

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.

Grandi porti e scali minori nel Mediterraneo in età moderna: fattori competitivi e reti commerciali

Luisa Piccinno

piccinno@economia.unige.it

1. Le reti commerciali e la funzione dei porti

Nel corso della prima Età moderna, grazie alla rivoluzione commerciale avvenuta due secoli prima e ai conseguenti mutamenti intervenuti nel trasporto marittimo, nella circolazione delle merci e dei capitali, vaste zone dell'Europa occidentale registrano profonde modificazione in campo economico e sociale. La popolazione inizia lentamente ad aumentare e a concentrarsi sempre più nei centri urbani; parallelamente, crescono il volume e la varietà dei prodotti oggetto di scambio e la rete dei traffici via mare si amplia fino a comprendere il Nuovo Mondo¹. In questo nuovo scenario, definito da alcuni studiosi l'era della prima globalizzazione², molte città portuali, con la loro vitalità e la fitta rete di rapporti economici che le caratterizza, rafforzano la loro posizione e assurgono al ruolo di protagoniste, diventando punti nodali di *network* che si estendono dal mare alla terraferma, ciascuna con peculiarità e funzioni specifiche. Il fenomeno coinvolge sia i grandi porti del Mediterraneo e del Nord Europa che gli scali minori (definiti tali sia per dimensioni che per volumi di traffico), la cui attività è spesso ausiliaria rispetto ai primi³. Accanto alle rotte di traffico principali, assumono così importanza anche le relazioni tra queste e il commercio locale e quindi fra il trasporto a lungo raggio, da un lato, e la navigazione di cabotaggio e i trasporti interni dall'altro. L'attività mercantile determina inoltre la costituzione di strutture organizzative complesse che vedono l'impiego di agenti e intermediari attivi in tutte le principali piazze europee, ma sovente anche in regioni che possono essere definite periferiche. Questo processo di pro-

¹ Sulla rivoluzione commerciale del 1300 e sugli sviluppi di tale fenomeno nel corso dell'età moderna si veda BLOCKMANS - WUBS-MROZEWICZ 2017, pp. 450-453.

² FLYNN - GIRALDEZ 2004, p. 83; DE VRIES 2010, pp. 710-733.

³ Sul concetto di scalo minore, inteso come qualsiasi approdo atto a fornire riparo alle imbarcazioni, v. ASSERETO 1988, p. 223.

gressiva globalizzazione dell'economia, al quale si affiancano la nascita e il consolidamento dei grandi stati nazionali e le nuove politiche mercantiliste, provoca a sua volta una crescente importanza del ruolo delle istituzioni, chiamate a regolamentare e a gestire volumi di traffico via via crescenti.

Se si focalizza l'attenzione sui porti in quanto poli di attrazione di merci, persone e capitali, è possibile effettuare una classificazione degli stessi sulla base della funzione ricoperta all'interno della rete di cui costituiscono i punti nodali e verificare altresì in quale misura il commercio marittimo ha favorito lo sviluppo di modelli di portualità simili anche in realtà molto lontane tra loro. A tal fine è necessario superare il tradizionale approccio storiografico basato sulle relazioni tra gli stati; inoltre, nonostante il progressivo spostamento del baricentro dei traffici verso occidente in seguito alla scoperta del Nuovo Mondo, il Mediterraneo non può essere considerato un mare periferico, ma uno spazio dinamico all'interno del quale ciascun approdo o città portuale è parte integrante di una rete mercantile più estesa grazie all'apertura delle rotte transoceaniche e al conseguente sviluppo dei porti atlantici.

Questo approccio è alla base di alcuni studi recenti, i quali, partendo dal concetto di *commercial network*⁴, hanno sviluppato modelli di analisi innovativi incentrati sul ruolo dei porti all'interno di tale sistema e sulle loro peculiarità. Tra questi si segnala il volume collettaneo edito da Wim Blockmans, Mikhail Krom e Justyna Wubs-Mrozewicz avente ad oggetto il commercio marittimo nel continente europeo fra tardo medioevo e prima età moderna⁵. Sotto il profilo metodologico, tale lavoro prende in considerazione 18 punti nodali, ovvero 18 porti europei individuati in modo da rappresentare l'intera rete mercantile che si estende lungo tutto il continente. L'obiettivo è stato quello di ottenere un insieme di casi di studio significativi sulla base della funzione ricoperta da ogni scalo rispetto al sistema economico nazionale ed internazionale, prescindendo quindi dall'aspetto dimensionale e cercando di capire come le reti di commercio locale si sono integrate in una rete mercantile più vasta che comprende non solo le due sponde del Mediterraneo, ma anche il Mar Nero, l'Atlantico, il Baltico e il Mare del Nord. A tal fine, i porti europei sono stati classificati in quattro categorie, individuate sulla base della tipologia di traffico che li caratterizza, ma al contempo suscettibili di so-

⁴ CARACAUSI - JEGGLE 2014, pp. 1-12.

⁵ *Routledge Handbook of Maritime Trade* 2017.

vrapposizioni. Questo schema concettuale risulta particolarmente utile, non solo per approfondire l'analisi di alcuni dei casi trattati all'interno del volume, ma anche per effettuare un confronto tra questi ed altre realtà non prese in considerazione dallo studio in oggetto. Più precisamente, i 18 scali individuati – ovvero Venezia, Alessandria, Ragusa, Genova, Marsiglia e Valencia per l'area Mediterranea, Lubeca, Danzica, Tallin, Novgorod e Pskov per il Baltico, Lisbona, La Rochelle, l'estuario della Schelda, Londra, Aberdeen e Bergen per l'Atlantico e il Mare del Nord – sono così classificati:

- porti con funzione primaria di collegamento tra la produzione locale/regionale di alcuni beni e il mercato di sbocco oltremare;
- porti di transito lungo le rotte principali di traffico;
- porti di collegamento tra le reti mercantili intercontinentali e il mercato europeo;
- grandi città portuali, ovvero grandi porti/emporio, in quanto centri di importazione e redistribuzione di una grande varietà di merci⁶.

La prima categoria comprende porti quali La Rochelle e Bergen che costituiscono un polo di attrazione e di successiva esportazione della produzione proveniente dal retroterra di riferimento, sovente di elevato valore aggiunto, la cui estensione può essere più o meno ampia in funzione della morfologia del territorio, della sua economia e del contesto politico. La medesima funzione è ad esempio ricoperta anche da numerosi porti del sud Italia, tra cui quelli della Sicilia per l'esportazione di cereali e seta grezza, ma anche gli approdi della Puglia, dove confluisce la locale produzione di cereali, olio e altri prodotti dell'agricoltura mediterranea. La funzione di questi scali, che risponde pienamente al concetto di 'portualità diffusa' elaborato da Biagio Salvemini con specifico riferimento all'Italia meridionale⁷, tende però a variare nel tempo in conseguenza dei cambiamenti politici che caratterizzano tali regioni nel corso dell'Età moderna. È questo il caso dei porti del regno di Napoli, divenuti importanti basi commerciali in epoca aragonese, per poi essere relegati per lungo tempo al ruolo di avamposti militari a seguito della conquista spagnola del 1503; solo nel XVIII secolo, con la dominazione austriaca prima e le politiche mercantiliste attuate in seguito

⁶ BLOCKMANS - KROM - WUBS-MROZEWICZ 2017, pp. 8-9.

⁷ CARRINO - SALVEMINI 2006, pp. 209-254.

da Carlo I di Borbone, si assiste ad una ripresa dei traffici e ad un rinnovato interesse per la funzionalità di questi scali ⁸.

La seconda include tutti quegli scali che godono di una posizione favorevole in quanto situati lungo le rotte principali che attraversano il Mediterraneo e che lo collegano con il Nord Europa, o che collegano le coste atlantiche con il Baltico. Essi rappresentano sovente una tappa intermedia ideale per concludere affari e vendere merci destinate al mercato locale, per caricare nuovi prodotti, o, più semplicemente, per fare rifornimento di provviste o ripararsi dal cattivo tempo. Tra questi, oltre a Valencia e Lisbona, figurano Palma di Maiorca, Siviglia, Bilbao, che rappresentano importanti scali di transito per le navi dirette a Bruges, Anversa, Londra e verso i porti del Mare del Nord.

Per ciò che concerne invece i nodi di collegamento tra le due sponde del Mediterraneo e tra quest'ultimo e le reti mercantili intercontinentali, tale funzione è indubbiamente svolta da Alessandria d'Egitto, dai principali porti del Maghreb, ovvero Tunisi e Algeri, ma anche da alcuni scali minori localizzati lungo le coste barbaresche non lontano da questi ultimi. Tra questi si segnala Tabarca, che, come si vedrà in seguito, nonostante le dimensioni ridotte, per la sua localizzazione strategica riveste un ruolo di primo piano.

L'ultima categoria individuata è costituita dalle grandi città portuali, ovvero dai grandi porti/emporio, in quanto centri di importazione e di redistribuzione di prodotti coloniali, di beni alimentari e materie prime sia per soddisfare i bisogni della popolazione locale e del proprio *hinterland*, sia per remunerativi flussi di riesportazione. Tra queste vanno sicuramente annoverate Genova, Venezia, Marsiglia, Barcellona in area mediterranea, ma anche Bruges, Anversa, Amsterdam, Danzica per ciò che concerne il Nord Europa. Queste città sono punti nodali di vaste reti di traffici che tendono ad intensificarsi nel corso dell'Età moderna, grazie al già menzionato incremento demografico e all'apertura delle nuove rotte oceaniche. Questi fattori, a cui si aggiunge il consolidamento dei grandi stati nazionali e la conseguente attuazione di politiche mercantiliste, determinano significativi mutamenti sotto il profilo del commercio marittimo europeo, il cui asse principale si sposta verso le coste atlantiche. La perdita di centralità del Mediterraneo e dei suoi porti non provoca però il loro declino: come si vedrà più specificamente in seguito per il caso genovese, essi muteranno in parte il lo-

⁸ SIRAGO 2004, pp. 19-39.

ro ruolo nel *network* mercantile continentale e, in linea generale, pur non registrando volumi di traffico paragonabili agli scali nord europei, trarranno comunque vantaggio dal generale incremento dei traffici.

Come già precisato, si tratta di porti di grandi dimensioni, in grado di sopportare e gestire rilevanti volumi di traffico e quindi dotati di infrastrutture adeguate e di un'organizzazione complessa sotto il profilo operativo/gestionale. Le città portuali, con la fitta rete di rapporti economici e sociali che le caratterizza, diventano poli di attrazione per mercanti, uomini d'affari e maestranze specializzate. Sul piano urbanistico esse si modificano in funzione di tale cambiamento, ma in alcuni casi gli spazi destinati all'attività portuale sembrano seguire uno sviluppo autonomo rispetto al resto della città: d'altra parte, come afferma Ennio Poleggi nello spiegare la distinzione tra 'città con porto' e 'città portuale', lo sviluppo di un porto non necessariamente determina la nascita di una città portuale, cioè non sempre provoca una trasformazione significativa del paesaggio urbano⁹.

2. Fattori competitivi in ambito portuale: il caso genovese

Al fine di valutare l'importanza e la funzione di ciascun porto all'interno della vasta e fitta rete mercantile europea è necessario prendere in considerazione cinque fattori competitivi che risultano cruciali nel determinare la tipologia e l'intensità dei traffici che lo contraddistinguono. Essi sono costituiti dalla localizzazione, dalle caratteristiche del retroterra, dalla densità dei collegamenti con gli altri scali, dal contesto politico/istituzionale, dal grado di apertura nei confronti dei forestieri e dall'efficienza nella gestione e risoluzione dei conflitti in materia mercantile¹⁰.

I primi due elementi sono innanzi tutto legati alla morfologia del territorio all'interno del quale il porto è situato. Al di là della già menzionata localizzazione in posizione più o meno strategica rispetto alle principali direttrici di traffico, bisogna inoltre considerare se si tratta di un porto naturale o se necessita di interventi di messa in sicurezza attraverso la costruzione di infrastrutture a difesa delle aree di approdo; se è situato lungo la costa o all'interno di un fiume o di una laguna e, di conseguenza, se presenta o meno problemi di accessibilità a causa della scarsa profondità dei fondali. Si devono infine

⁹ POLEGGI 1989, pp. 7-9.

¹⁰ BLOCKMANS - KROM - WUBS-MROZEWICZ 2017, p. 1.

valutare la facilità dei collegamenti tra il porto in oggetto e il retroterra, oltre che le peculiarità di quest'ultimo sotto il profilo economico. Più precisamente, bisogna verificare se al suo interno si producono beni esclusivamente destinati all'approvvigionamento della città portuale o anche all'esportazione. Un retroterra povero di risorse e/o difficilmente raggiungibile per la presenza di ostacoli naturali non necessariamente incide in negativo sul traffico portuale, in quanto può costituire la spinta per cercare attraverso le vie marittime ciò che la terra non è in grado di offrire, instaurando quindi intensi rapporti commerciali con altri porti per ottenere i beni per il sostentamento della popolazione. È questo il caso delle due antiche repubbliche marinare Genova e Venezia, ma, sotto taluni aspetti, anche di Ragusa, il cui immediato retroterra si presenta povero di generi di sostentamento ma ricco di foreste dalle quali poter ricavare la materia prima per una fiorente attività cantieristica.

La densità dei collegamenti con gli altri scali si ripercuote ovviamente sul volume del traffico movimentato all'interno di ciascun porto e ne influenza positivamente il posizionamento all'interno di una ipotetica scala gerarchica basata su tale parametro. Utilizzando questo approccio, però, bisogna fare attenzione a non sovrastimare il peso del commercio e dei collegamenti a lungo raggio rispetto ai traffici locali e alla navigazione di cabotaggio, i quali, come noto, risultano sovente più difficili da quantificare ma non per questo meno rilevanti. Inoltre, devono essere tenuti nella dovuta considerazione, in quanto determinanti per l'operatività di uno scalo, elementi quali il contesto politico-istituzionale dello stato e/o della città nella quale esso è situato ed i rapporti con gli altri stati, il suo grado di autonomia sotto il profilo gestionale rispetto all'autorità centrale, le strategie attuate per attirare traffici (si pensi ad esempio alla concessione del diritto di portofranco, alla stipulazione di accordi commerciali con altri paesi, alle politiche di approvvigionamento di beni destinati alla popolazione locale, o, più in generale, alle politiche fiscali e doganali), nonché il tessuto sociale, la dinamicità degli uomini d'affari e della classe mercantile locale, il grado di apertura nei confronti degli stranieri. Infine, anche l'amministrazione, la funzionalità e il grado di autonomia del sistema giudiziario in ambito marittimo-portuale, specialmente in termini di rapidità nella risoluzione dei conflitti (dispute tra mercanti, questioni assicurative, pratiche di avaria, ecc.) sono elementi che incidono sull'efficienza di uno scalo e, di conseguenza, sulla sua competitività.

Applicando tale modello di analisi al caso genovese, è possibile porre in evidenza una serie di elementi utili al fine di comprendere l'importanza e la funzione del porto della Dominante nel Mediterraneo in quanto punto nodale di una rete mercantile che, tra la fine dell'Età medievale e la prima Età moderna, si amplia e muta la propria struttura grazie all'intensificazione dei traffici e all'emergere di nuovi punti nodali localizzati in posizione strategica rispetto a questo nuovo scenario ¹¹.

Sotto il profilo della localizzazione, il porto in oggetto, pur essendo situato in posizione favorevole al centro del Mediterraneo, non è certamente un punto di transito obbligato lungo le vie marittime che attraversano il Tirreno in quanto è situato in posizione relativamente 'defilata', nella parte più interna del golfo ligure. Inoltre, sotto il profilo geomorfologico, non è considerato un porto naturale a tutti gli effetti, poiché necessita di infrastrutture di protezione dai venti (specialmente di libeccio) e di continui lavori di dragaggio per la scarsa profondità dei fondali a causa dell'interramento provocato dai detriti portati dai fiumi e torrenti che attraversano la città scendendo dal retrostante Appennino. Proprio la catena montuosa che divide il territorio ligure dalla Pianura Padana, se da un lato costituisce una protezione naturale da possibili invasioni nemiche, allo stesso tempo ostacola i collegamenti con il retroterra. È infatti possibile attraversarla solo percorrendo tortuosi sentieri lungo i quali le merci vengono trasportate esclusivamente con l'impiego di animali da soma con grande difficoltà, soprattutto nei mesi invernali.

Alle difficoltà sotto il profilo delle comunicazioni con il retroterra si aggiunge anche la scarsità di risorse per il sostentamento della popolazione dovuta alla pressoché totale assenza di pianure coltivabili. Come noto, in Età moderna l'estensione dell'area di sussistenza di un centro urbano risulta strettamente legata alla sua dimensione e al numero di abitanti. Nel caso di Genova, che, salvo alcune oscillazioni congiunturali, tra XVI e XVII secolo conta in media 50-60.000 abitanti ¹², essa comprende l'intero territorio della Repubblica, ma, a tale riguardo, bisogna considerare due fattori: gli scambi tra le Riviere e la città avvengono esclusivamente via mare e le risorse prodotte localmente non sono comunque sufficienti. I contadini dell'*hinterland* ge-

¹¹ Con riferimento alla rete portuale genovese nel basso medioevo si veda BASSO 2011, pp. 10-12.

¹² FELLONI 1952, pp. 236-243.

novese sono infatti scarsamente sollecitati allo sfruttamento intensivo di campi dalle rese modeste e si dedicano solo ad una produzione rivolta esclusivamente all'autoconsumo. Genova deve quindi legare la sua sopravvivenza al commercio marittimo e in particolare all'importazione di derrate alimentari e di materie prime per le manifatture locali¹³.

Questa attività rappresenta però anche uno stimolo e un'opportunità per sviluppare un fiorente commercio di riesportazione di tali prodotti e di commercializzazione dei manufatti liguri: ad esempio, la produzione serica di velluti e damaschi impiega seta grezza proveniente dalla Sicilia, dalla Spagna e dall'Oriente; la lavorazione del ferro si basa sull'importazione del minerale dall'isola d'Elba, mentre la produzione di carta necessita dell'importazione di stracci che vengono reperiti in tutta la penisola italiana e all'estero. Si tratta di attività accomunate da un elevato costo della materia prima, il cui mercato di sbocco è prevalentemente internazionale, che, in alcuni casi, come ad esempio per la produzione di carta, arriva a comprendere anche il Nuovo Mondo¹⁴. Sotto il profilo quantitativo, l'importazione di cereali ricopre un ruolo cruciale per la sopravvivenza della popolazione e rappresenta la voce più importante degli sbarchi nel porto di Genova. I mercati del Mar Nero, il Regno di Napoli e la Provenza rappresentano per lungo tempo i principali centri di approvvigionamento, ma anche la base di importanti traffici per conto terzi che da sempre caratterizzano la marina mercantile della Repubblica. Come noto, a partire dalla fine del XVI secolo si registra l'arrivo in massa delle navi provenienti dal Nord Europa cariche di grano, elemento che contribuisce a modificare in maniera radicale la struttura del commercio marittimo facente capo allo scalo genovese¹⁵. La prevalenza del trasporto di cereali sulle altre categorie merceologiche è massima negli anni Venti del secolo seguente, quando raggiunge il 43% delle navi entrate nello scalo genovese, per poi ridursi nei decenni successivi, attestandosi intorno al 25-30%¹⁶. L'andamento dei traffici tra la fine del XVII e l'inizio del XVIII secolo segue la *trend* che aveva caratterizzato il periodo precedente. La maggior parte delle merci movimentate è costituita dagli sbarchi e, tra

¹³ Sulle politiche di approvvigionamento della Repubblica si veda MASSA PIERGIOVANNI 1995, pp. 71-88.

¹⁴ *Ibidem*, pp. 43-69.

¹⁵ Sull'argomento si veda HEERS 1961, pp. 321-362; GRENDI 1971, p. 24 e sgg.

¹⁶ GRENDI 1973, pp. 170-171.

questi, prevalgono nettamente il legname e i generi alimentari; un notevole incremento si verifica invece per quanto riguarda i movimenti delle merci in colli, che raggiungono le 10.000 tonnellate annue¹⁷. Solo a partire dagli anni Settanta del Settecento si assiste ad un'imponente espansione dei traffici: la congiuntura positiva non sembra però causata da un significativo aumento della domanda interna, ma piuttosto della domanda estera conseguente al ristabilirsi della pace europea, oltre che dalla ripresa del commercio col Levante¹⁸.

Gli ultimi tre fattori competitivi da prendere in considerazione sono strettamente correlati tra loro e possono quindi essere analizzati congiuntamente. Più precisamente, il contesto politico-istituzionale che caratterizza la Repubblica di Genova e la sua politica di neutralità senza dubbio favoriscono le relazioni commerciali; inoltre, il governo dello stato è saldamente in mano all'aristocrazia cittadina, ovvero agli stessi soggetti che gestiscono una vasta rete di affari, sia in ambito finanziario che mercantile, che si estende a tutto il continente, fenomeno che determina una perfetta coincidenza in termini di indirizzo di politica economica tra potere pubblico e interessi privati. Da tale situazione deriva una grande autonomia ed efficienza nella gestione dello scalo, al cui vertice operano magistrature con compiti specifici e ben definiti (i Padri del Comune e i Conservatori del Mare) e che gode del supporto finanziario della Casa di San Giorgio¹⁹. Lo stesso dicasi per ciò che concerne l'amministrazione della giustizia relativamente alle dispute in ambito marittimo e mercantile, rispettivamente di competenza dei Conservatori del Mare e della Rota Civile, sebbene l'attività di mediazione e di risoluzione in via extragiudiziale risulti prevalere rispetto al ricorso ai suddetti organi di giudizio²⁰. Infine, la politica della Repubblica nei confronti degli operatori stranieri risulta costantemente caratterizzata dalla tolleranza e da una sostanziale apertura, applicata anche verso le minoranze religiose, sebbene non venga mai attuata una vera e propria politica demografica volta a favorire un incremento della popolazione cittadina, se non per superare

¹⁷ Questa categoria comprendeva: materie prime tessili, tessuti, metalli, spezie, manufatti, pelli, generi alimentari (zucchero, pesce conservato, frutta secca), soda, pece, salnitro, allume, ecc.: DORIA 1988, pp. 137-140.

¹⁸ *Ibidem*, pp. 162-165.

¹⁹ Sulla gestione del porto di Genova in età moderna si veda PICCINNO 2000, pp. 67-109.

²⁰ *Courts and the Development* 1987 e PIERGIOVANNI 1988, pp. 17-25.

particolari periodi di crisi come ad esempio dopo la peste del 1656-1657. Genova è quindi una città cosmopolita, dove la presenza di mercanti ugonotti, ebrei, francesi, catalani e fiamminghi ha un peso significativo e contribuisce ad alimentare i traffici portuali²¹.

3. *Le isole e la loro funzione come punti nodali della rete mercantile europea: il caso di Tabarca*

Se risulta relativamente agevole classificare ed analizzare i fattori competitivi con riferimento ai porti medio/grandi, più complesso risulta comprendere il ruolo e l'importanza degli scali minori, la cui funzione, come si è visto, è spesso complementare rispetto all'attività dei porti principali. L'analisi è ancora più complessa ed articolata se si focalizza l'attenzione sugli approdi localizzati nelle isole, specie se di piccole dimensioni, di cui il Mediterraneo è particolarmente ricco. Anche questa tipologia di porti può essere integrata nel concetto già menzionato di 'portualità diffusa' tipico di alcune aree del Mediterraneo. Un'isola sovente costituisce una sorta di microcosmo la cui sopravvivenza è per sua natura strettamente legata alla presenza di un approdo sicuro. Inoltre, le isole e i rispettivi porti sono spesso dei punti di transito e di sosta lungo le grandi rotte mercantili che attraversano il Mediterraneo, ma in molti casi ricoprono ulteriori funzioni meritevoli di un'indagine più approfondita²².

L'isola di Tabarca, situata di fronte alla costa tunisina, a poche centinaia di metri dalla terraferma, costituisce un *case study* particolarmente significativo al fine di indagare il ruolo economico di queste piccole realtà in quanto punti nodali della rete mercantile europea: la sua localizzazione, l'economia del suo territorio e dell'area circostante, la particolarità del profilo politico-amministrativo che ne caratterizza l'esistenza nel corso dell'Età

²¹ Sulla presenza stabile di mercanti stranieri a Genova in Età moderna si veda PICCINNO - ZANINI 2019, pp. 281-296.

²² Sul ruolo delle isole nel commercio marittimo si veda *Economia e insularidad* 2007. Più di recente SICKING 2014, pp. 494-511; *Proceedings of the 4th Mediterranean maritime history network conference* 2014 e in particolare FABIJANEC 2014, pp. 857-876, con riferimento alle molteplici attività che caratterizzano l'economia delle oltre mille piccole isole localizzate lungo la costa croata nel tardo medioevo, e VAQUER BENASSAR 2014, pp. 877-892 per ciò che concerne l'attività mercantile facente capo a Maiorca in Età moderna. Sul ruolo delle isole in quanto centri di raccolta di informazioni e di spionaggio GÜRKAN 2018, pp. 27-58.

moderna sono elementi che risultano determinanti per spiegarne la funzione nel contesto delle rotte che solcano il Mediterraneo meridionale.

Sotto il profilo della localizzazione, Tabarca è situata in un'area ad elevata densità di traffici, costantemente minacciata dalla pirateria algerina, che, a partire dalla seconda metà del XVI secolo intensifica gli attacchi alle navi cristiane e gli sbarchi lungo le coste del Mediterraneo occidentale. Il problema della difesa dei litorali è quindi particolarmente sentito e la forza di Tabarca è parte importante di una rete difensiva costituita da torri di avvistamento e altri presidi controllati dalla Corona spagnola situati lungo le coste del Nord Africa (come ad esempio La Goletta, nei pressi di Tunisi). Secondariamente, bisogna considerare anche il fatto che le coste barbaresche rappresentano nella prima Età moderna un punto di osservazione ideale dal quale la Spagna, sotto la cui influenza gravita la Repubblica di Genova, può tenere sotto controllo il nemico francese ed i suoi rapporti con l'Impero ottomano. La rilevanza strategica dell'isola è inoltre confermata dall'interesse dimostrato anche da altre potenze europee (la stessa Francia, l'Inghilterra), che in più occasioni tentano invano di entrarne in possesso. Sotto il profilo politico, essa risulta infatti posta sotto l'autorità del Re Cattolico, ma, grazie alla stipulazione di un *asiento* siglato nel 1543 e più volte rinnovato nei secoli seguenti, la sua gestione e il suo sfruttamento per l'esercizio della pesca del corallo nelle acque circostanti vengono appaltati ad alcuni membri della famiglia genovese dei Lomellini, uno dei casati più importanti della nobiltà cittadina²³.

Il ruolo economico di Tabarca nel corso del lungo periodo di presenza genovese (terminerà infatti solo nel 1741 a seguito dell'invasione tunisina) si accentua progressivamente e, da semplice base per l'esercizio dell'attività ittica, diventa un punto nodale nella rete di vie marittime che collega le due sponde del Mediterraneo, ponendosi al centro di una vasta rete di traffici internazionali. Essa è infatti dotata di un piccolo approdo sicuro e naturalmente protetto per accogliere le navi provenienti dalle coste settentrionali del Mediterraneo (oltre che di un secondo approdo destinato esclusivamente ad ospitare le barche coralline) ed è situata in una posizione ideale per acquistare cereali e altri prodotti barbareschi dai mercanti locali, che vengono conservati nei capienti magazzini disponibili sull'isola in attesa di essere imbarcati sulle navi prese a nolo dagli stessi affittuari e dirette a Genova, o venduti

²³ PICCINNO 2008, pp. 56-83.

alle navi forestiere di passaggio. La Krumiria, ovvero la regione nel nord della Tunisia prospiciente l'isola, è relativamente ricca di acqua e piuttosto fertile: grazie ai buoni rapporti con le autorità e con i mercanti locali, i Genovesi sono quindi riusciti ad avviare con profitto un fiorente commercio che nel corso dei due secoli di presenza sull'isola tende a prevalere rispetto alla pesca del corallo. L'isola rappresenta quindi una vera e propria 'zona franca', dove l'attività mercantile prevale su qualsiasi altra questione sia politica, che religiosa. Non a caso, infatti, essendo considerata territorio neutrale, viene utilizzata anche come base per lo scambio e il riscatto degli schiavi tenuti prigionieri nei bagni di Tunisi e di Algeri²⁴.

4. *Alcune considerazioni conclusive*

Un'analisi basata sul concetto di rete e sulla funzione dei porti in quanto punti nodali deve superare il concetto di frontiera e quindi i vincoli derivanti dall'impiego di un'ottica statale. È inoltre importante uscire dal tradizionale paradigma storiografico secondo il quale il Mediterraneo dell'Età moderna è considerato un 'mare periferico': piuttosto è necessario porre in evidenza le interrelazioni tra i suoi porti e il resto del continente attraverso uno studio incentrato sulle caratteristiche e sui fattori competitivi di ciascuno di essi a prescindere dal criterio dimensionale. L'attività mercantile marittima europea e la sua evoluzione nel corso del tempo presentano infatti molti tratti comuni, a prescindere dagli interventi di politica economica attuati dai singoli stati, dalla distanza geografica e dalle indubbie differenze culturali di ciascuna regione. Ciò è particolarmente evidente se si focalizza l'attenzione sui porti e sulla loro funzione. Il caso del porto di Genova e quello di Tabarca, esaminati in tale sede, rappresentano gli estremi di un medesimo fenomeno: un grande portemporio il primo, situato lungo la sponda settentrionale del Mediterraneo, crocevia di intensi traffici che lo collegano stabilmente con tutti i grandi scali sia dell'area tirrenica che del Nord Europa; un piccolo approdo il secondo, localizzato all'estremo opposto del medesimo mare, in un'isola che per le ridotte dimensioni viene definita 'uno scoglio in mezzo al mare'²⁵, eppure anch'esso, sebbene con volumi di traffico ovviamente non paragonabili al

²⁴ *Ibidem*, pp. 84-106. Sulla presenza di mercanti genovesi in territorio barbaresco nei secoli che precedono l'avvio della vicenda tabarchina e sui legami tra i porti del Maghreb e lo scalo genovese in tale epoca si veda BASSO 2011, pp. 49-56.

²⁵ PICCINNO 2008, p. 37.

primo, al centro di una rete di collegamenti e di transazioni commerciali che ha come protagonisti non solo i mercanti e le navi genovesi, ma anche i Barbareschi, gli Spagnoli e le altre grandi potenze europee che, per finalità sia politiche che mercantili, frequentano le coste meridionali del *Mare Nostrum*.

BIBLIOGRAFIA

- ASSERETO 1988 = G. ASSERETO, *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna*, in *Sistema portuale* 1988, pp. 221-258.
- BASSO 2011 = E. BASSO, *Strutture insediative ed espansione commerciale. La rete portuale genovese nel bacino del Mediterraneo*, Cherasco 2011.
- BLOCKMANS - WUBS-MROZEWICZ 2017 = W. BLOCKMANS - J. WUBS-MROZEWICZ, *European Integration from the Seaside. A comparative synthesis*, in *The Routledge Handbook of Maritime Trade Around Europe 1300-1600*, a cura di W. BLOCKMANS - M. KROM - J. WUBS-MROZEWICZ, London 2017, 446-481.
- BLOCKMANS - KROM - WUBS-MROZEWICZ 2017 = W. BLOCKMANS - M. KROM - J. WUBS-MROZEWICZ, *Maritime trade around Europe. 1300-1600. Commercial networks and urban autonomy*, in *The Routledge Handbook of Maritime Trade Around Europe 1300-1600*, a cura di W. BLOCKMANS - M. KROM - J. WUBS-MROZEWICZ, London 2017, pp. 1-14.
- CARACAUSI - JEGGLE 2014 = A. CARACAUSI - C. JEGGLE, *Introduction*, in *Commercial Networks and European Cities, 1400-1800*, a cura di A. CARACAUSI - C. JEGGLE, London and New York 2014 (Perspectives in economic and social history, 32), pp. 1-12.
- CARRINO - SALVEMINI 2006 = A. CARRINO - B. SALVEMINI, *Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)*, in « *Quaderni Storici* », n.s. 41 (2006), pp. 209-254.
- Courts and the Development* 1987 = *The Courts and the Development of Commercial Law*, a cura di V. PIERGIOVANNI, Berlin 1987.
- DE VRIES 2010 = J. DE VRIES, *The limits of globalization in the early modern world*, in « *The Economic History Review* », 63 (2010), pp. 710-733.
- DORIA 1988 = G. DORIA, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Sistema portuale* 1988, pp. 135-197.
- Economia e insularidad* 2007 = *Economia e insularidad [siglos XIV-XX]*, La Laguna 2007.
- FABIJANEC 2014 = S.F. FABIJANEC, *Le rôle économique des îles croates médiévales*, in *Proceedings of the 4th Mediterranean maritime history network conference*, Barcellona 2014, pp. 857-876.
- FELLONI 1952 = G. FELLONI, *Per la storia della popolazione di Genova nei secoli XVI e XVII*, in « *Archivio Storico Italiano* », CX (1952), pp. 236-254; anche in ID., *Scritti di Storia Economica*, Genova 1999 (« *Atti della Società Ligure di Storia Patria* », n.s., XXXVIII/II), pp. 1177-1197.

- FLYNN - GIRALDEZ 2004 = D.O. FLYNN - A. GIRALDEZ, *Path Dependence, Time Lags and the Birth of Globalisation. A critique of O'Rourke and Williamson*, in «European Review of Economic History», 8 (2004), pp. 81-108.
- GRENDI 1971 = E. GRENDI, *I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666*, in «Rivista Storica Italiana», LXXXIII (1971), pp. 23-69.
- GRENDI 1973 = E. GRENDI, *Introduzione alla Storia Moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1973.
- GÜRKAN 2018 = E.S. GÜRKAN, *Between Connectivity and Isolation: Insularity and Information Flow in Sixteenth-Century Mediterranean*, in *War, State and Society in the Ionian Sea (Late 14th - Early 19th Century)*, a cura di G.D. PAGRATIS, Athens 2018, pp. 27-58.
- HEERS 1961 = J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961 (Affaires et Gens d'affaires, XXIV).
- MASSA PIERGIOVANNI 1995 = P. MASSA PIERGIOVANNI, *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Genova 1995.
- PICCINNO 2000 = L. PICCINNO, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XLI/I (2000).
- PICCINNO 2008 = L. PICCINNO, *Un'impresa fra terra e mare. Giacomo Filippo Durazzo e soci a Tabarca (1719-1729)*, Milano 2008.
- PICCINNO - ZANINI 2019 = L. PICCINNO - A. ZANINI, *Genoa: Colonizing and Colonized City? The Port City as a Pole of Attraction for Foreign Merchants (16th-18th centuries)*, in *Reti marittime come fattore dell'integrazione europea. Atti della Cinquantesima Settimana di Studi (13-17 maggio 2018)* dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" di Prato, a cura di G. NIGRO, Firenze 2019, pp. 281-296.
- PIERGIOVANNI 1988 = V. PIERGIOVANNI, *'Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale. Il modello genovese'*, in *Sistema portuale* 1988, pp. 9-36.
- POLEGGI 1989 = E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale, un nuovo tema di storia, in Le città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia. Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985*, a cura di E. POLEGGI, Genova 1989, pp. 7-10.
- SIRAGO 2004 = M. SIRAGO, *Le città e il mare. Economia e politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, Napoli 2004.
- Sistema portuale* 1988 = *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, a cura di G. DORIA - P. MASSA, Genova 1988 («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXVIII/I).
- Routledge Handbook of Maritime Trade* 2017 = *The Routledge Handbook of Maritime Trade Around Europe 1300-1600*, a cura di W. BLOCKMANS - M. KROM - J. WUBS-MROZEWICZ, London 2017.
- SICKING 2014 = L. SICKING, *The dichotomy of insularity: islands between isolation and connectivity in medieval and early modern Europe, and beyond*, in «International Journal of Maritime History», 26/3 (2014), pp. 494-511.
- Vaquer Benassar 2014 = O. VAQUER BENASSAR, *El comercio marítimo de Mallorca, 1448-1650*, in *Proceedings of the 4th Mediterranean maritime history network conference*, Barcellona 2014.

Sommario e parole significative - Abstract and keywords

Nel corso dell'Età moderna molte città portuali, con la loro vitalità e la fitta rete di rapporti economici che le caratterizza, diventando punti nodali di *network* commerciali che si estendono dal mare alla terraferma. Il fenomeno coinvolge non solo i grandi porti del Mediterraneo e del Nord Europa, ma anche gli scali minori, la cui attività è spesso ausiliaria rispetto ai primi. Accanto alle rotte di traffico principali, assumono così importanza anche le relazioni tra queste e il commercio locale e quindi fra il trasporto a lungo raggio, la navigazione di cabotaggio e i trasporti interni. Obiettivo del presente lavoro è quello di indagare la funzione dei porti in quanto poli di attrazione di merci, persone e capitali, ed effettuare una classificazione degli stessi sulla base delle rispettive peculiarità e del ruolo ricoperto all'interno della rete mercantile europea attraverso l'analisi di alcuni casi specifici.

Parole significative: porti, rete mercantile, punti nodali, Genova, Tabarca.

In Early Modern Age many port cities became nodal points of commercial networks that included both the sea and the land thanks to their vitality and the economic relations of their inhabitants. This phenomenon involved the big ports of the Mediterranean Sea, the ones of the Northern Europe and the small moorings, whose activity was strictly depending and linked to the formers. For this reason, both the main traffic routes and the local ones are important, as far as the connection between international and local trade. The main purpose of this paper is to investigate the function of the ports as pole of attraction of goods, people and capital, in order to classify them according to their characters and their role in the merchant network through the analysis of some significant case studies.

Keywords: Ports, Mercantile Network, Nodal Points, Genoa, Tabarka.

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 sabauda (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 Gropoli 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)