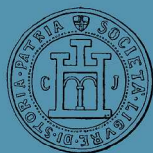


QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

7

Ianuensis non nascitur sed fit
Studi per Dino Puncuh



GENOVA
SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Palazzo Ducale
2019

Ianuensis non nascitur sed fit
Studi per Dino Puncuh



GENOVA 2019

Referees: i nomi di coloro che hanno contribuito al processo di peer review sono inseriti nell'elenco, regolarmente aggiornato, leggibile all'indirizzo: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

Referees: the list of the peer reviewers is regularly updated at URL: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

I saggi pubblicati in questo volume sono stati sottoposti in forma anonima ad almeno un referente.

All articles published in this volume have been anonymously submitted at least to one reviewer.

Nel porto di Savona, 1500-1528: una finestra sul Mediterraneo?

Angelo Nicolini
anicolini48@gmail.com

Il tema della riconversione dell'economia genovese da mercantile a finanziaria, tra la fine del Medioevo e gli inizi dell'Età moderna, è stato oggetto di non pochi studi e riflessioni da parte degli storici locali¹. Se si sia trattato di un'operazione lungimirante, come sostenuto da alcuni, o di una scelta obbligata per superare le angustie della crisi, come ritengono altri, è un argomento storiografico tuttora aperto. Tuttavia, a parte pochi lavori pionieristici vecchi ormai di qualche decennio, riteniamo che siano ancora da indagare aspetti particolari più squisitamente tecnici ma anche più precoci indicatori del fenomeno, legati alla cantieristica e al commercio marittimo². In questo saggio cercheremo di offrire un nostro contributo al riguardo, non già attraverso l'incalcolabile massa documentale presente nell'Archivio genovese ma grazie a quella (assai più contenuta ma non meno indicativa) offerta dall'Archivio savonese³. Quasi mezzo secolo di ricerche ci ha infatti permesso di maturare il convincimento che l'osservatorio savonese, fatte le debite proporzioni, sia uno specchio fedele e sensibile delle congiunture economiche attraversate dalla dominante capitale regionale⁴. Starà poi a noi, in fase di discussione conclusiva, evidenziare analogie e differenze, dissonanze temporali e paragoni improponibili.

Materiali e metodi

Nell'ambito di una ricerca estensiva e approfondita che ha riguardato tutto il tardo Medioevo savonese, dall'emergere di una documentazione

¹ Ci limitiamo qui a citare, per il loro ricco corredo bibliografico: VITALE 1955, I, pp. 181-193; AIRALDI 1986, pp. 58-85; PETTI BALBI 2003, pp. 306-311. Sul quadro politico generale in cui maturò la progressiva riconversione finanziaria genovese verso la monarchia ispano-asburgica cfr. PACINI 1990; PACINI 2011, pp. 413-458.

² GIOFFRÈ 1962, pp. 113-242; GRENDI 1968, pp. 593-640; CALEGARI 1970, pp. 13-55; CALEGARI 1973, pp. 79-148.

³ La documentazione presente nell'Archivio di Stato di Savona (ASSv) è compresa nei fondi *Notai Antichi* e *Curia Civile*. Per i *Notai Antichi* è stata adottata la nuova numerazione di cartulari e filze; quella dei notulari, ancora provvisoria, è contrassegnata con la lettera *b*.

⁴ NICOLINI 2018.

quantitativamente rilevante (1315) sino alla fine della relativa autonomia del Comune federato (1528), presentiamo qui il materiale riguardante lo scorcio del Cinquecento, dall'inizio del secolo sino al 1528. Esso è costituito da atti notarili e istruttorie processuali, tutti aventi per oggetto attività legate in qualche modo al commercio marittimo. Ci siamo concentrati su circa 710 documenti, riguardanti 284 imbarcazioni di grosso tonnellaggio, definite come *naves* o *barchie*, presenti nel porto cittadino. Le loro citazioni si riferiscono ad arrivi, soste alla fonda e partenze; nel corso degli anni, ma anche in anni singoli, un'imbarcazione può così comparire più di una volta. A differenza di quanto accade, ad esempio, nei contemporanei registri genovesi dei *Carati*, la nazionalità dei natanti è annotata in quasi tutti i casi⁵. Va detto, peraltro, che nel Medioevo non di rado la proprietà navale va incontro a trasferimenti fittizi legati a prestiti su pegno e che, in presenza di comproprietà frazionate e in mancanza di 'registri' sull'esempio di quelli moderni, la "bandiera" della nave non è sempre facilmente determinabile. Nella nostra serie, tuttavia, non sembra esistano ambiguità e quindi l'appartenenza di ogni imbarcazione ad una precisa area economico-politica è quasi sempre abbastanza chiara.

Risultati

All'interno della documentazione appena citata è stato possibile identificare la 'nazionalità' di 280 imbarcazioni, in media 9,7 all'anno, a fronte delle 39 registrate annualmente (solo in arrivo) dai *Carati* genovesi. Le elenchiamo qui di seguito, divise in liguri, mediterranee e atlantiche.

La prevalenza delle navi liguri e, fra di esse, quella assoluta delle navi savonesi non deve naturalmente stupire. È peraltro probabile che queste ultime siano in realtà circa una quarantina, alcune delle quali registrate più volte in occasione di differenti viaggi.

Fra i luoghi d'origine delle imbarcazioni rivierasche spiccano Varazze (14 presenze), Celle (8 presenze) e Albisola (4 presenze), tutti e tre facenti parte di un'unica Podesteria genovese, ma le cui attività sembrano gravitare, almeno in questi anni, nell'orbita economica savonese. Seguono poi Porto Maurizio con 5 presenze e, con una citazione ciascuna, Bergeggi, Finale, Portofino e Recco. Anche in questo caso, tuttavia, il numero di presenze è

⁵ I registri in questione si trovano nell'Archivio di Stato di Genova (ASGe), *San Giorgio* 38/1556 (1507), 38/1565 (1519), 38/1571 (1520), 38/1575 (1522), 38/1579 (1523), 38/1581 (1525), 38/1583 (1526), 38/1584 e 38/1585 (1527).

certo assai superiore a quello delle imbarcazioni interessate. Varazze, Celle e Albisola, in particolare, sono soprattutto rappresentate dalle molteplici iniziative delle famiglie Tasca, Bertolotto e Salomone, che probabilmente posseggono nel tempo da una a tre navi o *barchie* ciascuna.

Savonesi	75	26%	
Rivierasche	35	12,5%	
Genovesi	14	5%	totale 43,5%
Nizzarde	22	8%	
Catalano-Aragonesi (comprese Siciliane e Napoletane)	17	6%	
Marsigliesi e altre Francesi	8	3%	
Ragusee	8	3%	
Altre Mediterranee	3	1%	totale 21%
Basche	61	22%	
Portoghesi	14	5%	
Andaluse	7	2,5%	
Galiziane	5	1,5%	
Inglesì	5	1,5%	
Normanne	5	1,5%	
Zelandesi	1	0,5%	totale 34,5%
non identificate	3		
ignote	1		

Sorvoleremo per ora sulla modesta presenza di navi genovesi, riservandoci di discutere più avanti le ipotesi sul suo significato.

Fra le altre marine mediterranee prevale quella appartenente all'agglomerato portuale di Nizza e Villefranche-sur-Mer, cioè la facciata costiera dell'antica Contea annessa dai Savoia nel 1380 e destinata a rimanere a lungo l'unico sbocco al mare del loro stato⁶. Proprio in questo primo scorcio del Cinquecento, come dimostra inequivocabilmente la nostra documentazione, lo scalo nizzardo e la sua flotta si stanno imponendo come snodo cruciale

⁶ RUGGIERI 2006, pp. 96-98; VENTURINI 2015, pp. 43-55.

sulle rotte del Mediterraneo occidentale, in particolare quelle fra Cadice e la Liguria⁷.

Il gruppo navale catalano-aragonese presente nel nostro porto, proveniente da Barcellona, Palamós e Valencia, ma anche dai territori del Regno in Sicilia (Trapani, Lipari e Messina) e nel Napoletano (Napoli e Capua), è solo una piccola parte di quella che diventerà, nel corso degli anni, una delle più potenti flotte del secolo⁸.

L'arrivo di navi originarie della costa mediterranea francese (fra cui tre di Marsiglia e una di Hyères) sembra legato ad operazioni militari o di pirateria piuttosto che ad iniziative commerciali, e quindi allo svolgimento delle guerre d'Italia. Non a caso fra i capitani, oltre al marsigliese Victor Imbert, figura il corsaro Bertrand d'Ornesan, barone di Saint-Blancard⁹.

Solo otto fra le navi giunte a Savona appartengono alla flotta della croata Ragusa (oggi Dubrovnik), e quattro di esse attraccano insieme nel 1519. Recatisi davanti al vicario, i loro comandanti Marino da Lucca, Stefano Tomatis, Biagio di Marco e Tommaso *de Indo* fanno notare che la « natio Raguxiensis » non ha rappresentanti consolari in città e, avendone la facoltà, nominano loro console Cattaneo Ferrero, già rappresentante in città degli Spagnoli¹⁰. Questo fatto sembra indicare una rete di rapporti e di interessi ben maggiore di quanto appaia dalla nostra documentazione, o quanto meno la previsione di un loro ottimistico sviluppo. Ciò è in accordo con quanto sostenuto dalla letteratura corrente, che vede nel Cinquecento il secolo più florido della marina ragusea¹¹.

Venendo infine a considerare la parte più significativa di questo studio, osserviamo che una nave su tre presente nel porto di Savona fra il 1500 e il 1528 proviene dall'oceano Atlantico e, in particolare, più di una su cinque dai Paesi Baschi. A parte alcuni omissi e pochi non identificati, i luoghi d'origine più frequenti dei loro patroni sono San Sebastián (9 presenze) e Bilbao (6 presenze), seguiti da Rentería o Errentería e Portugaleta (3 pre-

⁷ NICOLINI 2018, pp. 875-877.

⁸ CEREZO MARTÍNEZ 1989, pp. 63-76.

⁹ DE LA RONCIÈRE 1906, pp. 154-159. Secondo Gioffré agli inizi del Cinquecento, escludendo il commercio del grano e del sale (non registrato dai *Carati*), le imbarcazioni marsigliesi e provenzali partecipano solo al piccolo cabotaggio verso Genova: GIOFFRÈ 1962, pp. 168-175.

¹⁰ ASSV, *Notai Antichi* 1066, 27 maggio 1519.

¹¹ TADIĆ 1962, pp. 242-251; KREKIĆ 1988, pp. 653-673; HAVRYLYSHYN - SRZENTIČ 2014, pp. 21-25, 33-54. Sui Ragusei a Genova nel Cinquecento cfr. GRENDI 1968, pp. 606, 612-613.

senze ciascuno), da Alzaga, Hondarribia o Fuenterrabia e Mutriku (2 presenze ciascuno) e da alcuni centri maggiori e minori non solo della costa ma anche dell'entroterra navarro: Azpeitia, Barakaldo, Castro Urdiales, Likona, Orio, Pamplona, Vitoria e Zarautz. Naturalmente l'accuratezza delle informazioni in possesso dei notai savonesi non fa che dimostrare da un lato la loro conoscenza della geografia economica della regione e dall'altro l'importanza rivestita dalle sue flotte, in una parola la grande attenzione riservata alla presenza basca nel porto cittadino. Anticipiamo dunque, a questo punto, l'osservazione di Jacques Heers, seppure riferita al secolo precedente, secondo il quale l'avvento della marina basca « ha occupato un posto essenziale nella vita economica del mondo mediterraneo nel XV secolo »¹².

Fra gli altri Atlantici primeggiano i Portoghesi (fra cui sette di Lisbona, uno di Lagos, di Madera e di Porto), comparsi dopo il 1505, quando il loro potere sulle rotte oceaniche si è ormai consolidato. Seguono gli Andalusi, cinque di Cadice e due di Siviglia, e i Galiziani o *Gallegos* (fra cui uno di La Coruña e uno di Muros). Una partecipazione totale del 9%, quasi una nave su dieci, forse non eclatante ma rappresentativa, anche a Savona, di quelle che Heers chiama 'nuove fortune', sviluppatasi nel tardo Medioevo lungo tutta la sponda atlantica della penisola iberica e destinate a grandi successi dopo le scoperte¹³.

Restano infine i 'Nordici', e cioè in questi anni, a parte l'isolato caso di un vascello zelandese su cui torneremo fra breve, gli Inglesi e i Normanni. Fra i primi, oltre una « navis Anglica » non meglio identificata presente in porto nel 1506, due patroni sono di Londra, uno forse di Norwich e l'ultimo di Plymouth o di Portsmouth¹⁴. Ma in realtà il porto di Savona ha già ospitato almeno sei imbarcazioni inglesi fra il 1486 e il 1497, un numero che sembra superiore a quello registrato a Genova¹⁵. Cinque navi normanne attraccano in città, tre insieme nel 1512, e di una sola conosciamo l'origine: quella di

¹² HEERS 1955, p. 323. Sul Cinquecento cfr. ODRIOZOLA OYARBIDE 1998, pp. 93-146.

¹³ HEERS 1978, pp. 163-168; TENENTI 1980, pp. 309-329; PÉREZ-MALLAÍNA BUENO 1983, pp. 307-331. Sulle navi portoghesi a Genova agli inizi del Cinquecento cfr. GIOFFRÉ 1962, pp. 129-138.

¹⁴ L'origine del capitano, « de Purmor », « de villa Pulmoi », « de Parmeos » e « de Parmees » nei nostri documenti, si può riferire a Plymouth o a Portsmouth, rispettivamente *Premua* e *Portamua* nelle carte nautiche medievali italiane: ASSV, *Notai Antichi* 71b, cc. 9r-10r, 90r-91r, 175v-177r; 399b, c. 6v.

¹⁵ NICOLINI 2007a, pp. 43-48; GIOFFRÉ 1962, pp. 120-121. Sulle prime navi inglesi nel Mediterraneo cfr. RUDDOCK 1951, p. 220 e sgg.

Stéphan Blanc de Caumont di Rouen che, insieme con Dieppe, rappresenta probabilmente il luogo di armamento di tutte le imbarcazioni.

* * *

Percepita dal nostro osservatorio savonese, l'attività delle marinerie atlantiche nel Mediterraneo è varia e complessa. Non di rado i carichi appaiono, per così dire, solo sullo sfondo dei nostri documenti, giacché le navi sono citate come presenti in porto o perché i loro capitani vi stanno riscuotendo i propri crediti. Quando invece vi sono informazioni disponibili, i Baschi si dedicano soprattutto al trasporto di grano dai *carricatori* della Sicilia, come già avveniva a Genova nel Quattrocento¹⁶. Navigando insieme con gli Andalusi e i Portoghesi da e per la Spagna, essi veicolano poi le merci che usualmente compongono l'interscambio ligure-iberico¹⁷. In realtà la molteplicità dei traffici si svolge lungo una affollata rotta che congiunge Cadice con Livorno e Civitavecchia, talvolta con triangolazioni maghrebine a Orano o Algeri, in cui Savona rappresenta spesso un semplice scalo.

Lungo la porzione tirrenica fra Civitavecchia e Livorno, alcune imbarcazioni normanne evidenziano un altro interessante modello di scambi: aringhe contro allume¹⁸. Affumicata ('rossa') o salata ('bianca'), l'aringa è stata al centro dell'economia e della dieta di intere nazioni del Nord e nel tardo Medioevo essa detta i ritmi stagionali nei porti normanni di Dieppe, Fécamp e Honfleur¹⁹. L'invio di grandi quantità di questi pesci nel Mediterraneo prima della Quaresima è certo uno dei simboli dei 'tempi nuovi'. La diretta origine normanna di questo commercio è confermata da altre testimonianze savonesi, che non contengono tuttavia espliciti riferimenti a trasporti marittimi: nel 1507 un Pierre Levaray di Rouen consegna sei botti di aringhe e nel 1519 un Pierre Vallet di Dieppe vende 1.825 «pisces arenghe rubie» (quindi affumicate) in casse e tre cantari di salmoni in cesti²⁰. In quanto all'allume, necessario all'industria tessile normanna, esso è citato direttamente come merce di scambio nel 1513 e implicito nello scalo del 1516 a Civitavec-

¹⁶ HEERS 1961, p. 282.

¹⁷ NICOLINI 2015, pp. 29-74.

¹⁸ ASSv, *Notai Ignoti* 51, 12 maggio 1513.

¹⁹ MOLLAT 1938, pp. 171-179; MOLLAT 1958, p. 121 e sgg.

²⁰ ASSv, *Curia Civile* 254, 26 maggio 1507; 320, 8 aprile 1519.

chia, il porto delle miniere pontificie della Tolfa²¹. Nel 1523 la nave di Miguel da Bermeo, un basco residente a Villefranche, e noleggiata da un mercante fiorentino per trasportare un carico di allume da Civitavecchia verso Rouen o Dieppe, cade nelle mani di una *barchia* basca a Lagos in Portogallo²².

All'altro capo della rotta Cadice, vera porta dell'Oceano, non è soltanto il terminale della navigazione nord-atlantica, come vedremo fra breve. Su di essa convergono infatti le merci provenienti dall'estremo Levante (l'oceano Indiano) e dal lontano Ponente, cioè dal Nuovo Mondo. Ecco allora che, trasbordati a Cadice da Lisbona o direttamente su navi portoghesi, a partire dal 1506 giungono a Savona « pipera et brazilia », pepe e legno di brasile, la famosa spezia e una materia colorante rossa, entrambe originarie dell'India orientale e del sud-est asiatico²³. Ma, a questo punto, i casi sono due. O essi provengono realmente dalle coste del Bengala (e questo è sicuro per il pepe), e allora ci ricordano che i Portoghesi hanno ormai da tempo aperto la via marittima attraverso il capo di Buona Speranza, per cui la porta del Mediterraneo verso il Levante non è più la sua facciata costiera siro-egiziana, ma il suo ingresso occidentale, cioè lo stretto di Gibilterra. Oppure il legno di brasile (o pernambuco) proviene dalle foreste vergini costiere di una nuova terra in cui cresce abbondante e a cui ha dato il nome: il Brasile, appunto.

Più tardi un'altra presenza, asburgica almeno dal punto di vista politico, ci dà un'ulteriore misura della navigazione tirrenica dei marinai del Nord. È quella di Johan Simonson di Zierikzee in Zelanda (« Iohannes Simone, vicinus de Xerexe in Zerlanda »), la cui nave « Margarethe » fa scalo a Savona nell'ottobre 1512, noleggiata da un mercante di Lucca per viaggiare da Cadice a Livorno e poi a Salerno²⁴.

Talvolta ci si dedica al piccolo commercio di cabotaggio: la nave di Martinez Sanchez Berria di Cadice, noleggiata da un Nizzardo e da un Savonese, nel 1501 fa sosta a Nizza per stivare doghe per botti, tavole di legno

²¹ ASSv, *Notai Antichi* 702, 7 aprile 1516.

²² ASSv, *Curia Civile* 363, 11 gennaio e 5 marzo 1526; *Notai Antichi* 70b, cc. 96v-97r. Un altro documento, relativo al viaggio di due navi basche da Civitavecchia a Rouen nel 1498, è stato rintracciato da Mollat nei National Archives inglesi: MOLLAT 1959, doc. XVI. Conferme di queste importazioni sono contenute nei registri notarili di Rouen: MOLLAT 1976, p. 420.

²³ ASSv, *Curia Civile* 248, 11 luglio 1506; 299, 4 settembre 1515; 301, 7 giugno e 12 luglio 1516; 308, 23 maggio 1517; *Notai Antichi* 532b, 28 giugno 1516; 289, 25 febbraio 1518. Sul fondamentale ruolo di Cadice per il commercio genovese primo-cinquecentesco cfr. GIOFFRÈ 1962, p. 230.

²⁴ ASSv, *Notai Antichi* 280, 14 ottobre 1512.

e carta (certo di produzione cuneese), poi a Cros-de-Cagnes per imbarcare altro legname e ad Aigues-Mortes per prendere a bordo tela, portando il tutto a Malaga²⁵. In altri rari casi si ha a che fare con rotte particolari, come quella percorsa nel 1506 dalla *barchia* «la Bastiana» di Domingo Lopez di Huarte presso Pamplona, che fa vela verso Palermo, Chio e Negroponte, per poi caricare sulla via del ritorno grano siciliano da portare a Savona²⁶. Nello stesso 1506, una «navis Anglica» parte da Savona con guado, sartiame e tela grezza di canapa da portare «ad partes orientales», termine con il quale si intende generalmente l'isola di Chio²⁷. Soprattutto in chiave simbolica, una nave inglese che salpa dalla Liguria alla volta dell'isola dell'Egeo, ripercorrendo la celebre rotta di Levante monopolio genovese sino a qualche decennio prima, ci offre un'altra plastica percezione dei nuovi equilibri e dei 'tempi nuovi' nel Mediterraneo.

Discussione

Come interpretare questi dati savonesi? Considerandoli per ora, *tout court*, come espressione della stessa congiuntura economica genovese, non si può non evidenziare il dato primario che ne emerge, e cioè la rimarchevole presenza delle imbarcazioni atlantiche, *in primis* quelle basche.

Esperti uomini di mare, i preferiti dai patroni genovesi come piloti per la navigazione atlantica nel tardo Trecento²⁸, i Baschi (questi «vagabondi» come li chiama Fernand Braudel) compaiono nel Mediterraneo forse già alla fine del XIII secolo, accontentandosi di traffici minori e ponendosi quindi come conduttori di flotte ausiliarie al servizio di Barcellona, Marsiglia e Genova. Quando, a metà del Quattrocento, la loro presenza si fa di colpo evidente, essi sono ormai vecchi frequentatori del bacino occidentale del Mare Interno²⁹. Indagando sulla documentazione notarile genovese, Heers ha rintracciato la presenza in porto di dodici imbarcazioni basche nel 1453, tredici all'anno dal 1457 al 1459, ben venti nel 1460; e si tratta certo, osserva

²⁵ *Ibidem*, 131, 11 maggio 1501.

²⁶ *Ibidem*, 160, 27 novembre 1506.

²⁷ *Ibidem*, 156b, cc. 130r-132v.

²⁸ Sui piloti baschi e castigliani a bordo delle navi genovesi nel Trecento cfr. LIAGRE DE STURLER 1969, docc. 308, 391, 403, 437, 488.

²⁹ BRAUDEL 1976, I, pp. 653-661; BRAUDEL 1981, p. 1874. Sui Baschi e gli altri marinai atlantici a Marsiglia cfr. BARATIER - REYNAUD 1951, p. 545 e sgg.; a Barcellona cfr. DEL TREPPO 1972, p. 110.

l'Autore, « di cifre minime, forse assai inferiori alla realtà »³⁰. Quanto basta per fargli affermare che esse sono « uno dei motori essenziali dell'economia genovese »³¹. Appare dunque assai difficile prestare credito agli otto registri dei *Carati* che, fra il 1507 e il 1527, qualificano esplicitamente come *biscayne* solo l'1,6% delle navi censite, cinque in tutto³²!

L'ascesa delle marinerie atlantiche nel Mediterraneo inizia dunque da lontano. Sotto quest'aspetto è ben evidente il ritardo dello scalo savonese rispetto a quelli più importanti. Basti pensare che la prime tracce documentali finora reperite si riferiscono alla nave di Gil Rodrigues *de Galicia*, giunta da Barcellona nel marzo 1417, e alla « navis Castellana » di Martin *de Bischaya*, all'ancora nel novembre 1422³³. Ma poi si verifica una crescita a dir poco spettacolare, come dimostra la tabella seguente: nel corso di un secolo la percentuale delle imbarcazioni atlantiche presenti nel porto di Savona aumenta di quasi ventiquattro volte.

1400-1420	1421-1440	1441-1460	1461-1480	1481-1500	1500-1528
1,45%	3,2%	13%	19,6%	28,7%	34,5%

Per quanto i dati obiettivi in nostro possesso siano modesti, non v'è dubbio che il segreto di questa crescita risieda in una maggiore competitività. L'impiego di imbarcazioni di medio tonnellaggio (i nostri documenti ne collocano la portata fra i 2.500 e gli 8.000 cantari, in media 250 tonnellate metriche), una gestione spartana e la provenienza da economie relativamente arretrate e quindi con minori prezzi interni permettono ai marinai atlantici di offrire noli a basso costo e di praticare così un'efficace concorrenza alle grandi marine mediterranee³⁴.

³⁰ HEERS 1955, p. 298.

³¹ HEERS 1961, pp. 282-283.

³² Queste tracce così modeste sono ragionevolmente dovute alla stessa specializzazione dei navigli baschi, di solito impegnati nel trasporto di merci (grano, sale, vino) sottoposte a un regime daziario diverso da quello dei *carati*. Non a caso, a parte i pochi registri superstiti della *cabella granorum*, altri rendiconti doganali più specifici come quelli del *Drietus Catalanorum* menzionano un maggior numero di imbarcazioni basche: forse una decina nel 1392-1393, almeno altrettante nel 1453: *Catalanorum 1* 1970; *Catalanorum 2* 1970.

³³ ASSv, *Notai Antichi* 488, c. 53v; 988, c. 204v.

³⁴ BRAUDEL 1976, 1, pp. 317-318.

All'inizio, dunque, i Baschi e i loro colleghi concorrono con successo con i Genovesi per accaparrarsi quote del medesimo mercato. È possibile che essi siano percepiti più come collaboratori che come competitori, semplici componenti di flotte ausiliarie. In seguito, tuttavia, essi si trovano davanti gli ampi spazi lasciati vuoti dagli stessi Genovesi.

Dopo aver studiato attentamente la documentazione cancelleresca, legislativa e fiscale della capitale ligure, Manlio Calegari colloca agli inizi del Cinquecento l'emergere di «una sottoutilizzazione delle navi» e, considerando che i cantieri navali sono in mano ai privati, ne deduce che costruzioni, costruttori e committenti «sono collegati esclusivamente alle richieste del mercato». Aumento dei rischi della navigazione e del costo dei materiali da costruzione, e quindi del prezzo degli investimenti, a fronte naturalmente di profitti che si riducono: incertezza e difficoltà sono chiaramente percepite dal governo dogale, che sul finire del 1515 non può che constatare il grave degrado della flotta cittadina. Il tutto mentre, osserva Calegari

«le marine ausiliarie ..., relegate in passato in funzione subalterna e che sovente affiancavano per proteggersi i colossi in navigazione, operavano ... un proprio autonomo decollo»³⁵.

Una delibera governativa del 1518 approva allora la costruzione di nuove imbarcazioni più piccole, le sole concorrenziali in quegli anni. «La grande flotta è finita», conclude l'Autore. «I capitali genovesi non hanno puntato sul settore armatoriale; ne sono anzi rifluiti»³⁶.

Solo tre anni dopo, tuttavia, lo stesso Calegari sembra correggere (o affinare) il tiro. Innanzitutto, egli osserva, la diminuzione del tonnellaggio medio delle singole imbarcazioni «è un fenomeno generale delle marine mediterranee ed extramediterranee» e «non corrisponde ... ad una crisi dell'armamento marittimo europeo e mediterraneo nel loro complesso e singolarmente, ma al contrario ad una loro espansione». E, con il pensiero alla situazione genovese, aggiunge che

«la diminuzione della portata media dopo il gigantismo del '400 e del primo '500 è semmai un segno evolutivo, per la verità uno dei pochi, che allineano i mediterranei alle innovazioni introdotte dai nordici»³⁷.

³⁵ CALEGARI 1970, pp. 45-47.

³⁶ *Ibidem*, p. 51.

³⁷ CALEGARI 1973, pp. 89-90.

Quindi, benché nel corso del secolo i costi delle costruzioni navali siano raddoppiati a Venezia, triplicati in Spagna e a Ragusa, sulla scorta di alcune prove il tonnellaggio delle flotte genovese e veneziana può essere considerato costante fra il 1450 e il 1560, mentre crollerà solo verso la fine del secolo³⁸. La chiave interpretativa risiede nelle conclusioni formulate da Calegari nel 1970. Quando egli scrive che la ‘grande flotta’ è finita si riferisce in realtà al drastico ridursi delle imbarcazioni maggiori a vantaggio di quelle minori: «un’altra flotta, anche più potente, è nata al suo posto, ma il suo ruolo è di gran lunga più modesto di quello assolto in passato», e tale comunque da non poter più garantire la supremazia marittima genovese³⁹.

La reale o apparente contraddittorietà delle due tesi ci sembra un invito a riprendere e ad approfondire lo studio di questi non facili argomenti. Resta il fatto, comunque, che in quegli anni ha luogo, sul piano commerciale, una svolta di univoca e incontestabile evidenza.

Conseguenza precoce, o concausa, della crisi delle grandi navi è infatti un drammatico ridimensionamento della navigazione genovese verso l’Inghilterra e le Fiandre: nel 1495 essa si arresta nella baia di Cadice, dove le merci in arrivo o in partenza vengono trasbordate su altre imbarcazioni⁴⁰. La nave di Jacopo Doria, giunta a Genova nel 1495 e già annotata in partenza dall’isola di Wight qualche mese prima dai doganieri di Southampton, è l’ultima registrata su questa rotta dai *Carati* genovesi⁴¹. I Savonesi ne erano stati esclusi già da oltre trent’anni⁴². Ha così termine la famosa ‘rotta di Ponente’ fra la capitale ligure e l’Atlantico del nord, inaugurata dalle galere genovesi nel lontano 1277 e che ha rappresentato un capolavoro di organizzazione marittimo-commerciale, portando annualmente, durante il regno di Enrico VI

³⁸ *Ibidem*, pp. 95-97, 108 e tab. VI.

³⁹ CALEGARI 1970, p. 51.

⁴⁰ La grande e tradizionale linea di Ponente, scrive Gioffré, «è praticamente abolita»: GIOFFRÉ 1962, p. 228. Carichi di cuoio irlandese su navi basche trasbordati a Cadice per Savona e per Livorno: ASSv, *Curia Civile* 294, 6 settembre 1514; *Notai Antichi* 71b, c. 1719v.

⁴¹ Southampton Civic Record Office (SCRO), *Port Books* 4/23, cc. 85r-86v; ASGe, *San Giorgio* 38/1555, c. 39r-v. Nell’agosto 1514 salpa da Southampton la nave di Bartolomeo Lercari con un carico di panni e lana: The National Archives (TNA), *Exchequer* 122/143/1, cc. 18r-v, 22v-23r.

⁴² Le ultime navi savonesi in Inghilterra sono quella di Giuliano Feo, salpata da Savona nel luglio 1459 e registrata in arrivo a Southampton il 28 dicembre, e quella di Corrado da Cuneo, ripartita dall’Inghilterra insieme con la precedente nel luglio 1460. ASSv, *Notai Antichi* 455b, 12 e 17 luglio 1459; TNA, *Exchequer* 122/141/38, rot. 1v; SCRO, *Port Books* 4/14, cc. 14r-15r.

(1422-1461) fra le dieci e le quindici grandi navi liguri nelle acque della Manica, con un carico medio di circa 7.000 tonnellate metriche di merci, superiore a quelli trasportati verso l'isola da tutte le altre flotte mediterranee messe insieme e il doppio del solo traffico veneziano. Una massa di prodotti (e di denaro) in grado di equilibrare la bilancia commerciale fra il Nord e il Sud dell'Europa e fra le due sponde del Mediterraneo ⁴³.

Qui, nell'Oceano, il posto dei Genovesi è preso dagli Atlantici. Non a caso, dopo il 1495, i registri doganali di Southampton testimoniano di mercanzie appartenenti a mercanti genovesi e caricate su navi iberiche ⁴⁴.

Vi sono tuttavia prove che, oltre i trasbordi a Cadice, la rotta sia ancora in esercizio e sia gestita *in toto* dalle stesse marinerie atlantiche. Disponiamo al riguardo di un documento inglese che ne dimostra una precocità certo imprevedibile. Una lettera datata agosto 1394 inviata dalla cancelleria dogale genovese a quella regia di Westminster (che evidentemente sta indagando al riguardo) certifica, sulla scorta di registri doganali oggi perduti, che il 1° agosto dell'anno precedente la nave basca di Ordoñez Sanchez di Bilbao era giunta a Genova con 87 *pokes* di lana caricati « in Londone in portu Thamisie » ⁴⁵. Nel Cinquecento, è il commercio del vino a muovere le imbarcazioni iberiche attraverso la Manica. Nel 1509 Alonso *de Viglies* di Muros, in Galizia, noleggia la sua *barchia* « Santa Maria del Camino » di 100 *toneladas* a Giacomo Curlo di Taggia per caricare ad Arma di Taggia o a Villefranche 50-60 botti di moscatello e, con scali ad Alicante e Cadice, trasportarle sino al Tamigi, « ad rivum seu flumen loci Tamizeie » ⁴⁶. Nel 1517 tocca al galiziano Roderigo *de Aria* di La Coruña recarsi per conto di due mercanti fiorentini nel golfo di San Fiorenzo in Corsica con la sua nave « Santa Maria del Rey » di 150 *toneladas* per imbarcarvi 200-300 botti di vino da recapitare a Londra, « in partibus Londres ad ripariam Tamixie de Ingreterra » ⁴⁷.

⁴³ Su questi aspetti, e relativa bibliografia, cfr. NICOLINI 2007b, pp. 215-327, e in particolare pp. 243-266.

⁴⁴ TNA, *Exchequer* 122/142/12, rot. 5v, 6v (1496); 122/143/1, cc. 15r, 18v, 21r (1514); 122/143/2, c. 25r (1516); SCRO, *Port Books* 4/25, c. 48r-v (1505); 4/28, cc. 23r-24v, 25r-27v, 59v-62v (1512-13); 4/29, cc. 110r-112v (1515). JAMES 1990, pp. 4, 6, 7, 9-11, 13, 31, 112, 114, 138, 155-157, 166-171, 239-241, 243-248, 254-256. In un caso il carico avviene su di una nave inglese: TNA, *Exchequer* 122/209/2, cc. 58v-59v (1501).

⁴⁵ TNA, *Special Collections* 1/43/77.

⁴⁶ ASSv, *Notai Ignoti* 49, 11 ottobre 1509. Una *tonelada* equivale a circa 20 cantari.

⁴⁷ ASSv, *Curia Civile* 308, 29 agosto e 3 settembre 1517.

Altri documenti testimoniano di navigazioni ancor più impegnative, al di là di quelle genovesi. Nel 1502 Sanchez *de Varzunglia* di Santandér noleggia a John Lingus di Galway la sua nave di 100 *tonnelli*, allora a Savona, per recarsi a imbarcare vino a Napoli, Castellammare di Stabia o Torre del Greco, quindi salpare alla volta di Cadice per far salire un pilota e poi raggiungere la città irlandese, dove consegnerà il carico a Dominic, padre di John⁴⁸. Nel marzo dell'anno seguente, nella casa savonese di Raffaele *de Signorio*, Jeanot Kirwan di Galway dichiara di essere salpato dall'Irlanda a bordo del naviglio del portoghese Bartholomeu Alfonso, giunto in Liguria dopo uno scalo a Malaga⁴⁹.

Conclusione: una finestra sul Mediterraneo?

Un'ultima questione resta probabilmente da porsi, e cioè quale sia (e se vi sia) una valenza mediterranea dei nostri dati savonesi. Parlando dei mutamenti della psicologia dei mercanti veneziani nel corso del Cinquecento, Ugo Tucci ne individua le cause nella

« smobilitazione delle forze commerciali e marittime alla quale condussero il lungo periodo di ristagno degli affari e la chiara coscienza della rivoluzione intervenuta nella struttura dei traffici internazionali ».

E dunque, prosegue,

« la crisi dei traffici aveva convogliato i capitali soprattutto verso le campagne, accelerando quella corsa agli investimenti terrieri che un po' in tutta Italia costituì uno dei motivi dominanti del secolo »⁵⁰.

In quegli stessi anni, gli fa eco Frederic Chaplin Lane, a Venezia « i nobili venivano prendendo maggiore interesse alla terra che al mare », e la loro città stava diventando « una potenza marittima di second'ordine ». E, nel frattempo, le navi di Ragusa « con i prezzi che praticavano ... sottraevano carichi ai veneziani in tutti i mari, persino nell'Adriatico »⁵¹.

Dopo avere esaminato nei dettagli i registri dei *Carati* fra il 1495 e il 1537, Domenico Gioffrè conclude che fra la seconda metà del XV secolo e il principio del XVI le marine atlantiche

⁴⁸ ASSV, *Notai Antichi* 160, 18 marzo 1502. Il *tonnello*, o *tonneau*, è probabilmente sinonimo della *tonelada*.

⁴⁹ ASSV, *Curia Civile* 237, 31 marzo 1503.

⁵⁰ TUCCI 1981, pp. 50, 55.

⁵¹ LANE 1978, pp. 288, 293, 437.

« fanno dappertutto la concorrenza ai Mediterranei lungo le coste atlantiche, poi finiscono per superarli. E Genova non era più in grado di affrontare e superare la sfavorevole congiuntura: già da quando le grandi scoperte si profilavano all'orizzonte della Storia la tradizionale funzione del trasporto comincia a sfuggirle ».

Unica alternativa è trasferire le sue immense ricchezze dall'armatoria alla finanza imperiale spagnola, o ai latifondi dei feudi nel Mezzogiorno italiano, specie quelli siciliani⁵².

Eppure, Braudel resta ottimista: almeno per tutto il Cinquecento, il Mediterraneo è ancora all'avanguardia, vivo, agile e dominante e capace di 'costruire' l'Atlantico e di profittare delle sue fortune. L'argento americano che invade Siviglia ne sarà un buon esempio. E in più, egli scrive,

« l'arrivo dei legni stranieri nel Mediterraneo corrisponderebbe ad un'assunzione di forze lavoro, ad un progresso economico quanto e più che una concorrenza (che pure resta evidente!); insomma, i nuovi venuti sono i testimoni di una nuova prosperità »⁵³.

Per questo, con la consueta sintetica eleganza, egli intitola un paragrafo della sua opera *L'Oceano alla scuola del Mediterraneo*.

Un'ulteriore osservazione finale, capace però di stimolarne altre, è dedicata alla presenza percentuale delle imbarcazioni liguri nel porto savonese, riassunta nella tabella seguente.

	1400-1420	1421-1440	1441-1460	1461-1480	1481-1500	1500-1528
imbarcazioni savonesi	60,9%	54,6%	27,7%	6,6%	22,3%	26%
imbarcazioni genovesi	27,5%	19,5%	33,1%	57,5%	26%	12,5%
imbarcazioni rivierasche	5,8%	4,7%	2,3%	1,6%	2,8%	5%
totale	94,2%	78,8%	63,1%	65,7%	51,1%	43,5%

Le oscillazioni, talvolta brusche, nei rapporti fra navi savonesi e genovesi vanno lette in un'ottica puramente locale: da un lato la crisi armatoriale del comune federato dopo il 1440, dall'altro l'aspro conflitto politico, l'aperta ostilità della capitale e l'inasprimento della sua lotta all'evasione fiscale agli inizi del Cinquecento⁵⁴. Resta comunque un dato inoppugnabile: un porto che, all'inizio del Quattrocento, è frequentato quasi esclusivamente dalle marine regionali

⁵² GIOFFRÈ 1962, p. 230-231; GRENDI 1968, p. 621.

⁵³ BRAUDEL 1976, I, pp. 230-231, 236, 653-654.

⁵⁴ PACINI 1990, pp. 237-261; NICOLINI 2009, pp. 31-36; NICOLINI 2011, pp. 80-83.

diventa, un secolo dopo, per oltre la metà luogo di attracco di vascelli stranieri, soprattutto di origine atlantica. Se ciò rappresenti un regresso (in chiave di protezione campanilistica di interessi locali) o un progresso (nell'ottica di un'apertura 'internazionale' al grande commercio) non è facile da stabilire in poche parole, e certo esula dagli obiettivi di questo studio. In ogni modo, la conclusione traumatica del conflitto con Genova, con la resa della città (29 ottobre 1528) e il successivo parziale interrimento del suo porto introdurranno nella vicenda economica una variabile imprevedibile ma decisiva, che ci impedisce di interrogarci sulla 'storia che non c'è stata'. Impossibile, dunque, applicare a Savona le ottimistiche parole dedicate da Braudel al Mediterraneo cinquecentesco.

Quali di questi dati sono applicabili a Genova? Pur con i 'distinguo' suggeriti da Calegari, l'opinione storica corrente è che nella capitale, nonostante tutto, la flotta del primo Cinquecento mantenga ancora la sua importanza. Anzi, sostiene Edoardo Grendi, «dopo un lungo periodo di 'alleggerimento'», essa «tende ad appesantirsi di nuovo» e, attorno alla metà del secolo, si ha il «periodo di massimo auge del traffico genovese nel porto di Genova», e quindi il «periodo più felice per la marina mercantile genovese nel Cinquecento»⁵⁵. Inoltre, è sempre Grendi che parla

«nel 1530 il traffico straniero, biscaglino, provenzale, raguseo e siciliano rappresenta meno di un quarto del traffico portuale. La percentuale è già nettamente più elevata che negli anni precedenti, quando le "marine ausiliarie" erano soprattutto le piccole unità biscaglino, non di rado di portata inferiore ai 1.500 cantari».

Negli anni seguenti la presenza straniera cresce e nel 1564 supera (56%) la metà del traffico portuale genovese. La capitale torna in testa nel 1568 e vi resta sino al 1586. Dopo, gli stranieri supereranno il 70%. «È chiaro», conclude Grendi, «che non si può più parlare di "marine ausiliarie"»: siamo ormai di fronte a «un ruolo di protagonista della marina straniera»⁵⁶. Sarà allora la volta dei 'Nordici', in questo caso soprattutto Fiamminghi e Olandesi (seguiti a distanza dagli Inglesi), la «fiumana del Nord» che dopo il 1590 invaderà il porto di Genova⁵⁷.

Percorrendo dunque un cammino assai simile, ma in anticipo forse di un cinquantennio, Savona sembra allora seguire il triste destino degli 'anelli deboli': ultimi nello sviluppo, primi nella recessione. Non sempre, cioè, la

⁵⁵ GRENDI 1968, p. 612; COSTANTINI 1978, p. 164.

⁵⁶ GRENDI 1968, p. 606.

⁵⁷ GRENDI 1971, pp. 25, 55.

precocità è segno di primato. Ma è anche vero che essa non significa necessariamente decadenza, come si ricava dall'ammirevole studio di Jacqueline Guiral-Hadziiossif dedicato al porto di Valencia. Qui, su 413 contratti di nolo stipulati fra il 1474 e il 1513 e indicanti l'origine dei patroni, si contano 192 Baschi (46,5%), 67 Andalusi (16%) e 46 Galiziani (11%)⁵⁸. Seppure nel contesto di una Spagna che si va unificando dinasticamente, fra Quattro e Cinquecento uno dei principali porti iberici mediterranei è dunque frequentato per quasi i tre quarti da imbarcazioni provenienti dall'Oceano.

Di certo, comunque (e qui ci riferiamo alla crisi del sistema navale genovese nell'Atlantico), nel corso del Cinquecento comincia a venir meno una parte di quelle «esportazioni invisibili», come le chiama Carlo Maria Cipolla, che avevano contribuito alla floridezza economica delle cosiddette 'repubbliche marinare' medievali, e cioè i servizi offerti dalle loro flotte⁵⁹. Mentre i capitali abbandonano il commercio per la finanza e cessano quindi di essere un'occasione di guadagno per molti, diventando una fonte di grande ricchezza per «una piccola schiera di speculatori e finanzieri» (come li chiama, non senza durezza, Roberto Sabatino Lopez⁶⁰), e ben prima che una crisi industriale senza precedenti condanni l'Italia alla decadenza, una sinistra avvisaglia del futuro si verifica allorché Genova e Venezia, le due superstiti 'repubbliche marinare', cominciano a perdere le loro marine.

FONTI

ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (ASGe)

San Giorgio, 38/1556 (1507), 38/1565 (1519), 38/1571 (1520), 38/1575 (1522), 38/1579 (1523), 38/1581 (1525), 38/1583 (1526), 38/1584 e 38/1585 (1527).

ARCHIVIO DI STATO DI SAVONA (ASSv)

Notai Antichi 131 (Pietro Corsario, 1500-1504), 160 (Tommaso Gallo, 1503-1507), 280 (Ottonobono Giordano II, 1512), 289 (Idem, 1518), 488 (Matteo de Guglielmis (1417-1422), 702 (Giacomo Pietro de Odino, 1516), 988 (Stefano Rusca, 1422), 1066 (Giacomo da Varzi, 1519).

Notai Ignoti 49 (1509), 51 (1512-1513), 70b (Simone Capello, 1526), 71b (Simone Capello, 1527), 156b (Federico Casteldelfino, 1506), 399b (Ottonobono Giordano II, 1527), 455b (Giuliano da Moneglia, 1459), 532b (Giacomo Pietro de Odino, 1516).

⁵⁸ GUIRAL-HADZIIOSSIF 1986, pp. 190-192.

⁵⁹ CIPOLLA 1952-1953, pp. 180-181.

⁶⁰ LOPEZ 1963, p. 716.

Curia Civile 237 (1503), 248 (1506), 254 (1507), 294 (1514), 299 (1515), 301 (1516), 308 (1517), 320 (1519), 363 (1526).

SOUTHAMPTON CIVIC RECORD OFFICE (SCRO)

Port Books 4/14 (1459-1460), 4/23 (1494-1495), 4/25 (1504-1505), 4/28 (1512-1513), 4/29 (1514-1515).

THE NATIONAL ARCHIVES (TNA)

Excheque, 122/141/38 (1459-1460), 122/142/12 (1496-1497), 122/143/1 (1489-1490), 122/143/2 (1516-1517), 122/209/2 (1500-1501).

Special Collections 1/43/77 (1394).

BIBLIOGRAFIA

AIRALDI 1986 = G. AIRALDI, *Genova e la Liguria nel Medioevo*, Torino 1986.

BARATIER - REYNAUD 1951 = E. BARATIER - F. REYNAUD, *Histoire du commerce de Marseille*, II, Paris 1951.

BRAUDEL 1976 = F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1976 (ed. orig. Paris 1966).

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

CALEGARI 1970 = M. CALEGARI, *Navi e barche a Genova fra il XV e il XVI secolo*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, « Miscellanea Storica Ligure », II/1 (1970=), pp. 13-55.

CALEGARI 1973 = M. CALEGARI, *Legname e costruzioni navali nel Cinquecento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova 1973, II, pp. 79-186.

Catalanorum 1 1970 = *Genova e Spagna nel XIV secolo. Il Drictus Catalanorum (1386, 1392-93)*, a cura di R. CALLURA CECCHETTI - G. LUSCHI - S.M. ZUNINO, Genova 1970 (Collana storica di Fonti e Studi, 5).

Catalanorum 2 1970 = *Genova e Spagna nel XV secolo. Il Drictus Catalanorum (1421, 1453, 1454)*, a cura di S.M. ZUNINO - N. DASSORI, Genova 1970 (Collana storica di Fonti e Studi, 6).

CEREZO MARTÍNEZ 1989 = R. CEREZO MARTÍNEZ, *Las rutas marítimas españolas en el siglo XVI*, in *España y ultramar hispánico hasta la Ilustración* (I Jornadas de Historia Marítima), Madrid 1989, pp. 63-76.

CIPOLLA 1952-1953 = C.M. CIPOLLA, *The Decline of Italy: the Case of a Full Matured Economy*, in « The Economic History Review », 2nd series, V (1952-53), pp. 178-187.

COSTANTINI 1978 = C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, in *Storia d'Italia*, diretta da G. GALASSO, IX, Torino 1978.

DE LA RONCIÈRE 1906 = C. DE LA RONCIÈRE, *Histoire de la marine française*, III, Paris 1906.

- DEL TREPPO 1972 = M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli 1972.
- GIOFFRÉ 1962 = D. GIOFFRÉ, *Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio (1495-1537)*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, V, Roma 1962, pp. 116-242.
- GRENDI 1968 = E. GRENDI, *Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento*, in « Rivista Storica Italiana », LXXX/II (1968), pp. 593-638.
- GRENDI 1971 = E. GRENDI, *I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXIII (1971), pp. 23-71.
- GUIRAL-HADZIOSSIF 1986 = J. GUIRAL-HADZIOSSIF, *Valence, port méditerranéen au XV^e siècle (1410-1525)*, Paris 1986 (« Publications de la Sorbonne, Série Histoire Moderne », 20).
- HAVRYLYSHYN - SRZENTIĆ 2014 = O. HAVRYLYSHYN - N. SRZENTIĆ, *Economy of Ragusa, 1300-1800. The Tiger of the Medieval Mediterranean*, Zagreb 2014.
- HEERS 1955 = J. HEERS, *Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle (d'après les Archives de Gênes)*, in « Bulletin Hispanique », LVII (1955), pp. 292-324.
- HEERS 1961 = J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961 (Affaires et Gens d'affaires, 24).
- HEERS 1978 = J. HEERS, *L'Occidente nel XIV e nel XV secolo. Aspetti economici e sociali*, Milano 1978 (ed. orig. Paris 1973).
- JAMES 1990 = T.B. JAMES, *The Port Book of Southampton, 1509-10*, Southampton 1990 (Southampton Record Series, 32-33).
- KREKIČ 1988 = B. KREKIČ, *Le port de Dubrovnik (Raguse), entreprise d'état, plaque tournante du commerce de la ville (XIII^e-XVI^e siècle)*, in *I porti come impresa economica*. Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (2-6 maggio 1987), a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1988 (Pubblicazioni dell'Istituto internazionale di storia economica F. Datini. Atti delle settimane di studio e altri convegni, 19), pp. 653-673.
- LANE 1978 = F.C. LANE, *Storia di Venezia*, Torino 1978 (ed. orig. Baltimore 1973).
- LIAGRE DE STURLER = 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.
- LOPEZ 1963 = R.S. LOPEZ, *Quattrocento genovese*, in « Rivista Storica Italiana », LXXV (1963), pp. 709-727.
- MOLLAT 1938 = M. MOLLAT, *La pêche à Dieppe au XV^e siècle*, in « Bulletin de la Société d'Émulation de Rouen et de la Seine Inférieure », Rouen 1938.
- MOLLAT 1958 = M. MOLLAT, *Notes et documents sur la pêche harenguière à Fécamp à la fin du XV^e siècle*, in *L'Abbaye Bénédictine de Fécamp: XIII^e centenaire*, Fécamp 1958, pp. 161-179.
- MOLLAT 1959 = M. MOLLAT, *Choix de documents relatifs à la Normandie pour servir à l'histoire du commerce maritime (XV^e-XVI^e siècles)*, in « Mélanges de la Société de l'histoire de Normandie », s. 16^e, Rouen 1959, pp. 109-176.
- MOLLAT 1976 = M. MOLLAT, *La draperie normande*, in *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana (nei secoli XII-XVIII)*. Atti della Seconda Settimana di Studi (10-16 aprile 1970), a cura di M. SPALLANZANI, Firenze 1976 (Pubblicazioni dell'Istituto internazionale di storia economica F. Datini. Atti delle settimane di studio e altri convegni, 2), pp. 403-421.

- NICOLINI 2007a = A. NICOLINI, *Le prime navi inglesi a Savona alla fine del Quattrocento*, in « Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria », n.s., XLIII (2007), pp. 35-57.
- NICOLINI 2007b = 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. 215-327.
- NICOLINI 2009 = A. NICOLINI, *Quattrocento savonese*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLIX/I (2009), pp. 19-56.
- NICOLINI 2011 = A. NICOLINI, *La Materia saoneise del 1440. Parte II: Le cause e le conseguenze*, in « Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria », n.s., XLVII (2011), pp. 71-94.
- NICOLINI 2015 = A. NICOLINI, *I Savonesi e l'ascesa della Spagna alla fine del Medioevo. Uomini, merci e navi*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., LV/II (2015), pp. 29-74.
- NICOLINI 2018 = A. NICOLINI, *Savona alla fine del Medioevo (1315-1528). Strutture, denaro e lavoro, congiuntura*, Novi Ligure 2018.
- ODRIOZOLA OYARBIDE 1998 = L. ODRIOZOLA OYARBIDE, *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVII*, in « Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco », 2 (1998), pp. 93-146.
- PACINI 1990 = A. PACINI, *I presupposti politici del "secolo dei genovesi". La riforma del 1528*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXX/I (1990).
- PACINI 2011 = A. PACINI, *"Poiché gli stati non sono portatili...". Geopolitica e strategia nei rapporti tra Genova e Spagna nel Cinquecento*, in *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, a cura di M. HERRERO SÁNCHEZ - YR. BEN YESSEF GARFIA - C. BITOSI - D. PUNCUH, Genova 2011 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., LI/II), pp. 413-458.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO 1983 = P.E. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, *Sevilla centro de la carrera de Indias y de la nautica española en el siglo XVI*, in *Andalucía y América en el siglo XVI*, a cura di B. TORRES RAMÍREZ - J.J. HERNÁNDEZ PALOMO (« Actas de las II jornadas de Andalucía y América »), Madrid 1983, pp. 307-331.
- PETTI BALBI 2003 = 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, pp. 233-324.
- RUDDOCK 1951 = A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton 1951 (Southampton Record Series, 1).
- RUGGIERI 2006 = A. RUGGIERI, *Nouvelle histoire de Nice*, Toulouse 2006.
- TADIČ 1962 = J. TADIČ, *Ragusa e il suo porto nel Cinquecento*, in « Archivio Storico Pugliese », XV (1962), pp. 242-251.
- TENENTI 1980 = A. TENENTI, *La formazione del mondo moderno, XIV-XVII secolo*, Bologna 1980 (« La civiltà europea nella storia mondiale », 2).
- TUCCI 1981 = U. TUCCI, *La psicologia del mercante veneziano nel Cinquecento*, in ID., *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna 1981, pp. 43-94.
- VENTURINI 2015 = A. VENTURINI, *Nice et Villefranche: ville et port (fin X^e-fin XIV^e siècle)*, in *Villes portuaires de Méditerranée occidentale au Moyen Âge. Îles et continents, XII^e-XV^e siècles*, a cura di J.-A. CANCELLIERI - V. MARCHI VAN CAUWELAERT, « Mediterranea. Ricerche Storiche. Quaderni », 26 (2015), pp. 43-55.
- VITALE 1955 = V. VITALE, *Breviario della storia di Genova. Lineamenti storici ed orientamenti bibliografici*, Genova 1955.

Sommario e parole significative - Abstract and keywords

Basandosi soprattutto su documenti savonesi e nella prospettiva dell'armamento navale, questo studio analizza un aspetto del cruciale passaggio dell'economia genovese da commerciale a finanziaria, avvenuto fra Quattro e Cinquecento. La progressiva diminuzione delle navi liguri nel porto di Savona, e il corrispondente marcato aumento di quelle atlantiche (soprattutto basche), dimostrano chiaramente il declino dell'armatoria genovese, precoce indice di cambiamento e del successivo declino economico italiano nell'Età Moderna.

Parole significative: Storia economica, Genova, Savona.

Being mainly based on Savonese documents and in a perspective of naval armament, this study explores a feature of the crucial changeover of Genovese economy from trade to finance, occurred between 15th and 16th centuries. Progressive decrease of Ligurian ships in Savonese harbour, and corresponding marked increase of Atlantic ones (especially Basque), clearly show decline of Genoese fleet, as an early indicator of change and of the subsequent economic downfall of Italy during the Modern Age.

Keywords: Economic History, Genoa, Savona.

INDICE

<i>Presentazione</i>	pag.	5
Tabula gratulatoria	»	7
<i>Gian Savino Pene Vidari</i> , Il percorso delle istituzioni di Storia Patria di Genova e Torino: il contributo di Dino Puncuh	»	9
<i>Simone Allegria</i> , <i>Rainerius tunc comunis Cortone notarius</i> . Contributo alla storia del documento comunale a Cortona nella prima metà del XIII secolo	»	23
<i>Fausto Amalberti</i> , Scorci di vita quotidiana a Ventimiglia (secc. XV-XVI)	»	57
<i>Serena Ammirati</i> , <i>Cum in omnibus bonis ...</i> Un inedito frammento berlinese tra papirologia e paleografia	»	79
<i>Michele Ansani</i> , Pratiche documentarie a Milano in età carolingia	»	95
<i>Giovanni Assereto</i> , Genova e Francesco Stefano (1739)	»	113
<i>Michel Balard</i> , I Giustiniani: un modello degli 'alberghi'?	»	131
<i>Laura Balletto</i> , Brevi note su Antonio Pallavicino, vescovo di Chio (1450-1470)	»	141
<i>Ezio Barbieri</i> , Frammenti e registri notarili pavesi e vogheresi del Trecento presso l'Archivio di Stato di Pavia	»	163
<i>Enrico Basso</i> , L'affermarsi di un legame commerciale: Savona e la Sardegna all'inizio del XIV secolo	»	183
<i>Denise Bezzina</i> , The two wills of Manuele Zaccaria: protecting one's wealth and saving one's soul in late thirteenth-century Genoa	»	205
<i>Carlo Bitossi</i> , Assassinio politico o vendetta? La morte di Gian Pietro Gaffori e la rivoluzione corsa (1753)	»	231

<i>Marco Bologna</i> , «Non ha la minima idea, cara, di quanto c'è sepolto nella mia vita». Note esplicative sui processi di formazione degli archivi di persone	pag. 253
<i>Roberta Braccia</i> , Spedizionieri, vetturali e navicellai: considerazioni su due <i>discursus legales</i> del Settecento	» 265
<i>Paolo Buffo</i> , Spunti cancellereschi e autonomie dei redattori nella documentazione del principato sabaudo (secoli XII e XIII): nuove proposte di indagine	» 285
<i>Marta Calleri</i> , Un notaio genovese tra XII e XIII secolo: Oberto scriba <i>de Mercato</i>	» 303
<i>Maria Cannataro † - Pasquale Cordasco</i> , Per la storia della chiesa di Taranto nel XIV secolo	» 325
<i>Cristina Carbonetti Vendittelli</i> , Il <i>Breve de terris et vineis et silvis que sunt Sancte Agathe</i> . Un inventario romano di beni fondiari del XII secolo	» 343
<i>Maela Carletti</i> , Il Protocollo di San Benvenuto amministratore e vescovo della Chiesa di Osimo (1263-1282). Un primo resoconto	» 359
<i>Carlo Carosi</i> , Riflessioni su un singolare contratto di commenda	» 381
<i>Antonio Ciaralli</i> , Documenti imperiali tra realtà e contraffazione. La pretesa cessione a Nonantola del monastero di Santa Maria di Valfabbrica	» 395
<i>Diego Ciccarelli</i> , I Genovesi a Palermo: la <i>Capela Mercatorum Ianuensium</i> (sec. XV)	» 419
<i>Luca Codignola</i> , Ceronio, Rati, e le prime relazioni tra Genova e il Nord America, 1775-1799	» 439
<i>Lia Raffaella Cresci</i> , Provvidenza divina o sorte? Un problema irrisolto nell'opera storica di Leone Diacono	» 459
<i>Davide Debernardi</i> , I papiri della Società Ligure di Storia Patria	» 477
<i>Corinna Drago Tedeschini</i> , <i>Le societates officii scriptoriae</i> nei libri <i>instrumentorum</i> dell'Archivio della Romana Curia (1508-1510)	» 489

<i>Bianca Fadda - Alessandra Moi - Marco Palma - Andrea Pergola - Roberto Poletti - Mariangela Rapetti - Cecilia Tasca, Laocoontis simulacrum hoc ... vidi: una nota manoscritta nell'incunabolo 15 della Biblioteca Universitaria di Cagliari</i>	pag. 513
<i>Bianca Fadda - Cecilia Tasca, La Sardegna giudiciale nell'Archivio del Capitolo di San Lorenzo di Genova e un 'nuovo' documento di Barisone I d'Arborea</i>	» 523
<i>Riccardo Ferrante, Legge, giustizia, e sovranità nella Francia del secondo Cinquecento. Appunti per una storia della 'legalità' in Europa continentale</i>	» 549
<i>Paolo Fontana, «Lo specchio della vita» di madre Maria Agnese di Gesù (1693-1761). Monachesimo femminile e direzione spirituale nel Carmelo genovese del Settecento</i>	» 561
<i>Maura Fortunati, Mediazione ed arbitrato a Savona nel primo basso medioevo</i>	» 587
<i>Fausta Franchini Guelfi, Nuovi documenti per Francesco Maria Schiaffino in San Siro a Genova-Nervi e per il patrimonio artistico della casaccia di Santa Maria di Caprafico</i>	» 605
<i>Stefano Gardini - Mauro Giacomini, Venticinque anni di consumi e produzioni culturali: aspetti quantitativi e spunti qualitativi dal database della sala di studio dell'Archivio di Stato di Genova (1991-2016)</i>	» 619
<i>Bianca Maria Giannattasio, Il cibo ed i Romani: un rapporto complesso</i>	» 669
<i>Antoine-Marie Graziani, «Si è risposto a Lutero e si risponde ogni giorno agli eretici»: Pier Maria Giustiniani l'antijustificateur</i>	» 681
<i>Ada Grossi, Le cariche comunali lodigiane fino al 1300: note a margine degli Atti del comune di Lodi</i>	» 705
<i>Paola Guglielmotti, La storia dei 'non genovesi' dall'anno 2000: il contributo dei medievisti attivi nel contesto extraitaliano agli studi sulla Liguria</i>	» 727
<i>Valeria Leoni, Il Collegio dei notai di Cremona e le origini dell'archivio notarile</i>	» 751

<i>Sandra Macchiavello</i> , Repertorio dei notai a Genova in età consolare (1099-1191)	pag. 771
<i>Marta Luigina Mangini</i> , Parole e immagini del perduto <i>Liber instrumentorum porte Cumane</i> (Milano, metà del secolo XIII)	» 801
<i>Paola Massa</i> , La gestione tecnico-organizzativa di un 'edificio da carta' a metà Seicento	» 825
<i>Patrizia Merati</i> , Produzione e conservazione documentaria tra X e XI secolo in area lariana: il notaio <i>Teodevertus</i> e la sua clientela laica	» 851
<i>Bianca Montale</i> , Politica e amministrazione a Genova dall'Unità a Porta Pia	» 879
<i>Angelo Nicolini</i> , Nel porto di Savona, 1500-1528: una finestra sul Mediterraneo?	» 899
<i>Antonio Olivieri</i> , L'ospedale di Sant'Andrea di Vercelli nei decenni a cavallo tra Due e Trecento. L'acquisizione di patrimoni connessi con l'esercizio del credito e i suoi riflessi archivistici	» 923
<i>Sandra Origone</i> , Rodi dei Cavalieri e i Genovesi	» 947
<i>Arturo Pacini</i> , Algeri 1541: problemi di pianificazione strategica di un disastro annunciato	» 965
<i>Martina Pantarotto</i> , <i>Vox absentiae</i> : tracce di un archivio conventuale disperso e distrutto. Santa Maria delle Grazie di Bergamo (OFM Obs.)	» 993
<i>Alberto Petrucciani</i> , L'«altra» biblioteca Durazzo: un catalogo (quasi) sconosciuto	» 1005
<i>Giovanna Petti Balbi</i> , Tomaso Campofregoso, uomo di cultura, bibliofilo, mecenate	» 1023
<i>Luisa Piccinno</i> , Grandi porti e scali minori nel Mediterraneo in età moderna: fattori competitivi e reti commerciali	» 1045
<i>Vito Piergiovanni</i> , Il valore del documento alle origini della scienza del diritto commerciale: Sigismondo Scaccia giudice a Genova nel XVII secolo	» 1061
<i>Valeria Polonio</i> , Battaglie fiscali nel tardo Quattrocento genovese: clero e laici	» 1069

- Marco Pozza*, Viviano, *scriptor, notarius et iudex*: un notaio al servizio della cancelleria ducale veneziana (1204-1223) pag. 1093
- Maria Stella Rollandi*, Questioni di confine e regime delle acque. Matteo Vinzoni e il feudo di Groppoli in Lunigiana (1727-1760) » 1111
- Antonella Rovere*, Una ritrovata pergamena del secolo XII e il suo contesto di produzione » 1137
- Valentina Ruzzin*, *Inventarium conficere* tra prassi e dottrina a Genova (secc. XII-XIII) » 1157
- Eleonora Salomone Gaggero*, *Hic jacet corpus Quintii Martii Rom. Coss.* La spedizione del console Q. Marcio Filippo contro i Liguri Apuani fra fantasia e realtà » 1183
- Anna Maria Salone Gobat*, La Val Grue. Brevi notizie storiche sui paesi della valle » 1207
- Rodolfo Savelli*, Virtuosismi in tipografia. A proposito di tre edizioni del *Corpus iuris civilis* (1580-1587) » 1227
- Lorenzo Sinisi*, Processo e scrittura prima e dopo il Concilio Lateranense IV: alcune considerazioni » 1251
- Francesco Surdich*, Gli indigeni della Terra del Fuoco nel diario di viaggio di Charles Darwin » 1277
- Caterina Tristano*, I percorsi della spiritualità sui fogli di un libro: il Salterio di san Romualdo a Camaldoli » 1291
- Gian Maria Varanini*, Una riunione della *curia vassallorum* del monastero di Santa Maria in Organo di Verona nel 1260. Pratiche feudali, lessico 'comunale' » 1341
- Marco Vendittelli*, I *Capitula* del castello di Carpineto nel Lazio del 1310 » 1357
- Stefano Zamponi*, Gli statuti di Pistoia del XII secolo. Note paleografiche, codicologiche, archivistiche » 1367
- Andrea Zanini*, Filantropia o controllo sociale? Le opere assistenziali di un feudatario del Settecento » 1387

QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

DIRETTORE

Carlo Bitossi

COMITATO SCIENTIFICO

GIOVANNI ASSERETO - MICHEL BALARD - CARLO BITOSSI - MARCO BOLOGNA -
STEFANO GARDINI - BIANCA MARIA GIANNATTASIO - PAOLA GUGLIELMOTTI -
PAOLA MASSA - GIOVANNA PETTI BALBI - VITO PIERGIOVANNI - VALERIA
POLONIO - † DINO PUNCUH - ANTONELLA ROVERE - FRANCESCO SURDICH

Segretario di Redazione

Fausto Amalberti

✉ redazione.slsp@yahoo.it

Direzione e amministrazione: PIAZZA MATTEOTTI, 5 - 16123 GENOVA
Conto Corrente Postale n. 14744163 intestato alla Società

🖨 <http://www.storiapatriagenova.it>

✉ storiapatria.genova@libero.it

Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-45-1 (a stampa)

ISSN 2421-2741 (a stampa)

ISBN - 978-88-97099-48-2 (digitale)

ISSN 2464-9767 (digitale)

finito di stampare dicembre 2019

Status S.r.l. - Genova

ISBN - 978-88-97099-45-1 (a stampa)

ISBN - 978-88-97099-48-2 (digitale)

ISSN 2421-2741 (a stampa)

ISSN 2464-9767 (digitale)