King's Reformation. Henry VIII and the Remaking of the English Church*, New Haven and London 2005, p. 3.

³¹ D. LOADES, *Henry VIII. Court, Church and Conflict*, Kew (Surrey) 2007, p. 21.

³² A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton 1951 (Southampton Record Series, 1), pp. 239-241.

³³ *Letters*, p. 562.

Non ci è noto quel che succede via via che la nave si avvicina al teatro delle operazioni. Secondo Pasqualigo essa si dirige sulla costa francese del Canale, non potendo attraccare su quella inglese³⁴. Comunque sia, dopo avere superato la Manica, alla fine viene catturata dagli Inglesi ad Arnemuiden, nell'isola zelandese di Walcheren, e condotta in Inghilterra: « la quelle a esté prinse en port de Armude par aulcuns Anglois personnes »³⁵. È possibile che ciò avvenga tra novembre e dicembre del 1512, visto che Pasqualigo ne dà notizia da Londra il 19 dicembre, pur riferendo che la cattura è avvenuta a Vlissingen, una decina di chilometri a sud di Arnemuiden. L'arrivo coatto in Inghilterra avviene forse il 12 gennaio, giorno nel quale, secondo Andrea, gli ottanta membri dell'equipaggio sono allontanati dalla caracca, come vengono chiamate nel Nord le grandi navi mediterranee: « quatrevings hommes de ses gens, qui sont boutez hors de la dite caracque le douziesme jour de janviers »³⁶.

A questo punto, quali carte possono essere giocate dai due Liguri? Soprattutto una, dovuta al fatto che il sequestro non è avvenuto né in mare né nel territorio dei due belligeranti, ma in Zelanda, allora parte del ducato di Borgogna e quindi dell'Impero. Forse già il 31 gennaio 1513 « Andrieu Scarella, natif de Savonne, es marches d'Italie, capitaine, seigneur et maistre de la karake appellée “Nostre Dame de Lorette” » invia allora una supplica «à l'Empereur et mon Sire», cioè a Massimiliano d'Asburgo³⁷. In essa Andrea denuncia la violenta cattura della sua nave da parte degli Inglesi, « la violente prinse faite de sa dite carake et biens y estans par serviteurs et subgettz du Roy d'Angleterre », e fa naturalmente notare che essa è avvenuta mentre l'imbarcazione era all'ancora nel cuore della contea imperiale di Zelanda, « la dite carake estant ancrée sur es strom et treffons de vostre conté de Zéelande ». Al documento è allegato un lungo inventario della nave e del suo carico al momento del sequestro, forse compilato il 19 febbraio, contenente i valori dello scafo e di tutte le mercanzie, ammontanti a 25.996 ducati³⁸.

³⁴ *Letters*, p. 700.

³⁵ TNA, *State Papers*, 1/229, fasc. 144, c. 3 r.

³⁶ *Ibidem*, c. 6 r.

³⁷ *Ibidem*, cc. 2 r.-v. La data della supplica sembra risultare dal passaggio di cui alla nota precedente.

³⁸ *Ibidem*, cc. 3 r.-6 r. L'inventario è riportato integralmente in appendice, doc. 1. Un controllo dei conti porta in realtà il valore complessivo a 26.085 ducati, 89 in più di quanto scritto in calce al documento.

Considerando l'aleatorio diritto internazionale dei tempi, presumibilmente la supplica non sarebbe sufficiente. Ma Andrea sa di poter contare su di una potente alleata, che è la vera destinataria della richiesta: Margherita d'Austria e di Savoia, la figlia dell'Imperatore. Già vedova di Giovanni di Trastámara, principe ereditario dei regni di Castiglia e di Aragona, morto a soli 19 anni, e poi sposa in seconde nozze di Filiberto II di Savoia, nel suo breve soggiorno alla corte piemontese (il suo matrimonio dura dal 1501 al 1503, anno della morte del duca) la colta e brillante Margherita ha probabilmente conosciuto di persona gli Scarella di Garesio, e forse anche i loro parenti savonesi. Ora, come reggente in nome del padre dei Paesi Bassi borgognoni (la sede dell'incidente), essa è giurisdizionalmente investita della questione, cui sembra dedicarsi da subito con sollecitudine. Già il 26 gennaio, quindi prima ancora della stesura ufficiale della supplica, Tommaso Spinola, inviato nelle Fiandre per conto della Corona inglese, scrive infatti a Enrico VIII che gli ambasciatori sono a conoscenza della cattura della *craque* ³⁹.

Non va poi dimenticato che il re Enrico è riuscito da pochi mesi a trascinare l'Imperatore, insieme con il re di Spagna Ferdinando II, nella sua alleanza contro la Francia, e non ha quindi alcun interesse a irritare entrambi, essendo in corso i preparativi per l'invio sul Continente di un potente esercito inglese ⁴⁰. Quando dunque, nello stesso mese di febbraio, Margherita gli scrive numerose lettere, chiedendo un salvacondotto per i mercanti di suo fratello Filippo, genero del re di Spagna, dichiarando la di lui contrarietà al sequestro della caracca e minacciando rappresaglie contro i mercanti inglesi, Enrico dà disposizioni a sir Edward Poynings, guardiano dei *Cinque Ports* e quindi diretto responsabile della difesa delle acque della Manica, affinché si scongiuri l'arresto di Inglesi e il proprietario della *carryk* si rivolga a lui stesso per accordarsi e ricevere un indennizzo ⁴¹.

A questo punto, di fatto, iniziano le trattative per la restituzione della « Santa Maria di Loreto » o per il rimborso dei danni derivanti dal suo sequestro. È possibile peraltro che gli Inglesi abbiano altri progetti per l'imbarcazione, visto che, sempre a febbraio, viene redatto un elenco di ventidue navi da porre l'anno seguente nella flotta reale, comprendente an-

³⁹ *Letters*, pp. 727-728.

⁴⁰ G.R. ELTON, *Reform and Reformation. England 1509-1558*, London 1977 (The New History of England, 2), pp. 38-41.

⁴¹ *Letters*, pp. 747-749.

che « the carrik of Gene », ribattezzata « the Gabryell Royall », che è quasi certamente la nave di Andrea Scarella⁴².

Non si arresta intanto l'opera di Margherita, che il 13 marzo riceve da Andrea Scarella una seconda copia dell'inventario della nave e delle sue merci⁴³. Esso ricalca in tutto e per tutto il precedente, ma contiene il nuovo conto spese per il mantenimento dell'equipaggio abbandonato a terra, aggravato dal fatto che i marinai chiedono altro denaro, quantificabile in circa 500 ducati, per poter ritornare a casa (« les ditz maronniers demandent argent pour eulx retourner en leur maison »). A 20 ducati al giorno *pro capite*, secondo Andrea il monte salari, inizialmente di 720 ducati, è già aumentato di altri 420. In quanto poi alle sue perdite personali, « les dommages et jntérestz par le dit capitaine souffers et qu'il soustien journellement à cause de la dite prinse », egli potrebbe a buon diritto chiedere un interesse del 10% (« il pourroit demander dix pour cent, comme vraysemblement redust par prouffits de marchandises es quelles il eust peu employer son argent »). Nondimeno, con eleganza e forse non senza malizia, egli lascia il problema nelle mani di *Madame* e del suo Consiglio, « il se rapporte à la discretion de Madame et de messieurs de son Conseil, à ce que en voudront arbitrer, modérer et taixer pour ses intérestz ».

Gia il 30 aprile, a Bruxelles, il Consiglio di Fiandra presieduto da Margherita delibera allora in merito ai danni e al rimborso. A margine di una terza copia dell'inventario, sempre trascritta dal cancelliere van den Damme, vengono annotati i rilievi relativi alle singole voci, il tutto firmato in calce dalla stessa Margherita⁴⁴. Il valore del corpo della nave con le artiglierie e altri attrezzi, dichiarato da Andrea in 18.000 ducati, viene fissato in 13.500 ducati. Per tutto il resto, si precisa che naturalmente la restituzione annullerà il rimborso: « toutesfoiz lesz parties lui sont restituées, deduction en sera faite à la demande de ce que lesz parties ont esté tauxées par extimacion ». Viene confermata la legittimità dei rimborsi per i salari dell'equipaggio e per il suo ritorno a casa, non per le corazze (già comprese con le attrezzature del corpo nave), né per il contenuto dei libri contabili, le obbligazioni, le quietanze e gli altri conti, poiché « sont difficilles à priser ou estimer » e spettano comunque esclusivamente al patrono, rientrando quindi nei suoi

⁴² *Ibidem*, p. 749.

⁴³ TNA, *State Papers*, 1/3, fasc. 170, c. 7 r.

⁴⁴ *Ibidem*, fasc. 175, cc. 1 r.-8 r.

danni personali. Anche altre spese per l'equipaggio non sono ritenute rimborsabili, poiché «semble que ceste partie doit estre comprinse en la sentence d'Anvers». Prima che al Consiglio di Fiandra, Andrea si è rivolto dunque alla giustizia nella città brabantina: la notizia è di ovvio interesse, ma non consente al momento verifiche. Riguardo ai danni personali, visto che la vittima si è rimessa a lei, *Madame* non fa che passare elegantemente la palla al re d'Inghilterra, ammettendo implicitamente che la sentenza non ha per il momento alcuna possibilità pratica di essere applicata: «bien que le patron se submist de ses intérestz à Madame, Madame donne les reviert semblens au bon plaisir du Roy».

L'11 aprile 1513 almeno parte della documentazione prodotta dal cancelliere van den Damme (le « letters and matters for the carak called “Sancta Maria de Loreto” ») è già giunta in Inghilterra, dove la troviamo ancora oggi. Quel giorno sir John Wilsher, *controller* della dogana di Calais, scrive a Enrico VIII riferendogli con franchezza (e con qualche rudezza forse frutto di piaggeria) il suo punto di vista sulle trattative⁴⁵. Si aspettava l'arrivo di *John de Justenyan*, *master* della caracca, ma si sa che non verrà, benché l'avesse promesso. Ciò, secondo Wilsher, è un segno di astuzia e di segreto accordo fra Giovanni e il 'capitano' *Skere*ll o *Skare*ll, per cui egli si lascia andare a un'osservazione singolare: «There was never Jeneways, but he was crafty and subtle». Il che, tradotto un po' liberamente, significa che non ce n'è mai stato nessuno fra i Genovesi, ma egli (Giovanni) è esperto e di ingegno acuto. Osservazione a suo modo memorabile, se la si confronta con l'opinione generalmente attribuita ai contemporanei nei confronti degli Italiani, « intelligenti, vivaci, insopportabili agli altri, odiati non meno che invidiati », come scrive Braudel⁴⁶. Nel nostro caso, o l'odio prevale su tutto il resto, o Wilsher offendendo i Genovesi crede di far piacere al suo re, o – per seguire ancora Braudel – in qualche modo sta venendo alla luce proprio qui, con il maturare delle ragioni psicologiche della Riforma, una storica rivalità fra il Nord e il Sud, che sarà quella fra Cattolici e Protestanti.

La lettera ci informa anche della presenza di Andrea Scarella, accompagnato da commissari inviati da Margherita per assistere ai negoziati. Wilsher ha in mano i suoi conti (da quanto egli scrive si tratta almeno degli atti di

⁴⁵ *Letters*, p. 805.

⁴⁶ F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, 2, *I giochi dello scambio*, Torino 1981 (ed. orig. Paris 1979), p. 141.

Chio e dell'inventario della nave), e giudica le sue richieste molto irragionevoli. La nave infatti, sbotta l'Inglese (valutata, ricordiamolo, da Andrea 18.000 ducati e dal Consiglio di Fiandra 13.500), è stata venduta a Chio 'solo' per 16.000, « which maketh not fully VIII^mlll ducats of weight », il che equivale a neanche 8.000 ducati in peso.

Questa osservazione, a prima vista singolare, può trovare due spiegazioni solo apparentemente inconciliabili: o il doganiere Wilsher è un attento conoscitore delle valute straniere, oppure non lo è affatto. Un ducato di Chio dovrebbe infatti contenere (almeno nominalmente) circa 3,5 grammi di oro fino, non diversamente da quello genovese e dai famosi 'ducato delle sette stampe' (di Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Pisa e Siena, oltre che appunto di Genova), la cui equivalenza e interscambiabilità hanno segnato il Tardo Medioevo italiano e non solo⁴⁷, e non diversamente dall'*écu* francese, dalla *dobla* spagnola e dai vari fiorini dell'Impero. In realtà, tuttavia, l'ultima moneta d'oro di Chio sinora nota è il ducato di Carlo VII (1458-61), mentre a partire dal tardo Quattrocento la difficile situazione politico-economica dell'isola provoca un continuo svilimento nell'intrinseco dei nuovi conii, per cui si stabilisce che il ducato d'oro di Chio debba « essere considerato una unità nominale »⁴⁸. Nel febbraio 1509 il governo genovese decreta quindi l'abolizione della moneta, stabilendo che d'ora in poi i pagamenti vadano effettuati in ducati larghi genovesi (3,5 grammi d'oro) o in aspri turchi. Qualche mese dopo il valore nominale dei ducati di Chio ancora in circolazione viene fissato a 26 aspri, pari a 32 soldi e mezzo di moneta genovese, mentre i ducati larghi genovesi, « boni, largi et iusti ponderis », valgono 52 aspri, esattamente il doppio⁴⁹. Dunque l'osservazione di Wilsher è corretta e dimostra la sua conoscenza dell'argomento: 16.000 ducati di Chio, nel 1512, valgono 8.000 ducati 'internazionali'.

Ma c'è un'altra possibilità (invero meno credibile), e cioè che il nostro doganiere inglese di Calais sia un po' provinciale e non avvezzo alle valute

⁴⁷ Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASGe) *Archivio Segreto, Diversorum* 512, cc. 42 v.-44 r.

⁴⁸ G. LUNARDI, *Le monete delle colonie genovesi*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XX/I (1980), pp. 176-177. Secondo un decreto dogale del settembre 1459 quelli emessi sotto Carlo VII sono, invece, « ducati in auro largi, boni auri et iusti ponderis ac de liga appobata prout sunt ducati ianuenses et veneti »; ASGe, *Archivio Segreto, Diversorum* 597, cc. 40 v.-41 r.

⁴⁹ P.P. ARGENTI, *The Occupation of Chios* cit., pp. 282-283.

estere, per di più della lontana Chio. L'Inghilterra, infatti, ha una monetazione diversa da quella di buona parte dell'Europa occidentale, che non prevede l'esistenza del ducato. La prima, e per lungo tempo unica, moneta d'oro dell'isola è infatti una sorta di 'doppio fiorino', chiamata *noble*, introdotta nel 1344 e con un peso di ben 9 grammi di fino, che mantiene immutato sino al 1464 il suo valore di un terzo di sterlina o mezzo marco (6 soldi e 8 denari), anche se nel frattempo il suo peso si è ridotto a 7,8 grammi⁵⁰. Da allora il *noble* viene cambiato a 8 soldi e 4 denari e l'anno seguente cambia nome, diventando il *ryal* (reale)⁵¹. Nel 1505, infine, le monete d'oro in circolazione nel Regno sono il sovrano (*sovereign*, 15,55 grammi d'oro) da 20 soldi o una sterlina, il reale (*ryal* o *new noble*, sempre di 7,8 grammi) da 10 soldi o mezza sterlina e l'angelo (*angel noble*, 5,2 grammi) da 6 soldi e 8 denari (un terzo di sterlina o mezzo marco)⁵². Seguendo questa linea di sviluppo, l'omologo inglese del ducato sembra essere proprio il *ryal*. Tenuto conto dei diversi equivalenti ponderali, 16.000 ducati di Chio corrisponderebbero allora a 7.180 reali, dando ragione alla stima di Wilsher di « neanche 8.000 ducati in peso ».

Certo il fatto che i conti dell'inventario compilati dalla cancelleria borgognona, su cui si basa la richiesta di indennizzo, siano tutti espressi in ducati (*ducatz*), senza specificare di che moneta si tratti, non aiuta a fare chiarezza. Comunque una supposta (e poco probabile) impreparazione di Wilsher in materia monetaria (peraltro imperdonabile per un doganiere) può essere difficilmente condivisa dalla cancelleria dell'Exchequer londinese, né si può pensare che il nostro Scarella spera di ingannare così grossolanamente la sua controparte. Questa sembra invece essere la convinzione di Wilsher, secondo uno dei più comuni stereotipi sul levantinismo degli uomini del Sud. Piuttosto che *Skarell* venda la nave al prezzo da lui richiesto, insiste, bisognerebbe convocarlo dinnanzi al Consiglio del Re. « Vorrei tenerlo là un anno o due », prosegue, « ed egli non otterrebbe alcuna sentenza a suo favore, né alcun gran rimborso. Allora conoscerebbe meglio se stesso. E alla fine

⁵⁰ P. SPUFFORD, *Handbook of Medieval Exchange*, London 1986 (Royal Historical Society Guides and Handbooks), p. 198. Si ricordi che, in Inghilterra, il soldo e il denaro continentali equivalgono allo scellino e al *penny*.

⁵¹ C.E. CHALLIS, *Lord Hastings to the Great Silver Recoinage, 1464-1699*, in *A New History of the Royal Mint*, a cura di C.E. CHALLIS, Cambridge 1992, p. 191.

⁵² W.A. SHAW, *The History of the Currency*, London s.d., p. 113; J. CRAIG, *The Mint, A History of the London Mint from A. D. 287 to 1948*, Cambridge 1953, p. 102; C.E. CHALLIS, *The Tudor Coinage*, Manchester 1978, p. 310.

non avrebbe altro che il valore debitamente calcolato della sua caracca e delle sue merci »⁵³.

Come purtroppo spesso accade per le fonti medievali, che vedono istruttorie e sentenze raccolte da uffici diversi e quindi collocate in fondi separati, anche in questo caso non ci è possibile conoscere l'esito del contenzioso. Ben sette mesi dopo la lettera di Wilsher, l'8 novembre 1513, rimarcando che ciò avviene su espressa richiesta di Margherita, « ad requisitionem illustrissime principis consanguinee nostre charissime domine Margarete, archiducisse Austrie, ducisse relicte Sabaudie », da Westminster Enrico VIII concede ad « Andrea Scarella de Savona » un ampio e generale salvacondotto⁵⁴. Esso permetterà al beneficiario e ai suoi di muoversi a loro piacimento nel Regno, per commerciare ma anche e soprattutto per sollecitare e ottenere la restituzione della nave e delle merci che si trovavano a bordo al tempo della sua cattura, o un equo indennizzo: « ad solicitandum et procurandum restitutionem cuiusdam sue navis vulgariter appellate 'la karrake de Savona', ac etiam bonorum que in ea erant tempore capture ipsius navis, vel eorum iustam estimationem ». Il che, ovviamente, significa che nulla è ancora stato deciso.

La singolare dimensione del caso risulta anche dall'esame dei rotoli di annotazioni prodotti dall'Exchequer e chiamati « King's Remembrancer Memoranda Rolls », dove vengono raccolti fra l'altro i *Recorda*, riguardanti soprattutto l'imposizione di pagamenti o di multe e altri argomenti generali di carattere finanziario. Ebbene, i rotoli redatti in uno spazio di quattro anni, dai 'termini' di Pasqua del 1512 a quelli di Sant'Ilario del 1516, non contengono alcuna menzione della « Santa Maria di Loreto »⁵⁵.

Atto terzo: un ritorno avventuroso.

Passano altri mesi, e la scena si sposta finalmente a Savona; o almeno da qui prendono le mosse le sue vicende conclusive. Quanto sappiamo è contenuto nei capitoli probatori fatti redigere su richiesta del savonese Antonio

⁵³ Libera traduzione della frase contenuta nella lettera: « I wold kepe hym a yer or to or he showld have any sentens, and noo gret cost; then a should know better hym selff; and in the ende a should have noo mor bout as the said careck and godes that coud be dewly pryded wer worth ».

⁵⁴ *Letters*, p. 837. Essendo concesso a uno straniero, il salvacondotto è di fatto un atto di diritto internazionale, e come tale è trascritto integralmente in *Fœdera*, p. 384.

⁵⁵ TNA, *Exchequer, King's Remembrancer Memoranda Rolls*, 291, 292, 293, 294.

Corsaro e datati 21 aprile 1516, probabilmente all'atto della liquidazione della proprietà⁵⁶. Da essi si apprende che, all'inizio di febbraio 1514, Gerolamo Scarella convoca lo stesso Antonio nel monastero di Santa Maria di Loreto, da poco costruito sulle alture alle spalle della città e cui la nave è forse stata dedicata, e qui lo nomina *scriba* dell'imbarcazione, che nel frattempo si trova in Inghilterra in pessime condizioni, «in partibus Anglie quasi totaliter destituta ... et quasi derelicta». Evidentemente il lungo abbandono di oltre un anno che ha accompagnato il non meno lungo contenzioso ha finito per produrre i prevedibili danni. Ma ora è tempo di riorganizzarsi. Gerolamo scrive per informarlo a suo fratello Andrea, che nel frattempo è a Malines, «in Molines Fiandre», guarda caso residenza di Margherita di Savoia, e che è certo stato il promotore della spedizione.

Un gruppo di trenta-trentadue tra ufficiali e marinai, di cui fanno parte Nicolò Pico di Vado come nocchiero, Aronne Menda di Finale come guardiano e Antonio Veneroso come scalco o cambusiere, parte allora alla volta della città fiamminga, poi raggiunge Anversa («in loco Anvers») dove si trattiene venti giorni. Quindi essi (non si sa se tutti o solo Andrea e Antonio) si dirigono verso la remota Islanda: «et postea iverunt in Islanda remutam». Questo risvolto imprevedibile della vicenda, che potrebbe a buon diritto farla entrare nella storia delle esplorazioni, resta naturalmente inspiegabile nel suo significato e nelle sue motivazioni. Di certo l'Islanda, in ragione soprattutto della grande pescosità delle sue acque, ha solidi legami commerciali con l'Inghilterra (e anche con i Paesi Bassi), consolidatisi soprattutto nel corso del primo Quattrocento. Alla fine del secolo l'isola viene però progressivamente abbandonata dagli Inglesi, sia per l'aumentata presenza di mercanti dell'Hansa, sia per il preponderante richiamo dei banchi di Terranova, scoperti nel 1497 da Giovanni Caboto al comando di una nave di Bristol. Da allora in poi, infatti, «questo regno [d'Inghilterra] non haverà più bisogno de Islanda, del quale paese vene una grandissima mercantia de pessi che si chiamano stochfissi»⁵⁷. Ancor più straordinario ci appare il viaggio di questi Liguri oltre i confini del mondo allora conosciuto dalle genti mediterranee, se si pensa che le prime notizie sull'*isola Eslanda*, peraltro indirette

⁵⁶ ASSv, *Notai Antichi*, Giacomo Pietro de Odino, filza 1516, 21 aprile 1516.

⁵⁷ E.M. CARUS WILSON, *The Icelandic Trade*, in *Studies in English Trade in the Fifteenth Century*, a cura di E. POWER e M.M. POSTAN, London 1933, pp. 163 e sgg.; *Nuovo Mondo. Gli Inglesi, 1406-1640*, a cura di F. MARENCO, Torino 1990, pp. 13-14.

e tratte da un controverso epistolario tardo-trecentesco, sarebbero state pubblicate in Italia a cura del veneziano Nicolò Zeno solo nel 1558⁵⁸.

Alla fine il gruppo giunge in Inghilterra dove si trova la nave, « in Anglia ubi erat dicta navis », non sappiamo in quale porto, anche se, secondo Pasqualigo, dopo la cattura essa era stata condotta all'interno del Tamigi⁵⁹. Eseguiti gli opportuni lavori e imbarcate le provviste di biscotto, chioderia, stoppa e altro, la « Santa Maria di Loreto » è pronta per salpare, con l'aggiunta di altri venticinque uomini di equipaggio arruolati nel frattempo da Andrea.

Quanto tempo è passato? Difficile dirlo. Sono stati esaminati i registri portuali superstiti di Londra, Sandwich, Chichester e Southampton, la cui giurisdizione complessiva inizia a partire dalla costa meridionale dell'Essex prospettante sulla foce del Tamigi e, attraverso Londra, il Kent, il Sussex e l'Hampshire, giunge sino a Poole o a Melcombe, nell'attuale Dorset, per l'anno fiscale 1513-1514⁶⁰. Sino al termine dell'esercizio, il 29 settembre 1514, giorno di San Michele (*Michaelmas*), la « Santa Maria di Loreto » non è iscritta in alcuno di questi registri.

È anche possibile che, vista la particolarità del caso, la nave sia lasciata salpare senza pagare dazi. Di certo sappiamo, dal racconto di Antonio Corsaro, che essa, giunta a Southampton, viene nuovamente sequestrata per ordine del re. Tocca allora allo stesso Antonio recarsi « in Londres » dinnanzi al re e al suo consiglio e sostenere un lungo contenzioso fatto di « diversa viagia » per evitare la richiesta di una gravosa fideiussione. Forse gli Inglesi richiedono ora il pagamento dei dazi. Nel frattempo sopraggiunge la peste, che uccide quattro o cinque uomini dell'equipaggio e obbliga quasi tutti ad abbandonare l'imbarcazione, salvo Antonio e pochi fedeli: « fuit derelicta per omnes excepto ipso Antonio scriba et nauclerio et scalcho cum tribus aut quatuor fantibus ». Dopo quattro mesi di sequestro e passata anche questa vicissitudine, finalmente la nave viene « relaxata » e può lasciare le acque inglesi alla volta del

⁵⁸ G.B. RAMUSIO, *Navigazioni e viaggi*, a cura di M. MILANESI, 4, Torino 1983, pp. 141-142, 187-201.

⁵⁹ *Calendar*, p. 1513.

⁶⁰ Sui confini delle giurisdizioni portuali (spesso variabili) cfr. E.M. CARUS-WILSON e O. COLEMAN, *England's Export Trade, 1275-1547*, Oxford 1963, pp. 175-193. I registri portuali esaminati, tutti relativi all'anno fiscale che va dal 29 settembre 1513 al 29 settembre 1514, si trovano in TNA, *Exchequer, King's Remembrancer Custom Accounts*, 82/3 (Londra), 130/2 (Sandwich), 143/1 (Southampton), 36/1 e 36/2 (Chichester).

Mediterraneo, «versus istas partes». Ma durante il viaggio, scatenatasi una tempesta («exorta magna fortuna»), la nave si rifugia «in scaria» per riparazioni a Santandér, «in loco seu porto nominato Sancto Andrea». La ricerca di attrezzi e forse legname spinge Antonio sino «in Medina» (probabilmente Medina de Pomar, un centinaio di chilometri a sud di Santandér), dove lo aspetta Vincenzo da Clivate, nipote di Gerolamo. Il viaggio riprende, ma la sfortuna è ancora in agguato e, al largo del Portogallo, un'altra tempesta spezza l'albero della nave: «essendo super costam Portugalli, propter tempestatem maris arbor navis fuit asentita». I malcapitati naviganti trovano allora riparo per gli altri necessari lavori «in Lisbona» dove sono raggiunti da Francesco, che avevamo lasciato a Chio e che è stato mandato in Spagna dai fratelli per prendere il comando della nave. Ma essi non conoscono nessuno a Lisbona e non hanno denaro per far fronte al nuovo imprevisto, per cui Antonio Corsaro, su richiesta dello stesso Francesco, è costretto a vendere alcune merci di sua proprietà imbarcate in Inghilterra, e cioè due botti e una botticella di sego e una botticella di candele. Sarà proprio per ottenerne il rimborso che nell'aprile 1516 Antonio farà poi redigere i suoi capitoli probatori.

Con uno scalo a Cadice e uno a Noli, la nave riesce poi a raggiungere Savona. Giungiamo così alla conclusione della vicenda. Il 23 agosto 1515 il genovese Antonio Veneroso vende alcuni cordami della nave, nel frattempo «existens cum anchora in mari in portu Saone»⁶¹. A settembre il giovane Giovanni Agostino (figlio di Andrea) versa al figlio di un marinaio di Segno morto a bordo, forse una delle vittime della peste inglese, il ricavato della vendita all'asta dei suoi beni. Un mese dopo spetta a Francesco, come «dominus et patronus», ma con la procura di Andrea, vendere l'imbarcazione, che si trova «in portu civitatis Saone», a Pantaleone Berlingieri per 4.700 lire genovesi correnti⁶². Da allora della nave si perdono le tracce. Non sappiamo d'altra parte dove e quando essa sia stata costruita, né per quanto tempo gli Scarella vi abbiano navigato; di certo il nome di Andrea non figura in alcun documento savonese fra il 1508 e il 1515, e nel 1512 egli si fa rappresentare per procura dal fratello Gerolamo⁶³.

⁶¹ ASSv, *Curia Civile*, filza 299, 21 agosto 1515.

⁶² «pro certa galega [vendita all'asta] certarum rerum ipsius quondam Bertoni facta in dicta nave»; *Ibidem*, *Notai Antichi*, Nicolò Corsaro, notulario 1515, cc. 680 v.-681 v.; Ignoti, filza 3, 29 ottobre 1515.

⁶³ *Ibidem*, *Notai Antichi*, Giacomo da Varzi, filza 1516-22, 19 ottobre 1512.

Sempre sotto l'anno 1515, il cronista tardo-cinquecentesco savonese Giovanni Agostino Abate annota: «li fratelli de li Scarela, soè Jeronimo e Andrea e Ioane, aviano fato fabricare una de le belle nave chi era in lo porto de Saona», sulla quale si appunterebbe la cupidigia dei Genovesi. Una notte quindi «se partì le galere de la guardia di Genoa, con l'ordine che doveseno venire in Saona a prendere la nave de li Scarela e lo pontone grosso de la comunità de Saona». I Genovesi si impossessano della nave deserta e vi imbarcano uomini per farla salpare, ma all'alba vengono scoperti. Si accende allora una scaramuccia con i Savonesi, cui lo stesso Abate ventenne parteciperebbe imbracciando la sua balestra, nel corso della quale vengono scambiati anche colpi di artiglieria. Ma alla fine gli aggressori prendono il largo «e le dite galere menorno la nave de li Scarela e lo pontone in lo porto de Genoa, né mai più né il pontone né la nave venero in Saona»⁶⁴.

Di questo episodio mancano al momento riscontri ed è pertanto difficile dire se esso sia degno di fede o non rientri invece nel diffuso sentore anti-genovese dei Savonesi. È probabile tuttavia che la 'bella nave' di cui parla Abate sia un'imbarcazione nuova. Per gli anni di passaggio fra Quattro e Cinquecento, la vita media di una nave genovese è stata calcolata come rapporto fra il tonnellaggio medio annuo in periodi in cui esso si è mantenuto relativamente costante e il tonnellaggio medio annuo costruito ed è risultata essere di poco inferiore ai sette anni⁶⁵. Visto che se ne hanno notizie fra il 1509 e il 1515, e considerati i molteplici danni subiti, al suo ritorno a Savona la «Santa Maria di Loreto» è ormai vecchia. Essa può quindi essere ragionevolmente venduta a Pantaleone Berlingieri per l'equivalente di circa 1.000 ducati, ma difficilmente sarebbe in grado di stimolare gli appetiti dei Genovesi.

Epilogo: una nuova geografia economica.

Che significato ha il viaggio della «Santa Maria di Loreto», e come può essere letto sullo sfondo del suo tempo? La domanda ci sembra doverosa. Le risposte non possono che essere solo parzialmente esaurienti e non possono che dar luogo, in qualche caso, ad altre domande. Certo, osserverà qualcuno, gli eventi bellici che hanno inopinatamente travolto la nostra nave hanno

⁶⁴ G.A. ABATE, *Cronache savonesi dal 1500 al 1570*, a cura di G. ASSERETO, Savona 1897, pp. 41-44.

⁶⁵ M. CALEGARI, *Navi e barche* cit., pp. 36-37.

finito per sconvolgerne anche l'itinerario e le prospettive commerciali, finendo quindi per trasferirne la vicenda dall'ordinario all'eccezionale. Ci troviamo cioè di fronte a un'imbarcazione salpata da Chio alla volta delle Fiandre, e quindi dell'Inghilterra, e che poi non attracca in nessuno dei due paesi.

Innanzitutto, sgombriamo il campo da un primo interrogativo: perché la « Santa Maria di Loreto » viene comprata (o semplicemente noleggiata) « toto hoc viago usque in Flandria vel circumstanciis », eppure noi riteniamo sicuro un suo scalo in Inghilterra? Perché, fin dal tardo Trecento, la crisi dell'industria tessile fiamminga e la contemporanea spettacolare espansione di quella inglese hanno gradualmente modificato le gerarchie dei mercati nell'Europa nord-occidentale. Le Fiandre quattrocentesche sono ancora un ricco centro di consumi, ma hanno perso la loro capacità produttiva – almeno nell'ottica del commercio internazionale – e vanno accumulando un pesante debito nei confronti dell'Europa meridionale, mentre le navi mediterranee ne tornano ormai con le stive vuote o semivuote. Lo scalo in Inghilterra è diventato indispensabile, come peraltro abbondantemente dimostrato dagli stessi registri portuali inglesi, non solo al ritorno per effettuare il carico di panni, ma spesso anche all'andata. Non si dimentichi poi che non sembra che i contratti assicurativi (e probabilmente anche i noli) stipulati nel Mediterraneo contemplino premi o tariffe diversi per l'Inghilterra o per le Fiandre. Ai Genovesi conviene dunque coprire il rischio o organizzare il trasporto per tutto il tragitto sino al capolinea, anche se esso non sempre viene raggiunto⁶⁶.

Ma c'è di più. Nel corso del secondo Quattrocento l'inarrestabile diffusione dei panni inglesi ha mutato le gerarchie economiche anche all'interno degli stessi Paesi Bassi Meridionali, con la decadenza di Bruges e delle Fiandre (che quei panni hanno rifiutato) e l'ascesa di Anversa e del Brabante (che li hanno accettati). L'asse dei traffici dell'Europa centro-settentrionale si va ormai collocando fra la Germania meridionale, Francoforte e Colonia, quest'ultima da tempo orientata verso Anversa. Il capolinea della navigazione di Ponente si sposta così gradualmente da Sluis (avamposto di Bruges) ad Arnemuiden, avamposto di Middelburg, nell'isola di Walcheren posta allo sbocco in mare dei due bracci della Schelda, e poi alla stessa Anversa⁶⁷. Il

⁶⁶ Per una più ampia esposizione di queste considerazioni e relativa bibliografia cfr. A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese in Inghilterra* cit., pp. 266-268.

⁶⁷ C. BECK, *La nation génoise à Anvers dans la première moitié du 16^e siècle*, in *Atti del congresso internazionale di studi storici. Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna*, V,

consueto acume dei Genovesi, che prima e più dei Veneziani hanno compreso il ruolo in divenire degli scali sulla Schelda, è stato dimostrato in un nostro precedente lavoro⁶⁸.

Alla luce di quanto detto, ci sentiamo di ritenere fondatamente che l'attracco della « Santa Maria di Loreto » ad Arnemuiden, dove viene poi catturata, non è frutto di una inutile fuga dalla guerra, ma è la naturale destinazione finale del viaggio. Non alla *Flandria* (peraltro non difficilmente raggiungibile, in quanto paese non belligerante) pensavano Giovanni Giustiniani e Andrea Scarella alla partenza da Chio, ma alle *circumstancie*, alle terre circostanti, cioè alla Zelanda e al suo retroterra brabantino, appunto Anversa. E non dimentichiamo che alla « loy d'Anvers » si rivolgono in prima istanza Giovanni e Andrea dopo il sequestro della loro nave. Ci sembrerebbe di far torto all'intelligenza dei mercanti liguri tardo-medievali, riducendo un tardivo viaggio da Chio verso l'Occidente a un'anacronistica riedizione di un passato ormai perduto, anziché al lucido disegno di inglobare quello stesso passato in una nuova visione aperta verso il futuro.

Ponendoci altre domande per cercare altre risposte, non possiamo onestamente nascondere il fatto di non conoscere il carico della nave alla partenza, né che cosa essa abbia eventualmente sbarcato negli scali intermedi. Ma, a ben vedere, un esame delle merci presenti a bordo al momento della sua cattura ed elencate nell'inventario è in grado di fornirci non poche informazioni e di aprire ampi spiragli sul mondo che essa ha attraversato nel suo lungo viaggio.

Per quanto a Chio si raccolga ancora allume 'greco' e 'turco', come già si è osservato, è ben difficile non tanto che con esso si possa riempire un'intera imbarcazione, come accadeva in passato, quanto che esso possa costituire anche solo una parte importante del carico. Comunque, non siamo in grado di affermare se ve ne sia stato a bordo della « Santa Maria di Loreto » e sia stato scaricato prima della sua cattura. Le merci di origine sicuramente

Genova 1983, p. 453; J.A. VAN HOUTTE, *Anvers au XV^e et XVI^e siècles: avènement et apogée*, in « Annales ESC », 16 (1961), pp. 248-278; ID., *Mercanti, imprenditori e banchieri italiani nelle Fiandre*, in *Aspetti della vita economica medievale* (Atti del convegno di studi nel X anniversario della morte di Federico Melis), Firenze 1985, pp. 154-155; ID., *The Rise and Decline of the Market of Bruges*, in « The Economic History Review », 2nd series, XIX (1996), pp. 29-47.

⁶⁸ A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese nei Paesi Bassi Meridionali nel Medioevo*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLVII/II (2007), in particolare pp. 128-134.

orientale presenti nella stiva sono due balle di seta fine (*soye fine*), custodite una nella cambusa e l'altra sotto il letto del capitano (« estant en la compaigne de la dite karaque et autre estant en la chambre du capitaine dessoubz son lit »), una balla di 'cammellotti' contenente 60 pezze (*camelotz*, un tessuto pregiato di seta e lana), 19 balle di cumino e 20 botti e una botticella del famoso vino liquoroso noto come malvasia, nonché altre 34 botti che lo contenevano, probabilmente svuotate in qualche scalo del Nord. Il tutto per un valore dichiarato nell'inventario di 1.526 ducati.

Il cumino proviene quasi certamente dai porti di Siria e di Egitto, mentre sia la seta che il 'cammellotto' sono notoriamente prodotti anche a Chio⁶⁹. Ma non va dimenticato lo scalo di Creta, dichiarato prima della partenza. Ebbene, dando il giusto credito ai documenti di Musso, « una provenienza pressoché unica è quella di Candia per le malvasie », così come ci sono anche prove dell'arrivo dall'isola veneziana di seta e 'cammellotti'⁷⁰. Allora il credito passa a Heers, secondo il quale « le navi genovesi vanno direttamente da Chio a Creta » e da là « molto spesso ci si affretta a raggiungere Siracusa »⁷¹. Ed ecco, puntuali, i « quinze quintaulx de fromage sallé de Cecille », il formaggio salato siciliano, l'unico in grado di fare concorrenza a quello sardo sul mercato mediterraneo⁷².

Entrata nel canale di Sicilia, la nostra nave sta ormai solcando le acque dell'Occidente, dove la sua rotta non può che portarla verso i porti della Spagna sud-occidentale, segnatamente quello di Cadice⁷³. Qui, con ragionevole certezza, sono state imbarcate le due piccole botti di carne di tonno conservata o *tonina*, uno degli alimenti più diffusi dell'entroterra mediterraneo

⁶⁹ P.P. ARGENTI, *The Occupation of Chios* cit., pp. 492-494; J. HEERS, *Gênes* cit., p. 391.

⁷⁰ G.G. MUSSO, *I Genovesi e il Levante* cit., p. 102; P.P. ARGENTI, *The Occupation of Chios* cit., pp. 500-501 ritiene che la malvasia venga prodotta a Chio, ma ne ammette anche l'importazione da Creta.

⁷¹ J. HEERS, *Gênes* cit., p. 418.

⁷² F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* cit., p. 147; ID., *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, 1, *Le strutture del quotidiano*, Torino 1982 (ed. orig. Paris 1979), p. 185; O. CANCELILA, *Impresa redditi mercato nella Sicilia moderna*, Palermo 1993, p. 169 e sgg.; E. BASSO, *Circolazione e commercio dei prodotti caseari nel Mediterraneo (secolo XIII-XV)*, in *La civiltà del latte. Fonti, simboli e prodotti dal Tardoantico al Novecento*, a cura di G. ARCHETTI e A. BARONTO, Brescia 2011, pp. 85-90.

⁷³ Sull'importanza di Cadice nel commercio occidentale di Genova cfr. J. HEERS, *Gênes* cit., p. 488 e sgg.

neo⁷⁴, le cinque botti di aceto, le sette grandi giare di olio d'oliva (« sept pots grans d'huile d'olive »), le sei botticelle di pesce salato e la grande quantità di sughero (« certaine grande quantité de bois de liège »). Conoscendo poi la scarsa frequentazione dei Genovesi negli scali portoghesi, è probabile che sempre a Cadice siano state prese a bordo anche le « quatre botes de vin de Portugal » e la botticella di vino cotto (« vin cuyt »). Il tutto, compreso il formaggio siciliano, per un valore di 244 ducati.

Che in Zelanda sia stato comunque sbarcato qualcosa è dimostrato dalla presenza in contropartita di merci locali, prime fra tutte le 130 canne di tela di lino, « toile blanche et toile crus »⁷⁵. Poi qualche panno, tre pezze e mezza di panno grosso, tre di *stockbreyt* e una e mezza di panno largo. Anche se pochi, questi tessuti sono quasi certamente inglesi. Due partite di « panni lanei vocati stokbrede » (cioè panni corti), per un totale di 190 pezze, figurano infatti tra le merci sequestrate nel porto di Londra nel 1513, perché imbarcati di contrabbando per raggiungere il Continente⁷⁶. Una prova in più che questi importantissimi articoli del commercio internazionale, vietati dal protezionismo ducale su tutto il territorio borgognone, sono assenti nelle Fiandre ma presenti in Zelanda e nel Brabante⁷⁷. Le 150 pelli di volpe conciate (« peaulx de regnart aconséez ») spostano il nostro sguardo verso le grandi foreste dell'Europa centro-settentrionale, i cui prodotti sono raccolti dai mercanti dell'Hansa e condotti per l'esportazione sulle coste del mar del Nord⁷⁸. Re-

⁷⁴ Alcuni esempi di *tonina* spedita da Cadice a Savona o comprata a Cadice da Savonesi fra Quattro e Cinquecento: ASSv, *Curia Civile*, filza 77, 22 dicembre 1475; *Notai Antichi*, Nicolò Corsaro, notulario 1521, cc. 402 r-405 r.; Simone Capello, notulario 1527, c. 647 r.-v.; Francesco Corsaro, notulario 1527, cc. 25 r., 26v.; filza 1526-28, 15 e 16 gennaio 1527.

⁷⁵ Per un elenco di merci imbarcate dai Genovesi nelle Fiandre, provenienti da una vasta area geo-economica estesa non solo ai Paesi Bassi Meridionali (l'attuale Belgio e parte della Francia del nord) e a quelli Settentrionali (l'attuale Olanda) ma anche a tutto il grande spazio anseatico, dalla Renania alle coste prussiane del Baltico e oltre, sino alle foreste russe e ai mari scozzesi e scandinavi, territori di pesca dei marinai olandesi, cfr. A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese in Inghilterra* cit., pp. 268-274.

⁷⁶ TNA, *King's Remembrancer Memoranda Rolls*, 292, cc. 94 r. (*recorda*, Trinity, 16), 136 r. (*recorda*, Michaelmas, 19).

⁷⁷ Il bando sull'importazione di panni inglesi era stato imposto al duca sin dal 1359 dalle potenti città di Bruges, Gand e Ypres, a protezione della loro produzione tessile minacciata da quella inglese; J.H. MUNRO, *Wool, Cloth, and Gold. The Struggle for Bullion in Anglo-Burgundian Trade, 1340-1478*, Brussels and Toronto 1972, pp. 7-8.

⁷⁸ E.M. VEALE, *The English Fur Trade in the Later Middle Ages*, Oxford 1966, pp. 62-64.

stano poi altre pelli, ben 3.300 di agnello nero («aigneaulx noirs») e 200 di agnello bianco («aigneaulx blancs»), tipici prodotti delle grandi regioni occidentali di allevamento ovino, dalle *agnine* spagnole alle *pelles lanute* inglesi. Poco o per nulla verosimile che esse siano state imbarcate in Spagna durante il viaggio di andata, difficile che siano giunte dall'Inghilterra, non possiamo che attribuirne genericamente l'origine (pur con qualche riserva) al bassopiano fiammingo-renano, dove le pecore comunque abbondano, anche se non producono una lana di qualità elevata meritevole di entrare nel circuito delle esportazioni. Stesso discorso per le «trêze bales de senettes», le tredici balle di genetta, un mammifero carnivoro della specie *Genetta* e della famiglia delle *Viverridae*, cui appartiene anche lo zibetto, animale da pelliccia diffuso soprattutto in Africa ma anche nell'Europa sud-occidentale e nord-orientale. A conti fatti, dunque, le merci imbarcate in Zelanda prima della cattura della nave ammonterebbero a 1.113 ducati, una somma non trascurabile.

Secondo Argenti, che ha esaminato l'inventario, sia le pelli che i panni proverrebbero da Chio. Ci sembra però del tutto illogico che merci simili vengano trasportate verso quelle regioni (Spagna e Inghilterra appunto) che detengono il primato della loro produzione⁷⁹. Se la nostra ipotesi è corretta, pelli e pellicce anseatiche potrebbero sostituire dunque i panni fiamminghi, aprendo nuovi orizzonti al commercio genovese nel nord-ovest europeo. Troppo poco, forse, per scorgervi una nuova prospettiva economica. Ma è anche vero che, a parte l'eccezionalità della situazione della «Santa Maria di Loreto» (che determina in questo caso il mancato scalo in Inghilterra), i viaggi genovesi nel mare del Nord sono ormai eventi sporadici e attorno a essi non può più organizzarsi un tessuto di relazioni in grado di sostituire quello in funzione oltre mezzo secolo prima. La geografia economica, dunque, sta mutando: ma i Genovesi, che pure ne sono consci, non hanno ormai a disposizione né i mezzi né l'impegno mentale per trarne profitto. Essi saranno sì inseriti di lì a poco nel principale mercato dei tempi nuovi, quello di Anversa, ma come finanzieri.

Un'attenzione particolare va riservata all'ultima parte del carico, composta da preziosi: quattro verghe d'oro avvolte in un panno rosso, due diamanti da 6 carati l'uno e una perla da 14 carati «facte comme une pomme», per un valore complessivo di 1.270 ducati; inoltre alcuni oggetti d'argento: due tazze, due saliere e sei altri pezzi non identificabili a causa di un'abra-

⁷⁹ P.P. ARGENTI, *The Occupation of Chios* cit., pp. 499-500.

zione nel manoscritto, per altri 60 ducati. Sempre secondo Argenti «la presenza dei gioielli è spiegata dal fatto che Chio era il centro del commercio di pietre preziose con l'Oriente, in particolare quello fra l'Europa occidentale, l'India e la Siria, un commercio che aveva raggiunto proporzioni tali da meritarsi nel 1431 una tassa sulle importazioni ed esportazioni»⁸⁰. Argomentazione plausibile, ma non per questo del tutto condivisibile. La presenza di gioielli (oro e pietre preziose) in mano a Genovesi in Inghilterra non è infrequente, e ne abbiamo già parlato in un precedente studio⁸¹. Non solo la loro origine è difficilmente identificabile, ma anche la direzione del loro traffico non è sempre la stessa: in alcuni casi i mercanti genovesi vengono accusati di contrabbando per aver tentato di esportarli segretamente dall'isola. Si tenga presente che i gioielli non sono solo destinati all'ornamento di nobili dame, ma sono anche un surrogato del pagamento in contanti; discorso doppiamente valido per l'oro, che può essere trasformato in moneta. In altre parole, si possono consegnare preziosi in cambio di merci se non si hanno altri manufatti da barattare ed essi rappresentano quindi un mezzo per equilibrare la bilancia commerciale. A maggior ragione il sospetto emerge quando essi si trovano a bordo di una nave all'ancora nell'area fiammingo-borgognona, notoriamente in deficit rispetto all'area mediterranea⁸².

E concludiamo con un ultimo sguardo ai 'tempi nuovi', sempre scorrendo l'inventario della nave compilato dalla Cancelleria di Bruxelles. Un valore di 140 ducati è attribuito a «ung tonneau grant et deux petitz tonneaux de solpètre affiné», una grande botte e due botticelle di salnitro, componente della polvere da sparo. Di *artagliarie* sulla «Santa Maria di Loreto» già si parla nel 1511, all'atto della restituzione della quota posseduta da Yves d'Alègre, e *artilleries* sono citate nello stesso inventario borgognone.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 500.

⁸¹ A. NICOLINI, «*Merchauntes of Jeane*». *Genovesi in Inghilterra nel Medioevo (secc. XIII-XVI)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XLIX/II (2009), pp. 35-36.

⁸² Sul problema della bilancia dei pagamenti fra Nord e Sud dell'Europa cfr. E. DE ROOVER, *Il banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, Firenze 1970 (ed. orig. Cambridge, Mass., 1953), pp. 176-177, 214-216; G.A. HOLMES, *Florentine merchants in England, 1346-1436*, in «The Economic History Review», 2nd series, XIII (1960-1961), pp. 198-199; M.E. MALLET, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford 1967, p. 137 e sgg.; J.H. MUNRO, *The West European Woollen Industries and their Struggles for International Markets, c. 1000-1500*, in *The Cambridge History of Western Textiles*, a cura di D. JENKINS, Cambridge and New York 2003, 1, p. 258.

Non sappiamo quale sia la potenza di fuoco della nave, in tempi in cui, secondo un esperto del calibro di Frederic Chapin Lane, «ai mercantili occorreva potenza difensiva, non offensiva»⁸³. Ma la polvere da sparo non è certo stata imbarcata senza motivo, e non c'è quindi da stupirsi che gli Inglesi abbiano progettato di inserire l'imbarcazione catturata nella flotta da guerra reale. Un motivo in più per renderla una preda appetibile. Infine, il lusso di bordo: le proprietà del capitano (il letto con baldacchino, quattro materassi, gli abiti preziosi di velluto, damasco, *satin* e 'cammellotto', una dozzina di camicie, tre dozzine di fazzoletti, calzature di panno, un cappello di *taffeta* e molto altro) sono valutate 740 ducati, a fronte di 130 ducati per gli altri ottanta membri dell'equipaggio. Ciò non stupirebbe riguardo alle galere veneziane, che, scrive la Ruddock, «abbagliarono a tal punto i contemporanei che alcuni storici hanno attribuito ai Veneziani molto più del dovuto, sia per quanto riguarda il loro ruolo pionieristico nella rotta marittima verso il nord Europa, sia per quanto riguarda l'importanza relativa del loro commercio nell'Inghilterra medievale, a scapito dei meno sgarigianti e più individualistici Genovesi»⁸⁴. Ma, a bordo di una nave ligure, a nostro parere ciò è un'altra spia dei 'tempi nuovi': di quella «incomprimibile tentazione a ostentare la 'magnificenza'» citata da Aldo de Maddalena fra i sintomi di «involuzione sociale» manifestatisi fra XV e XVII secolo⁸⁵.

⁸³ F.C. LANE, *Il naviglio veneziano nella rivoluzione commerciale*, in *Le navi di Venezia* cit., p. 15.

⁸⁴ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping* cit., p. 24.

⁸⁵ A. DE MADDALENA, *La ricchezza come nobiltà, la nobiltà come potere (secoli XV-XVIII): nodi storici e storiografici (Dal «mito della borghesia» al «mito dell'aristocrazia»?)*, in *Gerarchie economiche e gerarchie sociali. Secoli XII-XVIII*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1990 (Atti delle "Settimane di Studi" dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" di Prato, 12), pp. 137-138.

Appendice documentaria

1

<1513, febbraio 19, Bruxelles>

Inventario della « Santa Maria di Loreto » al momento della sua cattura ad Arnemuïden, con i valori in ducati della nave e del suo carico.

Fascicolo cartaceo di cc. 6; TNA, *State Papers*, 1/229, fasc. 144, cc. 3 r.-6r.

Inventaire de la karacque appelée « Sainte Marie de Lorette », appartenante à messire Andrieu Scarella, patron et propriétaire d'icelle, et des biens estans dedens icelle, laquelle a esté prinse en port de Armude par aucuns Anglois personnes.

Et primièrement la dite karacque, avec ses appareilz, artilleries et autres appar-tenanz, valissant es pris de dixhuyt mille ducatz d'or et de poix

XVIII^M ducatz.

Item en jcelle karacque avoit plusieurs marchandises, or, argent, bagues et mesuaiges, vines et victuailles qui s'en suyvent.

Primièrement deux bales de soye fine, estant en la compaigne de la dite karacque et autre estant en la chambre du capitaine dessoubz son lit, qui poisent six sens livres du poix de Gennes, qui valent septcens cinquante ducatz

VII^{CL} ducatz.

Item plus une bale de camelotz, estant en la dite chambre dessoubz le dit lit, qui estoient III^{XX} pièces de camelot, à quatre ducatz et demi la pièce, valent deux cens septante ducatz

II^{CLXX} ducatz.

Item plus dixneuf bales de comin, qui poisent cincq quintaulx, à deux ducatz es quintal, valent cent et dix ducatz

CX ducatz.

Item plus trois mille trois cens peaulx d'aigneaulx noirs et deux cens peaulx de aigneaulx blancs, toutes appareillées et prestés, estans en la chambre du dit capitaine, le quel capitaine les avoit vendus à Lucquin de Vyvaldo génevois au pris de neuf ducatz le cent, qui valent trois cens et quinze ducatz

III^{CXV} ducatz.

Item plus cent cinquante pièces de peaulx de regnart aconséez, qui valent vingt et ung ducatz

XXI ducatz.

Item plus vingt bottes de malvasie, pour le pris de dixneuf ducatz la bote, qui monte trois cens quatrevings ducatz III^CIII^{XX} ducatz.

Item plus vingt quintaulx de stouppes prestié pour calefetter navires, à deux ducatz le quintal, videlicet quarante ducatz XL ducatz.

Item pour deux petitz tonneaulx de tonnine, poisans quatre quintaulx et demi, videlicet trente cinq ducatz XXXV ducatz.

Item pour trèze bales de senettes, videlicet septcens ducatz VII^C ducatz.

Item plus pour quatre botes de vin de Portugal, videlicet cinquante six ducatz LVI ducatz.

Item plus pour cinc botes de vinaigre, videlicet cinquante ducatz L ducatz.

Item plus ung petit tonneau de vin cuyt, videlicet dix ducatz X ducatz.

Item plus ung petit tonneau de malvasie, videlicet dix ducatz X ducatz.

Item plus sept pots grans d'huile d'olive, videlicet quarantedeux ducatz XLII ducatz.

Item pour quinze quintaulx de fromage sallé de Cecille, videlicet trente ducatz XXX ducatz.

Item plus pour six petitz tonneaulx de poisson sallé, videlicet six ducatz VI ducatz.

Item pour huyt quintaulx de lart sallé, videlicet seize ducatz XVI ducatz.

Item pour vingt quintaulx de biscuyt, videlicet vingt ducatz XX ducatz.

Item pour diverses autres choses et provisions de la despence du dit capitaine, vaillant vingt et cinq ducatz XXV ducatz.

Item plus pour ung tonneau grant et deux petitz tonneaux de solpêtre affiné, poisante quatorze quintaulx, à dix ducatz pour quintal, videlicet cent et quarante ducatz CXL ducatz.

Item pour cent et trente canes de toille blanche et ^a toille crus, qui sont six cens et vingt aulnes, videlicet vingt et sept ducatz XXVII ducatz.

Item pour quatre pièces et demye gros drap, montant trentesix ducatz XXXVI ducatz.

Item pour trois pièces de drap de stocbreyt et une pièce et demye de large, videlicet trente cinq ducatz XXXV ducatz.

Item pour sept pièces de toilles nommées cotonines pour faire voilles et ung quintal et demy de fil pour cuèdre les ditz voilles, videlicet dixneuf ducatz XIX ducatz.

Item plus pour sel qui demoura dédens la dite karacque, videlicet douze ducatz XII ducatz.

Item plus pour certaine grande quantité de bois de liège, videlicet quinze ducatz XV ducatz.

Item plus pour trente quatre botes de malvasie wydes, videlicet seize ducatz XVI ducatz.

Item plus pour le lit du dit capitaine avec son chevet et quatre matras plaines de layne et deux oreilliers plains de plumes, une couverture et une autre de drap, avec cinq paires de bruceulx et dix fluynes, videlicet trente quatre ducatz XXXIIII ducatz.

Item pour une robe de drap noir et ung pourpoint de satin noir et ung^b de damas noir et ung de pourpoint d'armes de fustaine, videlicet cinquante ung ducatz LI ducatz.

et ung pourpoint de velours noir.

Item plus pour ung sayon de camelot fin qui n'avoit point de auwes, bordé de velours noir et doublé de toille noire, et ung sayon de camelot tanné, et ung de sayette, bordé de velours noir, et ung de drap noir, et ung de drap noir, et ung de drap noir doublé de drap, trois barrettes, deux paires de chaussés, une robe à chenanche, vaillant tout ésemble quarante quatre ducatz LXIII ducatz.

Item plus pour une douzaine de chemises, trois douzaines de moussoirs, trois nappes de toille fine pour suer le visaige, une paire de chaussés de bourde, une pièce de fustaine, six tappis et ung chapeau double de tafetas noir, videlicet cinquante ung ducatz LI ducatz.

Item plus pour quatre verges d'or enchasdré de drap rubius et deux diamans, valissans quatrevingts ducatz la pièce, et plus pour les dites pères de six karatte la pièce, vallissant vingt ducatz la pièce, et une perle facte comme une pomme, peisant quatorze karatte, valissant trois cens cinquante ducatz, qui monte sont ensemble mille deux cens septante ducatz MII^cLXX ducatz.

Item pour deux tasses d'argent, deux sallières et six mill[.]es^c d'argent, peisant huyt marcs, videlicet soixante ducatz LX ducatz.

Item plus pour tovailles, nappes, serviettes et estain et autres choses pour la table du dit capitaine, videlicet quarante ducatz XL ducatz.

Item plus pour diverses minutes choses estans en la chambre et coiffes du dit capitaine, qui seroient longues à escrire, videlicet trente cinq ducatz XXXV ducatz.

Item pour diverses confitures et syropes et sucre et autres droguerues, spéci-
ciéries et torses de cyre et chandelles, valissant soixante ducatz LX ducatz.

Item plus pour deux esclaves du dit capitaine, videlicet deux cens ducatz
CC ducatz.

Item plus pour cinq coraces, une rippière et ung estoc, trois paires de
faldes de maille, deux coiffettes de fer et deux gorgerins de maille avec
quatre arcs de Turquie furnis pour la personne du dit capitaine et ses par-
ens, valissant cent et dix ducatz CX ducatz.

Item plus pour diverses livres, tant lyez que non lyez, videlicet vingt et
cinq ducatz XXV ducatz.

Item plus pour deulx quintaulx pour peiser la marchandise, l'ung grand
et l'autre moyen, videlicet dix ducatz X ducatz.

Item plus pour une samarre de peaulx blancs et deux coffres, videlicet
six ducatz VI ducatz.

Item plus, qui fut prins dedens es coffre du dit capitaine, vingt livres de
gros en argent comptant, qui valent soixante quatre ducatz LXIII ducatz.

Item plus pour livres de comptes et obligaciouns et quittances et lettres
missives du dit capitaine, qui luy porte dommage de mille cinq cens ducatz,
ou cas qu'ilz ne luy fussent rendues M^V ducatz.

Item plus pour les gaiges et despens de quatevings hommes de ses gens,
qui sont boutez hors de la dite karacque le douziesme jour de janviers^d
jusques dix-neuf jours entresuyvans, qui monte à vingt ducatz par jour, sept
cens et vingt ducatz VII^CXX ducatz.

Item plus que les ditz maronniers demandent argent pour eulx retourner
en leur maison, qui montera environ de cinq cens ducatz V^C ducatz.

Item plus pour le coffre du notaire et escrivain de la dite karacque, avec
ses robbes et bagues et argent, tant de ce qui a esté dedens le dit coffre que
déhors, videlicet septante ducatz LXX ducatz.

Item pour diverses robbes appartenans à divers maronniers de la dite
karaque, valissant soixante ducatz LX ducatz.

Toutes lesquelles parties montent à la somme de vingt et cinc mille
neuf cent quatevings et seize ducatz.

Letters and matters for the carak called « Sancta Maria de Loreto »^e.

^a Segue depennato crus ^b ung: aggiunto in soprilinea con segno di richiamo ^c guasto nel manoscritto ^d de janvier: aggiunto a margine con segno di richiamo ^e Letters ... Loreto: aggiunto verticalmente da altra mano sul dorso del fascicolo, alla c. 6 v.

2

1516, aprile 21, Savona

Capitoli probatori prodotti da Antonio Corsaro (compresa la testimonianza del pilota Nicolò Pico di Vado) a proposito della sua posizione di scriba sulla nave « Santa Maria di Loreto » dei fratelli Scarella.

ASSv, *Notai Antichi*, Giacomo Pietro de Odino, filza 1516, *ad diem*.

Pro Antonio Corsario.

In nomine Domini amen. Anno a nativitate Domini millesimo quingentesimo decimo sexto, indictione quarta, die lune vigessimus primus aprilis.

Ex hoc publico instrumento sive instrumentis coniunctis pateat et sit notum quod Antonius Corsarius, olim scriba navis nobilium dominorum Ieronimi et Andree de Scarellis vocata « Sancta Maria de Loreto », ad quam et super qua dictus Antonius fuit missus, constitutus et ellectus scriba per dictum Ieronimum Scarellam et acceptatus et confirmatus per dictum nobilem Andream, illius fratrem, probare et fidem facere intendit dictum nobilem Ieronimum elegisse, conduxisse, promississe, fecisse et rata et grata habuisse acta, facta et gesta per eum versus dictum Antonium intenciones suas et alia in infrascriptis titulis seu capitulis contenta infrascripta ad eternam rei memoriam et alias meliori via, iure, forma et causa quibus melius et validius potest ac fieri et esse potest in et super capitulo et titulo probatorio infrascripto.

Et primo probare et fidem facere intendit idem Antonius quod, de anno Domini millesimo quingentesimo decimo quarto, de mense februarii, circa principium dicti mensis, existente dicto Antonio Corsario extra Saonam et posse, dictus nobilis Ieronimus vocari fecit eum Antonium, existentibus ipsis ambobus in monasterio Sancte Marie dicte de Loreto, existenti extra menia Saone, et elegit eum in scribam dicte navis, que erat in partibus Anglie quasi totaliter destituta, et ita scripsit dicto domino Andree eius fratri, qui erat in Molines Fiandre, et concordavit homines triginta usque in trigintaduos, inter

quos erat Nicolaus Pichus de Vado habitator Saone in nauclerium dicte navis, Aron de Menda de Finario in goardianum, Antonium Venerosum pro scalcho, et alios quamplures ex dictis hominibus, marinariis et officialibus dicte navis, ad eundum cum dicto Antonio scriba ex istis partibus Saone ad dicta loca Fiandre ubi erat dictus nobilis dominus Andreas et inde in Anglia ubi erat dicta navis destituta et quasi derelicta. Et ita dictus Antonius conduxit dictos officiales et marinarios ad dictum locum sive civitatem Molines ad dictum dominum Andream, et acceptavit ipsum Antonium in scribam dicte navis, et missit eum Antonium cum dictis officialibus et hominibus in loco Anvers, ubi steterunt per dies viginti vel circa, et postea iverunt in Islandam remutam et dictus dominus Andreas et Antonius misserunt dictos homines et officiales in Anglia ubi erat dicta navis et dictus Andreas retinuit dictum Antonium scribam cum eo et post dictus dominus Andreas fieri fecit provisionem per dictum Antonium scribam de panaticha, clavassione, stupis et aliis necessariis provisionibus pro dicta nave et concordavit alios homines viginti quinque in circa, quos et que dictus Antonius scriba conduxit ad dictam navem in Anglia in locis in quo^a erat et fieri fecit illas provisiones quas potuit et debuit sollicite et vigilanter et que erant multum disordinate et disolute pro reparacione dicte navis in scriba et ut scriba a principio sui recessus usque ad redictum dicte navis usque in portum Nauli et inde Saonam semper fuit habitus, tractatus et reputatus. Et quod ex post ipse Antonius de dicto loco ivit in Antona, ubi fecit provisionem pro dicta nave, et conduxit dictam navem et summus rex Anglie arestari fecit dictam navem, pro cuius liberatione ipse Antonius scriba ivit in Londres ad Regem et eius Consilium et procuravit habere liberationem dicte navis et non potuit habere, quia Consilium regium volebat fideiussionem de magna summa ducatorum pro dicta nave et volebat quitacionem de eo quod magestas regia tenebatur pro dicta nave et sic ipse Antonius recessit et adivit ad dictam navem, que post diversa viagia facta per ipsum Antonium in Londres fuit relaxata, que stetit interdicta per menses quattuor, inter quos pestis infecit dictam navem, et ex qua mortui fuerunt quattuor in quinque homines, que fuit derelicta per omnes, excepto ipso Antonio, scriba et nauclerio et scalcho cum tribus aut quatuor fantis, et discarigaverunt eorum raubas et tunc ipse Antonius hec videns voluit discarigare vegetes duas et unum carratellum cepi ispius Antonii, que emerat in loco Antone et conduci fecerat in dicto loco ubi erat dicta navis, et dicti nauclerius, goardianus et alii qui discaregabant res suas voluerunt prohibere quod dictus Antonius non discarigaret dictas vegetes et caratellum cepi, quia volebant capere eas pro solutione soldorum ipsorum,

quibus Antonius protestatus fuit quod non poterant nec debebant aliquid capere nec habere super dicto cepto et quod erat dicti Antonii et non dicte navis, et sic dimisserunt illa exonerare et tandem, transactis certis diebus, recesserunt cum dicta nave iterum onerata dictis vegetibus et carratello cepi ipsius Antonii et uno carratello candellarum cepi etiam dicti Antonii et aliis rebus dictorum hominum recesserunt de dicto loco et navigaverunt versus istas partes et, exorta magna fortuna, capitaverunt in scaria in loco seu porto nominato Sancto Andrea, et ibi ipse Antonius ivit in Castella pro habendo provissione a Vincentio de Clivate, nepote dicti Ieronimi, quem reperuit in Medina, qui fecit certam provissionem, et inde recesserunt de dicto portu et loco et, essendo super costam Portugalli, propter tempestatem maris arbor navis fuit asentita^b et, indigente de reparatione, apulerunt in Lisbona, in quo loco non cognoscebant aliquem et Franciscus, frater dicti Ieronimi, qui missus erat in Hispaniam pro capitaneo dicte navis, non habendo pecunias pro reparatione dicte navis, requisivit dictum Antonium quod serviret eidem pro dicta nave de dictis duabus vegetibus et uno carratello cepi et etiam de dicto caratello candelarum ipsius Antonii, quia reperiebat de eis emptorem, et faceret reparare navem, et inde solveret eidem Antonio precium illius prout valebant in loco Cadicis, cui ipse Antonius dixit quod dictum sepum emerant et implicaverat et pariter dictas candelas pro dicto loco Cadicis, propter lucrum quod intelligebat consequi et habere ex dictis sepo et candelis. Et tandem requisitionibus dicti Francisci fuit contentus quod illas et illud caperet et venderet et sic dictus Franciscus dictum sepum et candelas prout ei placuit accepit et vendidit et de eis disposuit. Cui Francisco etiam dictus Antonius dicta de causa obtulit omnia que habebat et poterat, et sic ut supra fuit et est rei veritas.

Suo iuramento testificando dixit quod contenta in dicto capitulo fuerunt et sunt vera, excepto tantum quod, quando dictus dominus Ieronimus ellegit dictum Antonium in scribam dicte navis, ipse testis non erat presens, dicit tamen quod, quando ipse testis cum aliis hominibus de quibus in titulo recesserunt cum dicto Antonio de posse Saone pro eundo ad dictum dominum Andream et ad dictam navem, vocabant et habebant pro scriba dicte navis dictum Antonium, et similiter et quando fuerunt in partibus Anglie et aliis partibus in quibus fuerunt et etiam in quibus erat et fuit dicta navis, usque ad redditum in istis partibus, habuerunt et habebant in scribam ut supra dictum Antonium, et excepto etiam quod, quando dictus Antonius scriba ivit ad serenissimum regem Anglie pro relaxatione dicte navis, ipse testis non ivit cum eo Antonio nec fuit ad dictum Regem.

Interrogatus de causa scientie, respondit quod sic ut supra dixit et fuit testificatus fuit et est rei veritas et quia ipse testis erat nauclerius dicte navis prout supra dixit et per alia que supra dixit et fuit testificatus.

Interrogatus quibus partibus vellet obtinere, respondit ius habentibus.

Super aliis generalibus.

De quibus omnibus et singulis dictus Antonius rogavit confici instrumentum publicum per me, notarium infrascriptum, ad sapientis laudem.

Actum Saone, in platea palatii Causarum comunis Saone, videlicet in banco mei notarii infrascripti apodiato ecclesie Sancti Petri predicte civitatis, presentibus testibus venerabili domino presbitero Bartholomeo Astiado, capelano ecclesie Sancti Petri civitatis Saone, Simone Rebella de Quiliano, copista notarile, et magistro Bastiano Speuturno quondam Stefani, fabro, civibus Saone vocatis et rogatis.

^a in locis in quo: *così*

^b asentita: *così per* absentata.

INDICE

<i>Marta Calleri</i> , Gli <i>acta</i> di Ottone arcivescovo di Genova (1203-1239)	pag. 5
<i>Jean Richard</i> , Le ‘compromis’ de 1330 entre Gênes et Chypre et la guerre de course dans les eaux chypriotes	» 17
<i>Enrico Basso</i> , I consumi di bordo nei secoli XIV-XV. Note dai registri <i>Galearum</i> genovesi	» 37
<i>Angelo Nicolini</i> , La nave «Santa Maria di Loreto» (1509-1515)	» 61
<i>Giuseppe Felloni</i> , Itinerari e tempi delle comunicazioni secondo le fonti genovesi (secc. XVI-XVII)	» 97
<i>Ilaria Ivaldi</i> , Il palazzo di Antonio Sauli a Genova	» 117
<i>Clara Altavista</i> , Il palazzo di Bendinelli I Sauli e la casa Scaniglia in piazza San Genesio a Genova tra valore simbolico e identità familiare. Spigolature dai cantieri architettonici (XV-XIX secolo)	» 153
<i>Daniela Barbieri</i> , Marc’Antonio Sauli nella <i>Platea Longa</i> degli Zaccaria a Genova. L’edificazione tardo cinquecentesca di un palazzo adornato <i>di molto nobile Architettura</i>	» 199
<i>Bianca Montale</i> , Alla riscoperta delle nostre radici. Il cammino verso l’Unità	» 241
<i>Amedeo Benedetti</i> , Contributo alla biografia di Ernesto Giacomo Parodi	» 269
Albo Sociale	» 285
Atti Sociali	» 291
Sommari e parole significative - Abstracts and key words	» 321



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Marta Calleri*
Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-02-4

ISSN - 2037-7134

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